

歌謡曲に登場した クルマたち

期間 2007年9月14日(金)～11月25日(日)

会場 本館2階特別展示室

歌謡曲や流行歌には、乗りものやクルマがタイトルや歌詞に登場し、その時代を映す「鏡」として歌い継がれてきました。クルマが登場する歌謡曲は、まさに「歌い継がれた自動車史」であり、貴重な文化史とも言えるでしょう。今回の企画展では、時代をおってクルマが登場する歌謡曲を実車8台とともに紹介しました。また、「寸劇」の形で展示を楽しみ解説した「ミュージアム・シアター」や「SPLコード鑑賞会」などのイベントも併せて開催し、展示理解への広範な活動も実施しました。



企画展会場の入口

丸いアーチ状の入口を入るとそこは大正ロマンの世界が広がる。



试听コーナー

各車両ごとに設けられた试听コーナーでは懐かしい曲に何度も聞き入る来場者が見られた。



ミュージアム・シアター

山口百恵さんに扮する「モモエ」ちゃんの登場では大きな拍手が響きわたった。



SPLコード鑑賞会

ゲストの音響エンジニア 竹内幹宏さんの解説を受け、SPLコードの懐かしい音色に聞き入る来場者。



カーオーディオの歴史

トヨベツ・コロナのダッシュボードに取り付けられた8トラックカセットテープ。「懐かしい」という声が多く聞かれた。



キッズコーナー

いつも子どもたちに大人気の自動車ぬり絵。今回はこのほか、紙芝居や絵本も楽しむことができた。

1928年
(昭和3年)



当世銀座節

作詞：西條八十 作曲：中山晋平 歌：佐藤千夜子

4番の歌詞で ♪むかし柳で 鳴らした銀座 今じゃ円タク 夜鳴きする ナッシュに シボレー、パッカード、フォードは仲間のつらよごし…♪ と歌っています。今回は、パッカード・ツイン6 (1920年)を展示するとともに、歌詞に出てくる車名のカatalogや円タクに関する資料を展示しました。



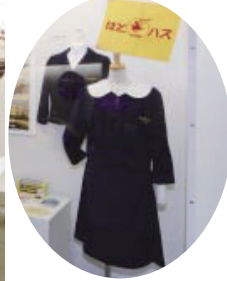
1957年
(昭和32年)



東京のバスガール

作詞：丘灯至夫 作曲：上原げんと 歌：コロムビア・ローズ

♪若い希望も 恋もある ビルの街から 山の手へ 紺の制服 身につけて私は東京のバスガール「発車オーライ」明るく 明るく 走るのよ♪ 会場の中に大型のバスを展示することはできないため、「はとバスワールドへ よこそ!」と題して、株式会社はとバスのご協力を得て、歌に出てくるバスガイドさんの制服をはじめ、観光パンフレットやバスの模型など、さまざまな資料を展示しました。



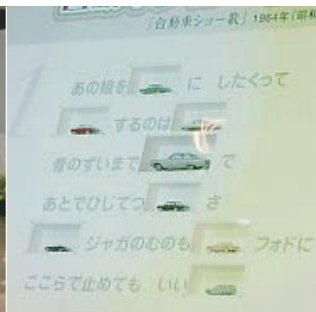
1964年
(昭和39年)



自動車ショー歌

作詞：星野哲郎 作曲：叶弦大 歌：小林旭

♪あの娘をベツに したくって ニッサンするのは パッカード 骨のずいまで シボレーで あとでひじてつ クラウンさ…♪ と、おなじみの曲の流れにそって、歌いこまれた車両や会社名が、模型や文字表示される展示ボードが評判を呼びました。実車はトヨペット・クラウンS (1965年)を展示。



1946年
(昭和21年)



ニュートーキョウ・ソング

作詞：清水七郎 作曲：上原げんと 歌：岡晴夫

♪向う通るは ジープじゃないか 見ても軽そな ハンドルさばき♪ と、平和になった戦後直後の時代、ジープを象徴的に取り上げ、歌い上げています。ジープの実車とともに、関係資料や戦後直後の自動車雑誌などを展示しました。



1964年
(昭和39年)



ゼッケンNo.1・スタートだ

作詞：佐伯孝夫 編曲：吉田正作 歌：橋幸夫

♪ああ むき出して 取組むだけさ 輝け 輝け 白いヘルメット シートベルトが くい込むからだ グランプリ・レース ゼッケンNo.1 スタートだ…♪ 第1回日本グランプリ・レースが開催されたのは、昭和38年5月のこと。その翌年に登場したこの歌は、当時のモータースポーツ熱の高まりを象徴するかのようです。会場ではトヨタ7 (1969年)がその雄姿を示し、第1回日本グランプリ・レースの記録映像とともに、往時を振り返ることができました。



1972年
(昭和47年)



ケンとメリー ～愛と風のように

作詞：山中弘光 作詞/作編曲：高橋信之補 歌：BUZZ

「ケンメリ」の愛称で親しまれた4代目スカイラインを日産自動車株式会社よりお借りし、展示しました。なお、このほかコマーシャル・ソングのコーナーでは、三菱500 (1961年)、パブリカ (1969年)の2台を、当時のコマーシャル・ソングや映像とともに展示しました。



1978年
(昭和53年)



フレイバック Part2

作詞：阿木耀子 作曲：宇崎竜童 歌：山口百恵

♪緑の中を走り抜けてく 真っ赤なポルシェ 一人旅なの 私気ままに ハンドル切るの…♪ と、おなじみの百恵ちゃんの曲が流れる中、真っ赤なポルシェ911 (1980年)を中央に置いて、百恵ちゃんのレコードや「花の中三トリオ」のレコードなど、関係資料を展示しました。



展示企画者より

「歌謡曲に登場したクルマたち」というテーマで、当館研究紀要に論文をまとめたのは、2002年10月のことでした。その後、企画展として成り立ち得ないかどうか、調査研究活動を進めながら、模索してきました。そして、今回、ようやく丸5年越しの企画がこのような形でまとまり、担当学芸員としてホッとすると同時に、しばしの充実感を味わっているところです。これからも、ご来館されるお客様に自動車文化史のさまざまな側面をご紹介し、楽しんでいただける企画展をどしどし開催していこうと張り切っています。また、次回頑張ります。ご期待ください。



学芸員
西川 稔

【ご協力者一覧】(五十音順 敬称略)
・イクダエンジニアリング・池田尚之
・木村治夫
・九州自動車歴史館 水澤省二
・名古屋外国語大学「劇団さる」
・株式会社ソニー・ミュージックエンタテインメント
・日産自動車株式会社
・株式会社はとバス
・富士レコード社
・羽島市歴史民俗資料館・映画資料館
・Head Up 内山明大
・ポルシェセンター名古屋 株式会社ピーシーエヌ
・三菱自動車株式会社・三菱オートギャラリー
・山下正雄
・株式会社ロックチップ・レコード

【後援】
・愛知県教育委員会
・長久手町教育委員会

Back

Next

「昭和自動車歌謡曲パレード」と題して記念CDを発売。



現在、フランスはミルーズ市の自動車博物館でトヨタの歴史を紹介する企画展を開催中です。現地ではトヨタ自動車についてあまり知られていないこともあり、話題を呼び、興味を持って見られています。その博物館は400台以上のクラシックカーを常設展示している世界有数の自動車博物館のひとつ、CITE DE L'AUTOMOBILE MUSEENATIONALCOLLECTION SCHULUMPFです。展示車の中には至高のクラシックカーと言われるブガッティロワイヤルが2台もあります。来年（2008年）の1月31日（木）まで開催していますので、フランスへ旅行される機会があったら訪問先の中に入れられてはいかがでしょうか。



入 口



トヨタ2000GTと創業ゾーン



成長ゾーン



国際化ゾーン



TODAY for TOMORROW ゾーン

冬の企画展

初公開

収蔵車展案内

トヨタ博物館では常設展示車両のほかに企画展やイベント、将来の展示に備えることを主目的として200台以上の車両を収蔵しています。今回の企画展は自動車の世界の面白さを発見したり、感じたりしてもらいたいという狙いで企画しました。展示車は、様々な情報を提供できるように、年式、国籍、ボディバリエーション等のバランスを考えて8台選定しました。(7台は企画展では初公開!)

当館で実施する企画展は一般に少人数で担当

しますが、本企画展は7人で担当するという異例の扱いです。各担当者が調査研究した結果を、できるだけ多くの人に楽しんでもらうように時代背景やエピソードも含めて紹介しようと奮闘しました。意外なクルマ知識もお楽しみに。学芸スタッフのプロフィールも垣間見える展示です。

また同時期に新館では、寄託されたばかりのフランスの高級車イスパノスイザを展示します。日本製ボディを載せた非常に珍しい車です。

展示車
紹介
[全8台]

ビュイック
(1908・アメリカ)

ホンダZ (1971・日本)

航空機会社から誕生した大衆車
サーブ92 (1951・スウェーデン)

短命の高級車メーカーが放った
ファセルヴェガ ファセリア (1960・フランス)

ダットサン ブルーバードSSSクーペ (1970・日本)

[上記以外の展示車]

空冷エンジンのアメリカ車 フランクリン (1917・アメリカ)
世間を驚かせたスタイルトヨタクラウン (1972・日本)

※クラウンは1995年の「歴代クラウン展」で展示されたものです。

旧東ドイツの人気大衆車トラバント (1965・旧東ドイツ)

トヨタカローラ KE10型

1966年（日本）

● 長×幅×高：3845×1485×1380mm ● 軸距離：2285mm ● エンジン：水冷直列4気筒OHV 1077cm³ 60hp {44kW} / 6000min⁻¹

トヨタカローラスプリンター KE15型

1969年（日本）

● 長×幅×高：3845×1485×1345mm ● 軸距離：2285mm ● エンジン：水冷直列4気筒OHV 1077cm³ 60hp {44kW} / 6000min⁻¹



トヨタカローラスプリンター KE15型



トヨタカローラ KE10型

世界の ファミリーカー、 カローラ

はじめに

カローラは現在、140以上の国・地域で販売され、累計生産台数は3000万台を超え、名実ともに世界のファミリーカーとなっている。2006年に10代目に世代交代したが、初代の登場は1966年で、その年は後に“マイカー元年”と呼ばれるようになった。

時代背景

1955年、実質国民所得が戦前の最高水準に回復し、高度経済成長期がスタート。

1955年に発表された「国民車構想」に刺激されて1958年から1961年にかけてスバル360、三菱500、パブリカなどが登場したが、平均的サラリーマンが買えるまでには至らなかった。しかし、経済成長のスピードは著しく、自家用車を持つことが夢ではなくなるときが目前に迫っていた。1963年から、中堅サラリーマン世帯をターゲットにしたクルマが出始めた。11月にダイハツコンパノベルリーナ（800cc）、翌年10月にマツダファミリア（800cc）、1965年11月に三菱コルト800、



トヨタ カローラ KE10型

トヨタ カローラ スプリンター KE15型

Toyota Corolla Model KE10 Toyota Corolla Sprinter Model KE15

トヨタ カローラ KE10型 [1966年 日本]

山田 耕二

トヨタ カローラ スプリンター KE15型 [1969年 日本]



グリルマークはカローラの頭文字Cの上に花を3つ並べた“花の冠”。

12月スズキフロンテ800といった具合だ。日本の総人口が1億人を突破した1966年には、カラーテレビ、クーラー、カーがあこがれの商品の代表となり新三種の神器と呼ばれていた。そして1966年4月に東の横綱、日産からダットサンサニー（1000cc）が発売されると、後は西の横綱の出番を待つだけとなった。

カローラ発表・発売

日産自動車はサニーの発売に先駆けて、ティーザー（じらし）キャンペーンの一環として車名を公募した。その応募総数は約850万通で、大手メーカーからのファミリーカー発売がいかに期待されていたかがわかる。トヨタもカローラの発売を前にティーザーキャンペーンを繰り広げた。このとき日本の消費者の心理を巧みに掴むキャッチフレーズを使った。『プラス100ccの余裕』というフレーズで、ライバルたちを少し上回るというイメージを与えることに成功した。発表は、東京モーターショーの直前の10月20日に行われ、記者を驚かせる月販目標台数も発表された。前月のトヨタの総生産台数が

5万台、当時ベストセラーのコロナが月販2万台だったから、新規車種で3万台という数字に驚いたのは記者だけではなかった。しかし、発売2年後にその目標を達成した。こうしてモーターショーでも大いに人気を呼び、その後行われた販売店での発表会には130万人もの人が詰めかけた。期待を一身に集めたカローラは11月から全国で一斉に発売された。

コンセプト

初代カローラを語るときに必ず触れられるのが「80点主義プラスアルファ」だ。これは、プラスアルファのない平均点主義と誤解されてしまったようだが、その真の意図は、合格点に満たないところをなくしながら、これだけはほかに負けない“プラスアルファ”のものをいくつか備えるということだった。カローラのプラスアルファは「スポーティ性」で、性能に余裕のあるエンジン、フロアシフトの4速トランスミッション（当時はコラムシフトの3速トランスミッションが一般的）、丸型メーター、セミファストバックスタイル、セパレートシートなどが採用された。

<参考文献>

- ①「トヨタ技術 124」第18巻 第2号
- ②『カローラ物語』
小田部家正著 光人社
- ③『CARグラフィック』1967年1月号、6月号
二玄社
- ④『モーターファン 日本の傑作車シリーズ No.13
カローラ/スプリンター』
三栄書房



デザイン

初代カローラのスタイルはデラックスさとスポーティさを兼ね備えたものだ。カローラをサニーと比較すると、サニーのクリーンな平面基調に対し、カローラは温かみのある曲面基調のデザインで、さらにカローラはサイドガラスにクラス初の曲面ガラスを採用したこともあって、見た目での上級感をプラスしていた。リアウィンドウは当時の一般的なセダンに比べて少し寝かされた、スピード感を与えるものだった。1968年5月に追加されたカローラスプリンターはさらに寝かされて、スポーティさが強調された。

当時のファミリーカーはベンチシート、コラムシフト、横長コンビネーションメーターが、一方スポーツカーはセパレートシート、フロアシフト、丸型メーターが一般的だった。カローラはプラスアルファのスポーティ性を備えるためにスポーツカーと同様の内装を採用した。この中でフロアシフトはシフトレバーがトランスミッションへ直接つながっているため、リモートコントロールのコラムシフトに比べて的確に素早くギアチェンジができるほか、部品点数も少なくすみ、重量やコストの点でもメリットがあった。サニーの3速に対し、カローラは4速というのもスポーティ性という点でプラスだった。

技術

カローラには新規開発されたK型エンジンが採用された。当初1000ccで計画されていたが、余裕のある高速性能とするためプラス100の1100ccに変更された。機構的には、耐久性、静粛性、高回転に有利な5ベアリングとハイカムシャフトを採用した。ハイカムシャフトとはカムシャフトの位置を高くして、その分プッシュロッドを短く、すなわち軽くすることにより高速回転時もバルブが正確に作動するようにしたものだ。

足回りではフロントサスペンションに国産車として初めて、ストラットタイプを採用。当時一般的だったダブルウィッシュボーンタイプに比べ、ストラットタイプは部品点数、スペース、重量においてメリットがあった。

車名

初代カローラのカatalogには『カローラとは、花の中の最も美しい部分、花びらの集合体、そして「花の冠」という意味です』と書かれており、トヨタ自動車のウェブサイトには、車名の由来のページに『英語で「花の冠」という意味』とある。しかし、英語で「花の冠」はgarlandであり、そのラテン語がcorollaだから、『ラテン語で「花の冠」という意味』というのが正しい。

モデルラインアップ

カローラはまず2ドアセダンだけで発売さ

れた。半年後の1967年5月に4ドアセダンと2ドアバン（商用車）が追加され、さらにその1年後に、セダンよりさらにスポーティなモデルとしてカローラスプリンターが追加された。セダンと最大の違いはボディ後半がファストバックスタイルになったことで、テールランプもセダンの縦長に対して横長のものが採用された。フロントはリアほど大きな違いは無く、専用のフロントグリルが付けられただけだ。

1963年の日本グランプリを機に、モータースポーツの人気の高まり、スポーティモデルの登場が相次いだ。カローラクラスでは、ダイハツコンパノスパイダー（1965年4月）、マツダファミリアクーペ（同年11月）、サニークーペ（1968年3月）などである。カローラはスプリンター追加の前月に圧縮比を高めてツインキャブレターを備えて13馬力アップしたSL（Sporty&Luxury）モデルをセダンに追加してバリエーションを広げていた。カローラスプリンターの最高時速は、セダンより5kmずつ速い数値だった。カローラスプリンターは、新たに設けられた「トヨタオート店」から発売された。

終わりに

日本の代表的自動車専門誌CARグラフィック（現CG）が1966年11月、カローラを同誌の長期テスト車として購入した。メーカーが用意した広報用試乗車のテストは時間の制約があり、十分な評価をできないという理由からだった。10ヶ月間、1万5千kmのテストを経た最終報告で次のように述べられた。「トヨタ・カローラは、全体としてはオーソドックスなレイアウトの自動車であるが、いわゆる第二ジェネレーション^{※1}の国産車の代表車の1台として洗練された機構を持つ。そのスタイルと走りっぷりは、国内で同クラスのベストセラーとしての地位を獲得し、海外での評判もよい。1967年6月号の「ポール・フレール^{※2}国産車に乗る」の中でも、彼はもっとも印象付けられた日本製の車と語っている。

※1 1960年代半ば以降登場した1000cc前後の乗用車を指すと思われる。

※2 レーシングドライバーの経験を持ち技術にも詳しい自動車ジャーナリストで、1960年代半ば以来日本との親交があり、現在では世界で最も信望の厚い自動車ジャーナリストといえる存在。



プラス100の由来はこのK型エンジン。当初計画より100cc多い1100ccにされた。低重心化、吸入効率、メンテナンス性を考慮してシリンダーは左側に20度傾けられている。写真の右上はダットサンサニー。



スポーティなファミリーセダンをねらったセミファストバックスタイル。



カローラスプリンターはスポーティさを強調したファストバックスタイル。車高はセダンより35mm低い。カローラスプリンターは1970年のモデルチェンジを機にトヨタスプリンターとして独立した車種になる。



見た目、操作フィーリングともスポーティな4段フロアシフトを採用。



スポーティな丸型計器。ダッシュボード上面はソフトパッド付き。



スプリンターには、3本スポークで木目を模したリムのステアリングホイールが採用されてスポーティさをさらに強調。



A 級ライセンスで 安全運転

タレント

三井 ゆりさん



モータースポーツのA級ライセンスを取得するアクティブ派。上品な笑顔とおっとりとした口調からはとても想像できないが、ご自分でも「体育会系の行動派です」と笑う。そんな三井さんも今は二人のお子さんの母親。お子さんの友達も連れて3列シートのミニバン「ウィッシュ」でお買い物を楽しんでいる。

18歳の誕生日がきてすぐ免許を取得。まもなく「普通の足が欲しくて」マイカーを購入した。買ったのは3ドアのハッチバック車、通称「かっぴスターレット」。ボディカラーはガンメタで5速マニュアル車。その名の通り「出足がよくキビキビした走りが気に入る」3年ほど乗った。

「スターレット」で腕を磨いた後は、「周りのクルマ好きの薦めもあって」イエローが鮮やかな「BMW M3」、続いてシルバーのボディラインが美しかった「ベンツSLK」とスポーツタイプのクルマを乗り継いだ。2001年に結婚。その頃は丸みを帯びたスタイルの「サーブS900」に乗っていたが、お子さんが生まれたのを機に赤の「アウディ」に買い替えた。

「その時々我的生活シーンに応じてクルマを使い分けてきたので、クルマを思い出すとその時にどんな人生を歩んでいたかが甦りますね」と笑う。いろいろなタイプのクルマに乗ってきたが、「最初のクルマがオートマチックだったら、きっとA級ライセンスは取らなかった。だからクルマとの付き合いの原点はスターレット」と振り返る。



カートに乗って

最初からモータースポーツに興味があったわけではなかった。転機は1991年。プレイボーイ誌のコンテストに応募して見事大賞を獲得。そのご褒美でドイツGPに行き、「目の前を疾走するF1マシンのスピード、甲高いエンジン音、オイルの匂いに魅せられて」モータースポーツの虜になった。それからは鈴鹿サーキットなどへ足しげく通った。仕事もサーキットの華であるレースクイーンを選んだ。

もともとが「興味を持ったことにとことん挑戦するタイプ」。疾走するマシンを観ているうちに自分でも「サーキットを走りたい」との思いが強まり「A級ライセンスを取ってみよう」と決めた。

決断すると行動は早かった。所属事務所のバックアップもあり早速筑波サーキットに通い始めた。しかし、いざ始めてみると「中途半端な気持ちでは乗りこなせない」と悟ることに。レーシングカーはステアリングやペダルなどすべてが重い上に、コーナーでは体重の何倍もの重力がかかり首を痛めた。それでも持ち前のチャレンジ精神で1ヶ月くらい通って無事ライセンス取得に成功。すぐさま「マーチ」などでレースに出たが、「成績はいつも中くらいでした」と苦笑する。

そこで終わらないのが努力家らしい三井さんである。本格的にテクニックを身につけようと、イギリスの「ジム・ラッセル・レーシングスクール」の門をたたいた。ドニントンパーク・サーキットにあるこのスクールはF1ドライバーのジェンソン・バトン選手なども卒業している名門で、当時はデーモン・ヒルが練習に姿を見せていた。

マシンはフォーミュラカーの「ボクソール・ジュニア」。スピード感がまるで違い、はじめは怖くてアクセルを思いっきり踏めなかった。コーナーでスピンして危うくガードレールに激突しそうな怖い思いをしたことも。カリキュラムはとてもハードだったがクルマの調子が悪くなるとすぐ直してくれるエンジニアがいたので、朝から晩までみっちり練習走行する

ことができた。こうして休みも返上して練習に没頭していくうちに、マシンコントロールの基本を身につけることができた。体力的にはハードだったが、「クルマの怖さや限界を知ることができ、とてもよい経験ができました」と振り返る。

今もときどきレースを観に行く。レーシングカーのエンジン音を聞くと「やはり心が躍る」と楽しげに語る。遠出することはあまりしないが、実家の千葉や都内近郊は自分で運転して行くことが多い。BMWに乗っていた頃はエンジン音とパワーを楽しんでいたが、いまはリラックスして安全運転に徹している。

車を選ぶ時のポイントは、性能はもちろん、色とスタイルのマッチング。クルマにはそれぞれそのクルマに合った色がある。「ベンツ」はシルバー、「アウディ」は赤といった具合だ。今の愛車「ウィッシュ」はパールホワイトが気に入っている。

今後欲しいクルマはと尋ねたところ、「エコカーかスポーツカーで迷いますね」との答えが返ってきた。子どもを持つ親として、環境にいい車にはとても興味がある。モータースポーツが盛んになるのも嬉しいが、「ハイブリッドカーなどのエコカーに乗って地球環境を守ることも大切」と語る。

ご主人で歌手の野口五郎さんもクルマ好き。二人でショールーム巡りによく行くそうだ。今は子育て優先だが、時間に余裕がきたら二人そろって何かにチャレンジしたいと思っている。次に何にチャレンジするかはまだ決めていないが、「子どもたちといっしょに何かやれたらいいですね」と目を輝かす。

いつまでも輝いている姿に、すっかり魅了されてしまった。(加藤千晴)

▼三井 ゆり(みつい ゆり)

1968年生まれ。タレント、スポーツキャスターとしてCM、ドラマ、情報番組などで活躍。2001年、歌手の野口五郎さんと結婚。現在二児の母。タレント活動のかたわら、子育てに奮闘中。

塚田 光雄

クラシックカーの
運転席廻り(4)

キャデラック シリーズ452A

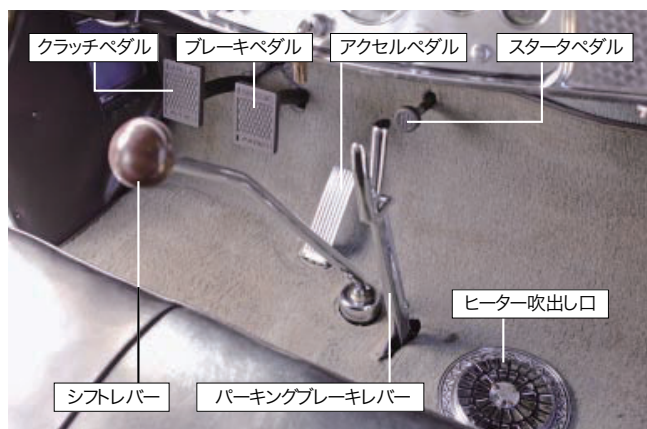
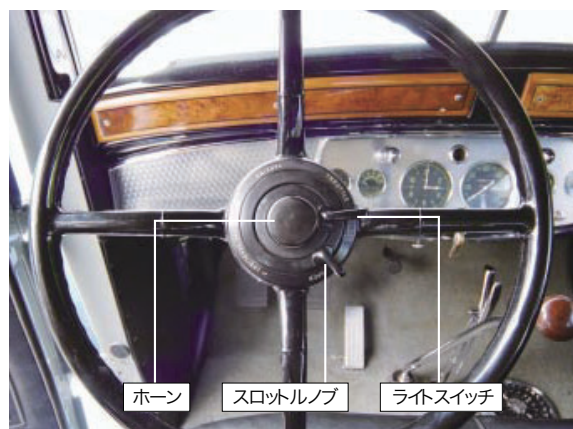
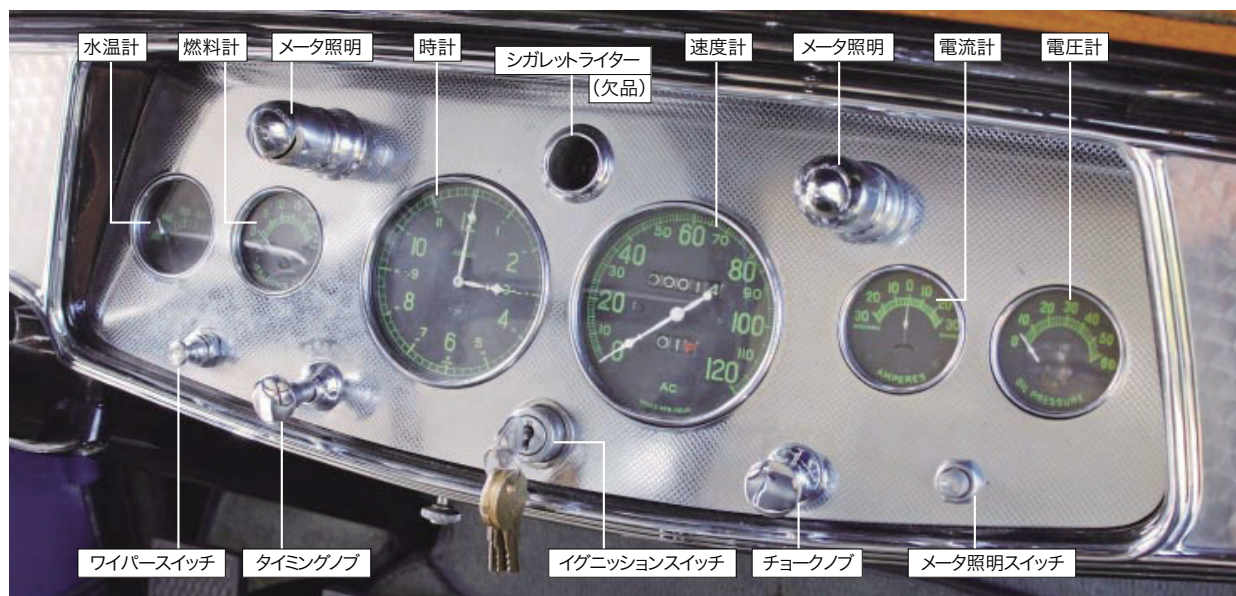
Cadillac Series 452A

展示場では見にくいクラシックカーの運転席廻りの操作装置や計器類についてご紹介します。

今回はキャデラック シリーズ452A(1931年・アメリカ)です。1930年、キャデラックはV16エンジン搭載車を世界に先がけてデビューさせました。452型と呼ばれるこのエンジンは7.4リッターの排気量を持ち、油圧タペット付きOHVヘッドを採用して、その出力も165馬力でした。豪華で重いボディをのせながら強力なパワーを発揮しました。年間500台程度の限定生産でしたが、キャデラックはこのV16によって速さと力と美しさを備えたアメリカNo.1のラグジュアリーカーの名声を手に入れることに成功しました。なお、452はエンジンの排気量である452立方インチ(7407cc)に由来しています。

○エンジン型式：水冷V16気筒OHV

○総排気量：7407cc ○変速機：3速M/T(フロア)





トヨタ博物館 クラシックカーフェスタ in MEGA WEB

日時 12月2日(日)

会場 東京お台場「MEGA WEB」

例年当館近隣で開催しているトヨタ博物館「クラシックカー・フェスティバル」を東京・お台場で開催しました。初めての東京開催であり、当館収蔵車10台の展示と走行披露、一般参加車両44台の公道パレード・展示などで、快晴の一日多くの方にクラシックカーの祭典を楽しんでいただくことができました。

一般参加車両クラシックカーパレード・展示

27台の車両が、MEGAWEBを出発し、フジテレビ前を経て約7.7kmのコースを走行。一般の車両や道行く人たちが思わず振り返りました。



トヨタ博物館所蔵車両展示・撮影コーナー

当館所蔵車6台の展示です。特にフォードT型は乗車して撮影でき、人気となりました。また、屋外では一般参加車両展示されました。



当館所蔵クラシックカー走行披露

ベンツ三輪車やAB型フェートンなどが軽やかな走りを見せました。



イベント

会場内では盛りたくさんの催しが行われました。



テレビなどで活躍中のクルマ大好きな永井 大さんのステージトークショー



交通安全イベントでの飲酒疑似体験と白バイ展示



クラシックカー 同乗体験

トヨタ2000GTなど往年の名車8台の同乗体験を実施。エンジン音など身近で感じる事ができたと好評でした。



パレードや展示に参加いただいたオーナーの方の記念写真撮影



100年前のAUTOCAR (週刊誌、イギリス)から 日本での自動車遠征

その4

山田 耕二

今回はAUTOCAR誌11月2日号に掲載された、日本の様子を伝える記事を紹介する。これは3月18日付けJAPAN GAZETTE紙に掲載された記事を、そのまま転載したものだ。誌面の制約から全部は紹介できないので、当時の自動車事情や道路、町や村そして人々の様子に関する部分を中心に取上げる(完訳ではない)。

日本の自動車の台数は、現在のところそう多くはないが、いい道路もあり、少数のモータリスト(自動車を乗り回す人)は実に熱心な人たちだ。少し前に、東京で有名なモータリストの一行が難破した汽船ダコタを見に、片道120マイル(193km)のドライブをした。一行は6人で2台のクルマに分乗。シュルツ氏、ウィリアムズ氏、ブル氏が22馬力デイトナ、スコット氏、ウォード氏、ブロックフィズ氏が30馬力デイトナだ。

見慣れない光景に惹かれて集まった、大勢の観衆の喝采を浴びながら10時半に出発。大きな町の外では燃料を入手できないので、それぞれのクルマに10ガロン(約45.5ℓ)タンクを二つずつ積んだ。道路は東京を出ると、神奈川橋まで6マイル(約10km)くらい狭い道が続いた。その後は広くなり、クルマをだんだん早く走らせられた。やがて、ほごりのために2台の間隔を30分ほど空けなければならなくなり、スコットが先に行った。この停止で我々は、自動車が実に大勢の観衆を集めることができるものだという、初めての経験をした。そして我々の自動車遠征は、日露戦争以来最大のセンセーションだった。シュルツはクルマが風を切って走るときにどんな感じかを見せようと、時速30マイル(48km/h)、35マイル(56km/h)、そして40マイル(64km/h)で走らせた。東京―千葉間の25マイル(40km)の道路はややわだちが多く、かなりの上下動でバウンドした。村々には人々が道に沿って並んでいた。

スコットは千葉で我々が来るのを待っていた。千葉からは我々のクルマが先になって11時45分に出発し、午後1時10分に木更津に着いた。そこで昼食をとった。道路は素晴らしい状態だったが、村々の中にあるカーブの中には非常にきつく、ときには狭いところがあり、バックして切り返しをしなければならなかった。千葉では警察署の向かい側に止まったが、その警察官は極めて親切で我々に興味を持った。そこから木更津までずっと、どの村でも入口と出口に警察官が配置されていた。そして村人たちは家の外で我々を待っていたようだった。これは非常に奇妙に見えたが、木更津でひとりの警察官がそのミステリーについて説明してくれた。我々のことは村から村へと電信で知らされ、村人は道路に近寄らないように警告されていたのだ。昼食時、我々はその地区の多くの役人の訪問を受けた。彼らは我々がその地区へ自動車を乗り入れた最初であること祝ってくれた。我々の走行ルート沿いの馬には、彼らがかつて経験したことのない不安な日となった。木更津を出発したのは午後3時。木更津から佐貫の間のトンネルが崩落していることがわかり、富津の方へ大きく回り道をしなければならなかった。その道は何マイルも海岸沿いで、この上なく面白いドライブとなった。佐貫で元の幹線路に出た。砂利舗装されているところがあり、ところどころ砂利は6インチ(約15cm)以上の厚みに敷かれていた。景色は南へ行く

ほど、美しく雄大になっていった。金谷の近くに来たとき、この先に壊れた橋があり、架設の橋はもしかしたら渡れないのではないかと告げられた。日中の大事な時間を1時間も取られたが、工事作業者の助けもあって、なんとか無事に橋を渡ることができた。金谷からヘッドライト(著者注:アセチレンガス灯)を点灯。農家の人たちの中には、真っ暗闇を走る光を見て、悪魔が放たれたのではないかと、思った人がいたかもしれない。道を聞いても驚きのあまり、ことばを一言も出せない農夫もいた。北条(館山)の村の入口では、警察官と住民たちが待っていた。クルマに寄せられた木村ホテルの主人は、提灯を高く上げて道案内をしたが、それは彼の人生の中で一番誇らしい時間だった。午後8時にホテルに到着。シュルツのクルマは前車軸が曲がっていた。彼は町の鍛冶屋を探し、修理方法を教えて修理を頼んだ。鍛冶屋は、一行が難破船を見に行っている間に車軸を見事に直してくれた。翌日、もう1台のクルマに全員は乗れなかったため、人力車も頼んで難破船を見に行った。

往路にスコットのクルマは、10ガロン消費していた(著者注:燃費4.2km/ℓ)。シュルツのクルマも同様だった。4時半に帰路についた。来るとき夜で見られなかった景色はとても美しかった。岩の多い入り江や湾には、その日の漁を終えた釣り舟が浜に引き上げられて並び、大変のどかで平和に見えた。湊に夕方7時に着いた。そこで、道案内をしてもらうために、1人の農夫に乗ってもらった。幹線道路から外れて、道しるべのない道を富津まで行くためだ。最初、彼は怖がり、彼の奥さんは泣いたが、勇気を奮い立たせて乗り込んだ。後に彼から教えられたのだが、村では自動車に乗った栄誉のために、彼を村長にしようという話が出たという。午後1時に出発地点の東京のクラブに帰着した。

明治44(1911)年に日本の自動車の登録台数はわずか210台だったというから、この遠征旅行がなされた1907年にはもっと少なかったはずだ。自動車を趣味的に使うことに慣れたイギリスの富裕層と、生まれて初めて自動車を見る日本人の様子が対照的に感じられる記事だ。



各地のイベントに所蔵車両を特別展示

コルモラーニ岐阜

月日：10月13日(土)、14日(日)

場所：岐阜メモリアルセンター

車両：デューセンバーグ モデルJ、ブガッティ タイプ57C、トヨタTS010、トヨタ7



デューセンバーグ モデルJ

ブガッティ タイプ57C



トヨタTS010(左)、トヨタ7(右)

中部日本自動車学校開校50周年感謝祭

月日：10月14日(日)

場所：中部日本自動車学校

車両：トヨタ2000GT ボンドカー



トヨタモータースポーツフェスティバル

月日：11月25日(日)

場所：富士スピードウェイ

車両：セリカGT-four ST185



スープラハイブリッドを展示



7月15日(日)～16日(祝・月)に開催された十勝24時間耐久レースで優勝したスープラハイブリッドを10月16日(火)～25日(木)まで特別展示しました。

オーナーズクラブの開催状況(4月～10月)

日 付	主 催 者 名
4 月15日(日)	フェラーリクラブオブジャパン 様
4 月29日(日)	VOOC(ヴィッツオーナーズクラブ) 様
5 月20日(日)	スターレットオーナーズクラブ(SOC) 様
6 月24日(日)	イストオーナーズクラブ 様
7 月 8 日(日)	CGクラブ 様
9 月 2 日(日)	スズキスイフト【SWIFT】愛知オフ2007オーナーズクラブ 様
9 月 8 日(土)	セルシオ改良の部屋 様
9 月16日(日)	MS50クラウンオーナーズクラブ 様
9 月22日(土)	R1・R2オーナーズクラブ "de, R's" 様
9 月30日(日)	MR2MEETING 様
10月 6 日(土)	911蛙クラブ(ボルシェオーナーズクラブ) 様
10月 7 日(日)	ヴィッツオーナーズクラブ LoVitz 様
10月20日(土)	ボルシェクラブ東大阪 様
10月21日(日)	ボルシェクラブミーティング 様
10月28日(日)	BMW E24/E28オーナーズクラブ 様

T型フォード運転講習会を開催



10月18日(木)T型フォード運転講習会を実施しました。
現在のクルマとは違う運転操作に参加者は少しとまどいながらも上手に運転を楽しんでいました。

ウインターメモリー2008の予告



2008年1月4日(金)～6日(日)の3日間、お正月イベント「ウインターメモリー2008」を開催します。

●内容／オリジナルめんこづくり
筆文字体験

トヨタ博物館イルミネーション



11月3日(土)～2008年2月3日(日)までの間、昨年に引き続き今年もトヨタ博物館イルミネーションを実施中です。博物館前の道路やリニモから見るのがオススメです。

年末年始休館のお知らせ



12月29日(土)～2008年1月3日(木)の年末年始は休館とさせていただきます。

企画展!



来場者を直撃レポート!!

今回の企画展を見られたご感想を聞かせてください!

大矢加奈子さん・小川将来さん(愛知県)

トヨタ博物館には初めてきました。

2人とも車が大好きなので何時間いても飽きない博物館ですね。この企画展の中では、特にケンとメリーの愛のスカイラインが気に入りました。30年以上も前の車なのに、今の時代でも通用するようなスタイルに目がくぎ付けでした。普段あまり気にせずに聞いている音楽でも、

車の名前が出てくるのがいっぱいあるんだなあと感じました。次の企画展も期待しています。



「歌謡曲に登場したクルマたち」会場にて



愛車自慢倶楽部

このコーナー3回目となる今回は、「トヨタ博物館 クラシックカーフェスタ2007 in MEGA WEB」に参加をされた宮山紀生さんに登場いただきました。

部員No.003 宮山 紀生さん(埼玉県)

ダイハツビー

年式：1951 型式：PCA

このクルマの気に入っているところは丸みを帯びたところ。もともと三輪が好きなので特に気に入っています。レストアで苦労した点はドライブシャフトです。3年半かけてレストアをし、ようやく走ることが出来ました。自慢できることは映画「ALWAYS三日月の夕日」に貸し出したことです。出演者の堤真一さんのサインをボンネットの裏に書いていただきました。とても貴重な車種でナンバーを持っているのはおそらくこのクルマだけだと思うので、これからも大切にしていきたいです。

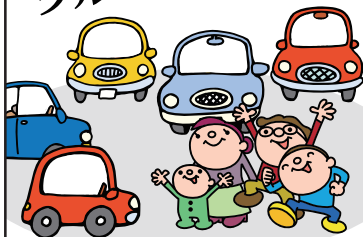


<参加希望の方は>

愛車の自慢したい文章(200字程度)と写真同封の上、〒480-1131 愛知県長久手町トヨタ博物館 館だより係またはアドレス: XK-kandayori@mail.toyota.co.jpに文章と写真を貼付してお送りください。もしご応募お待ちしております。なお、ご応募いただいた記事内容によっては、掲載できない場合もありますので、予めご了承ください。

タムタムくんの

知ってるかい? クルマ豆知識



今年も世界各地でモーターショーが開催されました。日本での開催は今年で40回を数えますが、この「モーターショーのはじまり」はいつだったのかをご紹介します。

モーターショーのはじまりについて

世界で初めてのモーターショーは1898年に開催されたパリサロンです。

当時、フランスは技術、生産ともに世界一の自動車王国でした。

日本での初めてのモーターショーは1932年に東京日比谷公園で開催された「自動車展覧会」と言われています。その後、1953年まで続いたのち1954年からは「第1回全日本自動車ショウ」に引き継がれました。11回目となる1964年からは名称が「東京モーターショー」に改称され、1989年の第28回からは会場を千葉県の幕張メッセに移し現在に至っています。



ショップ情報



車の型トボン玉根付ストラップ

1つ1つ手作り女性の方にも人気の商品です。

各630円

●お問い合わせはミュージアムショップまで

TEL: 0561-63-5156

メールアドレス: museum-shop@toyota-ep.or.jp

【読者の声】

●第72号の「クルマと私」に登場した唐沢寿明さんの「生涯をかけて残したい車」という言葉が印象的でした。

(愛知県 増田米子さん)

●フランスでトヨタの歴史を紹介するなんてとてもステキな企画ですね。世界の人にトヨタを知ってほしいです。

(愛知県 三石友美さん)

【編集後記】

今年も残すところわずかになりましたね。皆さんはどのような1年でしたか?

私は12月2日に開催した「トヨタ博物館 クラシックカーフェスタ in MEGA WEB」が終わりホッとしています。東京で初めてこのようなイベントを開催したので準備が大変でしたが、公道パレードも無事に成功でき、たくさんのお客様に楽しんでいただけたイベントになりました。来年は5月に当館のある愛知県長久手町でも開催予定ですのでぜひお越しください。皆さんにとって来年も良い年になりますように☆

(加藤千晴)

TAMタム

このクルマはなんだろう?
(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: 2008年1月31日消印有効)

抽選で10名の方に上記で紹介したストラップをプレゼント。

<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 ウィリスMB