

# トヨタ博物館だより

## TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM

- 03. 第23回 クラシックカー・フェスティバル
- 05. 展示車紹介 トヨペットコロナ RT102型
- 09. 企画展予告「はたらく自動車」「TOYOTA 75」
- 10. 五十嵐コレクション「自動車販売店」の巻
- 11. カーウォッチング 77 クラシックカーの運転席廻り(18) 日野 コンテッサ PC10型
- 12. FROM TAM ARCHIVES トライアンフ TR3A
- 13. TAM INFORMATION 寄贈情報・お知らせ他

NO. **87**  
2012.JULY



### 01. 特集企画

「60年代  
街角で見たクルマたち」

浅井貞彦 写真展

Automobile Photos Shot in the 60s

# 60年代街角で見たクルマたち

懐かしい昭和の  
時代へタイムスリップ

2012年4月21日～7月1日

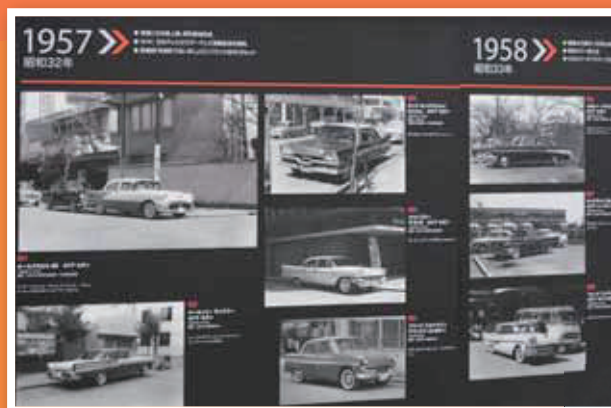
会場:本館2階特別展示室 後援:愛知県教育委員会、長久手市教育委員会  
協力:三樹書房

クルマは様々な楽しみ方があり、そのひとつは写真を撮ることです。  
この企画展は、中学生のときから60年以上も趣味でクルマの写真を撮り続けてこられた  
浅井貞彦氏の写真コレクションの中から、1957～1969年に撮られた白黒写真の一部、  
約350点を5つのテーマに分けて展示しました。



## 01 街角の新車たち

新車発売後2年以内に撮影された“当時の新車”を  
1957年～1969年まで1年ごとに紹介。  
新車ゾーンには、「わかりやすい車の歴史図鑑」パネルを用意し、  
その年に出た新車と特徴を説明。



展示写真



展示写真

## 街角のアメリカ車たち 02

1950年代～1960年代、デザインがドラマチックに変化したアメリカ車が  
日本の路上を走っていました。  
GM→フォード→クライスラー→その他の順で紹介。  
キャデラックほか2車種については顔の移り変わりも紹介しました。



展示車

フォード  
マスタング ハードトップ  
(1964・アメリカ)



浅井氏が当時愛用されたカメラ



体験用一眼レフカメラ



立体写真ボックス

# 03 街角のヨーロッパ車たち



展示写真

地味だけど個々のブランドを主張するヨーロッパ車たち。  
その中には時代を超えて輝く顔ぶれもあります。  
国に関係なく、メーカーごとにアルファベット順に紹介しました。



展示車

**シトロエン  
DS 19**  
(1958・フランス)

# 04 街角の日本車たち

1950年代、劣勢だった国産車たちも  
1960年代に入ると徐々に存在感を増し始めました。  
三菱→トヨタ→ホンダ→その他の順に紹介。  
戦前のダットサンも紹介しました。

展示車

**プリンス  
スカイライン  
デラックス**  
(1960・日本)



展示写真

# 05 街角の珍しいクルマたち



展示写真

こんなクルマが日本にいたのか!  
極少量生産車や、当時のソ連や東ヨーロッパ諸国の車種、  
カスタムカーなど非常に“珍しい”クルマたちが写真に写されていました。



展示車

**トヨペット  
カスタムスポーツ**  
(1960・日本)

企画展  
担当者より

自分が昔撮った写真を見ると、それに写っているものはもちろん、そこに写っていない、その写真を撮ったときのことまで思い出すことがあります。写真は一瞬のシーンを切り取っていますが、見る人には写されたもの以上のことをよみがえらせてくれます。その写真を撮った時に記憶がタイムスリップできることもあります。この企画展によって、写真やクルマをこれまでよりもっと楽しむヒントやきっかけになったのであれば幸いです。



企画展担当者 山田 耕二



# トヨタ博物館 第23回 クラシックカーフェスティバル

**日時** 2012年5月27日(日)  
9:30~16:00

**会場** 愛・地球博記念公園  
(愛知県長久手市)

素晴らしい好天に恵まれた今回のフェスティバル。初夏のまぶしい太陽の下、一般参加車両106台も、当館所蔵車両もとびきり輝いていました！長久手市制記念で「長久手歴史トラベラーズ」(長トラ)も来場、会場を盛り上げてくれました。交通安全イベントやリモウオーキング等でも、お子様から大人まで様々な楽しみ方をしていただきました。そしてご来場や沿道で応援してくださったお客様は約22,000人！モリコロパークに会場を移してから最高記録です。オーナーさんとおお客様の交流も例年以上に深められたようでした。



公道パレード

いざ、公道パレードへ



長久手市の目抜き通りを疾走



リモウオーキング参加者も沿道で応援



大芝生広場に続々とゴール

オープニングセレモニー&長久手市PRステージ



大村愛知県知事、吉田長久手市長他のご来賓がオープニングセレモニーにご臨席



「長トラ」と長久手歴史研究会の中野会長による「長久手市PRステージ」



100年前に生まれたイスパノスイザ・アルフォンソXIIIに徳川家康が！



ブガッティタイプ57Cも走ります。



人気のデロリアンに乗ってゴキゲン。

## オーナーインタビュー



1回目はトヨタ自動車創立75周年を記念して、歴代トヨタ車5台のオーナーさんにインタビュー

2回目で登場のスズライト・フロンテでは、当時の開発関係者の方も。

## 交通安全イベント &amp; マーケットゾーン



たくさんのお子さんが楽しんだ「自転車安全クイズ」

## 東日本大震災支援ブース



義援金募金は456,618円に、合計509,718円を長久手市を通じ、日本赤十字社に義援金として寄付いたしました。



くらびカBoxを大村知事も体験



ミュージアムショップではこの日販売の走行披露映像DVDも。



参加者全員で記念撮影



## 参加されたオーナーさんのお声から…

- ・パレードの沿道の方々の嬉しい応援、素晴らしかったです。
- ・初参加ですが、気さくに声をかけていただき友達ができました。
- ・多くの来場者にシートに座ってもらい喜んでいただきました。
- ・晴天に恵まれ、とても楽しい時間を過ごすことができた。
- ・一車種にかたよらない車種の選定が良かったです。
- ・イベントがしっかり組み込まれ、1日があっという間に終わり、楽しめました。
- ・息子とアベック参加ができた。最高のフェスティバル、ありがとう。

来場者の皆様、参加者の皆様、ご協力いただいた皆様、本当にありがとうございました。

(スタッフ一同)

# 「安全コロナ」 トヨペット・コロナ RT102型 (1976年)

杉浦 孝彦

トヨペット・コロナ RT102型  
[1976年 日本]



## TOYOPET CORONA RT102

### はじめに

1960年代の日本はモータリゼーションが著しく発展しました。70年代に入ってもその勢いは衰えず、各社から多彩な新車が発売されています。

70年にはトヨタ初代セリカ・カリーナ、日産初のFF車チェリー、マツダはロータリーエンジンの「風のカペラ」。71年には、上級小型車のブルーバードU、スバルはレオーネ、三菱ギャランFTO。72年はケンとメリーのニッサン・スカイライン、大ヒットしたホンダ初代シビック。73年ではニッサン・バイオレット、三菱ランサー、74年にはGM傘下となったいすゞからグローバルカーのジェミニなどが登場しました。

しかし、1973年秋に勃発したオイルショックは、状況を一変させます。さらに追い打ちをかけるように、以前から問題であった「交通事故多発」、大気汚染での「排気ガス問題」など、自動車を取り巻く環境の厳しさが増す時代に入ります。各社、複数の難問題への対応に迫られる時代となりました。今回は、1973年8月に発表された「安全コロナ」RT100型系を紹介します。

### 安全を取り巻く環境

国内では、1967年には自動車保有台数が1000万台を超え、交通渋滞や交通事故が増え始め、1970年には交通事故死者が1万6700人余と史上最高を記録し、「安全」

が社会問題としてクローズアップされるようになりました。

一方、モータリゼーションが進んでいるアメリカも、1960年代のはじめから、交通事故による死傷者が急増し社会問題となり、1966年に自動車の安全基準が定められ、1968年にはFMVSS(連邦自動車安全基準)が施行され、全席シートベルト装備の義務付け、内装材のエネルギー吸収などの規制が始まりました。

さらにアメリカ運輸省は国内外の自動車メーカーに、実験安全車「ESV(Experimental Safety Vehicle)」の開発参加を積極的に呼びかけました。日本でも1969年に自動車の安全基準の規制が強化され、トヨタや日産などもESV計画に参加します。

### トヨタ ESV

トヨタは1971年2月から開発にかかり、73年6月には、二人乗りのESVを完成。正面衝突のエネルギーを吸収するためのフレーム構造や、側面衝突の衝撃から乗員を守るためにドアを強固に補強し、内部は緩衝効果のある仕組みなどを開発。さらに、シートベルトが自動的に締まる機構やエアバック・システムも併用するなど、各種の新規システムが搭載されました。そしてそのESVの思想と安全技術は量産車にも採用され、特に「コロナRT100型系」に結実しました。



ESV



ESV 安全実験

### 5代目コロナ(RT100型系)

5代目コロナは1973年8月発売されました。前モデルのRT80型系が3年半のモデルライフで短命でした。理由は、前出のアメリカの安全基準が発表され、対米輸出が全生産の半数以上をしめるコロナは、安全性での抜本的な変更が必要となり、より積極的に衝突時の安全と予防安全を考える車づくりを行いました。それが、5代目の「安全コロナ」といわれるように、各種の安全対策が盛り込まれ、セールスポイントにもなったのです。

## 室内について

計基盤は、ESVの厚いパッドに包まれた「大型セーフティパッド」を採用。また現在では、多くの車のステアリングハンドル周りに、多機能な「集中一体式スイッチ」が採用されていますが、その先鞭でした。運転中に使用頻度の高い、ディマースイッチ、ライトコントロール、ワイパー、ウォシャー、ハザードウォーニングスイッチを従来のターニングナルスイッチに組み込み、操作性を上げました。

安全コロナの象徴でもあったのは「OKモニター」で、天井に付いたモニターにより、ブレーキや灯火などの機能の故障や異常が、運転席に座ったままチェックできる予防安全装置です。ブレーキパッドが基準値以下になると、パッド内に埋め込まれたワイヤーが切断され、交換時を知らせる項目もありました。1800GLと2000GTに標準設定、価格2万8000円でオプション装着されました。



室内



OKモニター

## 【参考文献】

- ・モーターファン 1973年11月号 三栄書房刊
- ・自動車アーカイヴ 70年代の日本車編 Vol.5
- ・「創造限りなく」トヨタ自動車50年史
- ・「世界への歩み」トヨタ自販30年史



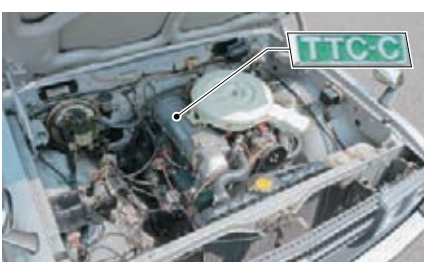
安全キャンペーン

5代目コロナは発売直後のオイルショックの打撃にみまわれたが、安全性に対する積極的な取り組みや端正なスタイルが受けて、同クラスで連続35ヶ月ベストセラーの座を保ち続けました。他の小型車の追撃を寄せ付けない快進撃は、オイルショックのため他社の商品展開が遅れたのも要因でした。やがて他のメーカーからも強力な小型車が発売されます。ビッグヒットしているシビックの上級車種の初代アコードが1976年5月、同月三菱ギャランΣなどが発売されます。

ボデーサイズは4代目(RT80)の全長・全幅・全高は4170×1570×1400ミリから、4210×1610×1390(4ドアセダン1600デラックス)ミリへ拡大され、ホイールベースも70ミリ拡大し2500ミリ。車型は4ドアセダン、2ドアハードトップ、5ドアバンでした。(後に2ドアセダンが追加)

エンジンは1600cc、1800cc、2000cc SOHCに加え、DOHCの18R-G他、タクシー向けLPG仕様がありました。国内、アメリカでの本格的な排出ガス対策エンジンも昭和50年・51年度排出ガス規制も随時対策され、マイナーチェンジ後には、世界で最も厳しいといわれている53年度排出ガス規制もクリアーしています。

展示車のエンジンは16R-U。TTC-C(トヨタタータルクリーンシステム・触媒方式)のエンジン。CO(一酸化炭素)・HC(炭化水素)・NOx(窒素酸化物)を浄化させる三元触媒を用いた昭和53年度排出ガス適合車エンジンです。



エンジン



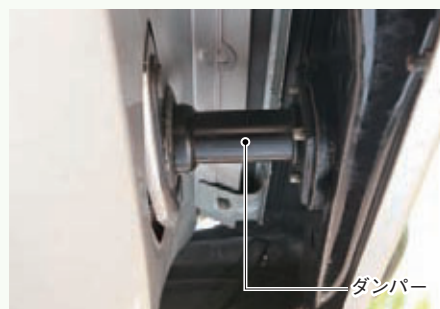
価格はコロナ5代目(RT102)1800 77万円で、前モデルのコロナ4代目は1600デラックス 62.2万円。ブルーバード510型1600GL 72万円。ブルーバード U1800GL 78.4万円でした。車両価格については、オイルショック後に資材不足により、各社の車両価格は値上げされました。トヨタでは2回(平均7%、10%)値上げされています。

## 外形について

視界・居住性重視の歴代モデルのノッチバックスタイルを踏襲し、前モデルから、全長15mm、全幅40mm拡大され、トレッドは走行安定性を良くするため、45mm(前)広げました。ルーフ幅を同寸法とし、ベルトライン部分を広げ、1600Rというかなり強いカーブのサイドウインド・ガラスを用い、堂々とした安定感のあるスタイルにしました。

頑丈そうなバンパーは、わが国初の衝撃吸収バンパー(国内ではオプション)で、バンパーがシリコン樹脂を封入したショックアブソーバーを介して、衝突のショックを受け止めるもの。衝突スピードは8km/h(5マイル)以下であれば、外板にダメージは出ません。

ボデー構造でも、「安全」のテーマは反映されて、室内の突起物を無くすため、溶接の合わせ面などのわずかな突起を廃止するフランジレス構造とされました。



バンパー

# トヨペット・コロナ RT102型

1976 / 日本

トヨペット・コロナ RT102型 1976/日本 ○全長×全幅×全高:4365×1620×1390mm  
○軸距離:2500mm ○エンジン:水冷直列4気筒OHC 1808cm<sup>3</sup> ○95hp/{70 kW}/5600min<sup>-1</sup>

## TOYOPET CORONA RT102



夏の企画展

# はたらく自動車

会期 2012年  
7月14日(土)～9月23日(日)

会場 本館2階特別展示室 展示 消防車、パトカー、郵便車、宅配車、フォークリフト、油圧ショベル

はたらく自動車の役割とそれを使い はたらく人の仕事内容についてわかりやすく紹介。

ワークブックで、展示場のパネル解説を読みながら、楽しく学ぶことができます。

会場内では、スタンプラリーや簡易制服をきて写真を撮れるコーナー、一部乗車可能な車両もあり、小さいお子さんから、夏休みの自由研究のため来館する小学生まで楽しんでいただけます。

今年は、人気の車両実演を実施するため、間近ではたらく自動車の動き、その迫力をご覧ください。

このほか期間中には、夏休みの工作に対応可能な工作教室、車のしくみ教室など多数のイベントを企画しています。

詳しくは当館ホームページをご覧ください。

\*企画展(含む展示車両)・イベント内容は予告なく変更する可能性があります。ご了承ください。

## 過去の展示・実演の様子



次々回企画展予告



## 企画展「TOYOTA 75」

●会期 2012年10月20日(土)～2013年4月14日(日) ●会場 本館3階 国産車展示フロア  
●展示 歴代クラウン、歴代カローラはじめ、節目となった車 実車 51台、1/5スケールモデル 48台

日本の自動車産業とモータリゼーションの変遷を、トヨタ車75年のあゆみから振り返ります。海外の先進技術を学ぶことから始まり、様々な課題を克服し、自らの手と知恵で、日本独自のクルマを生み出すまでに至った、開発エピソードや生産技術の工夫もあわせて紹介します。

なお、準備の都合により9/25より10/18まで3階展示場を閉鎖し、その間入館料を半額とし、10/19(金)は臨時休館いたします。ご了承下さい。

五十嵐コレクション ～五十嵐平達氏の「写真」アーカイブズ・コレクションより～

# IGARASHI

## COLLECTION

自動車史研究者であり、当館の展示監修者であった  
故五十嵐平達氏のアーカイブズ・コレクションをシリーズで紹介します。  
(当館ホームページのブログ「クルマ研究★宝箱」から抜粋です)



### 第7回 「自動車販売店」の巻 初期の自動車販売店 ..... 山村良夫

日本に初めて姿を現した自動車は19世紀の終わり(1898年)に渡来したフランス車、パナール・ルヴァッソールとされていますが、このクルマは日本では買手がつかず、数ヶ月後にはフランスへ戻りました。

その後、日本を拠点にした外人商社達によって少しずつ欧米車の輸入が始まり、その依託販売の形で、早くも20世紀初めには日本人による自動車販売店が誕生しました。その頃新しく自動車の販売を手がけたのは、当時急速にポピュラーな乗り物となってきた自転車の販売店で、付帯事業として自動車を扱い出しました。



モーター商会店内  
【撮影時期】  
1902年(明治35年)

#### モーター商会 初の日本人による自動車販売店

これが日本初の自動車販売店とされる「モーター商会」の店内で写真①。同社は1901年(明治34年)11月に自転車販売店として東京・銀座にオープンしました。主力商品は自転車で、売り場面積の大半を占めています。陳列されたクルマは2台で、手前は米国車のオールズモビル・カーブダッシュ(1902年)です。当時は、自動車が日本に初登場してからまだ間もなくで、自動車を目にする機会もめったになく、人々は自動車をほとんど知らない時代でしたが、それだけに物珍しさも手伝って多くの弥次馬的な見物人が集まったことでしょう。

話題を集めたモーター商会でしたが、日露戦争を目前にした政府の諸政策の影響を受けて経営困難となり、1903年には閉店となりました。それまでに同社はオールズモビルを中心に5台のクルマを販売したようです。そのうちの1台、広島自転車修理販売業 鳥飼繁三郎氏に納入されたオールズモビル・カーブダッシュの写真(写真②)を参考としてご覧ください。



モーター商会が販売し、広島でタクシーとして使われた  
オールズモビル(1902年)

#### 大正初期の自動車販売店

写真③は大正初期の販売店の店内を撮ったもので、写真には「名古屋支店店舗の一部」と添え書きがあることから、当時としては比較的規模の大きな販売店と思われます。この店では自転車とクルマの他にオートバイを並べて陳列しています。

以上の例に見るように、20世紀初頭、やっと欧米車が少しずつ入り始めた頃のわが国で営業をはじめた自動車販売店のほとんどは従来の自転車販売店で、店内に自転車とクルマを並べた形だったようです。顧客は言うに及ばず、販売店自身も、自転車よりはるかに複雑な機構や技術が盛り込まれている自動車に関する知識も修理技術や設備もほとんどない中で、クルマの不具合の修理やメンテナンスサービス等に大変な苦勞をしたことが容易に察せられます。



某販売店・名古屋支店内(大正初期)

クラシックカーの運転席廻り ⑮

# 日野 コンテッサ PC10型

HINO CONTESSA PC-10

早戸 眞琴



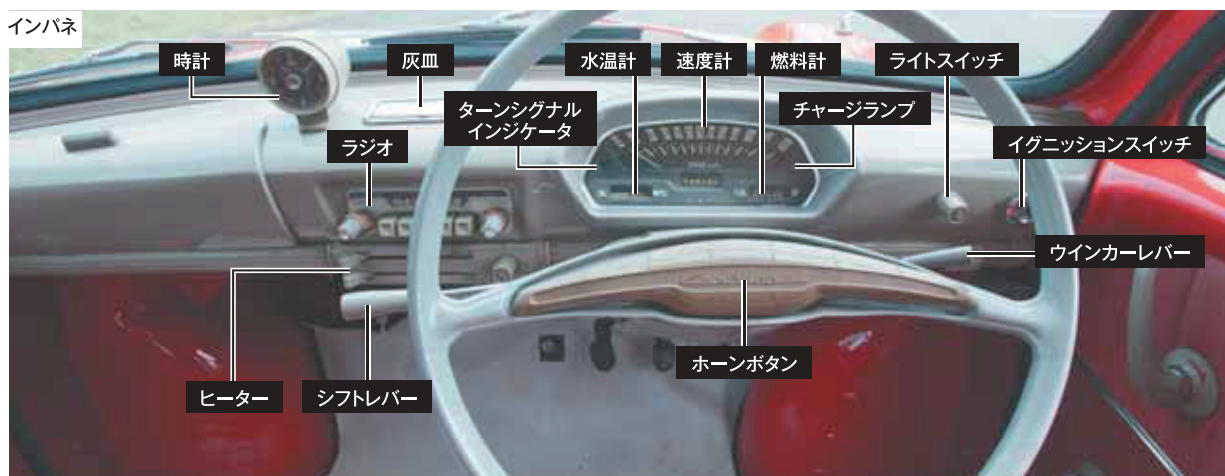
展示場では見にくいクラシックカーの運転席廻りの操作装置や、計器類についてご紹介します。今回は1961年日野コンテッサ PC10型 通称“コンテッサ900”です。コンテッサとは、イタリア語で「伯爵夫人」の意味。1953年、日野自動車はフランスのルノー公団との技術提携により、ルノー・4CVの国内生産を開始。このコンテッサは、この時の国産化で得た経験をもとに1961年、自社で開発した最初の小型乗用車です。ルノー・4CVの技術を生かしているものの、ボデースタイルなどが一新されたスポーツセダンで、1963年の第1回日本グランプリでは、C-Ⅲクラスで優勝。このクルマは、リヤ エンジンのためフロント グリルが無く、ボデーサイドのエンジン冷却用エアインテークやテールフィンが特徴。リヤエンジン車ながらシフトは、独特

のコラム式で、電磁式自動クラッチがオプションで装備され、シフト シャフトをロックする盗難防止装置も装備されています。その後、排気量アップやスタイルの変更などが実施されましたが、小型乗用車の主流はすでにフロントエンジンに移り、トヨタ自動車と提携した翌年の1967年に乗用車の生産を終了しました。

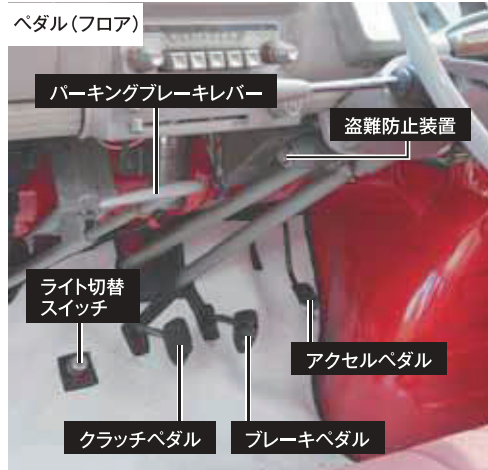
## SPEC

- ◎ エンジン型式: 水冷直列4気筒OHV
- ◎ 総排気量: 893cc
- ◎ 出力: 35 / 26 / 5000 馬力/kw/rpm
- ◎ 変速機: 前進3速 M/T コラム(2~3速シンクロ式)
- ◎ 駆動方式: リヤ エンジン・リヤドライブ方式
- ◎ サスペンション: 前輪独立 ダブルウィッシュボーン/コイル  
後輪独立 ラジアアーム/スイングアクスル/コイル)
- ◎ ブレーキ: 4輪ドラムブレーキ

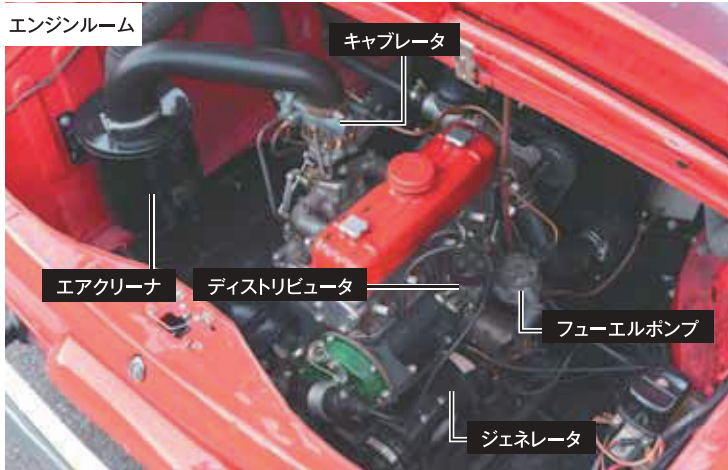
## インパネ



## ペダル(フロア)



## エンジンルーム



# Triumph TR3A-TYPE

## トライアンフ TR3A型

清水 道明

今回カタログで紹介するのは、イギリスを代表するライトウェイトオープンカー、トライアンフTRシリーズの黄金期モデルで、「第一世代TRの完成形」と言われるTR3A型です。

### トライアンフ

トライアンフ (TRIUMPH) は1885年に自転車製造業として発足して以来の由緒あるブランドで、創業者はジークフリード・ベットマンという、イギリスへ移住してきたドイツ人です。

オートバイ製造を経て1923年に発売した10/20型セダンが最初の乗用車生産でした。その後、1972年の秋に発表されたスーパーセブンによってトライアンフの名声は確立されました。現在はトライアンフの名をつけた四輪自動車は消滅しましたが、ブランドはBMWが保有しています。

### TRシリーズ

TRシリーズのTRが、Triumph Roadsterのイニシャルに由来するのと同様に、TRシリーズの母体となったのもまたトライアンフ・ロードスターという名の車でした。1952年秋のロンドン・モーターショーでデビューした試作型TR1を基に、翌年TR2として市販化されました。

その後、モデルチェンジを重ね、1981年に生産を終了したTR8までの各モデルが存在します。ホイールベース2240mmは、TR1から1976年のTR6まで共通でした。もともとが主に対米市場をメインターゲットに開発されたモデルで、大半が北米大陸を中心に輸出されました。

### TR3A型

1957年9月に登場した、そのTRシリーズ第一期の最終型、TR3のマイナーチェンジ版がTR3A型と呼ばれるこのモデルです。CAR GRAPHIC 1975/5号の特集「TR story」には、TR3型とともに「TRのゴールデンエラ」と紹介されています。(同時に、「真のTR・・・トライアンフ・ロードスターはTR6を最後に死に絶えた」とも書かれています。)

TR3型に比べて、フロントグリルが横方向に拡大されて“フルワイズ”となり、ヘッドライト位置がやや後退、それまでは内側のヒモを引っ張るしかなかったドアには初めて外部ハンドルが取り付けられました。同時にパワーアップも図られ、直4OHVのエンジンは1991ccの排気量はそのままに100PSの最高出力を発揮、最高速度は177km/hに達しました。駆動方式はFRで、トランスミッションは4速MTでした。

5万8097台のTR3Aが生産され、9割以上が北米大陸に輸出されました。因みに、今回ご紹介するカタログはドイツ向けのものです。

一方、TR3Aが生産を終了した1961年の翌年、TR4が登場してから約半年間、対米輸出用に2.2リットルエンジンを搭載したTR3Bと呼ばれるモデルが少量生産されたという事実はあまり知られていない様です。

なお、TR3A、TR3Bというモデル名は通称であり、実車にはTR3というエンブレム以外は与えられていません。



1960年のドイツ向けカタログの表紙。モデル名が「T.R.3 Sports」と表記されている



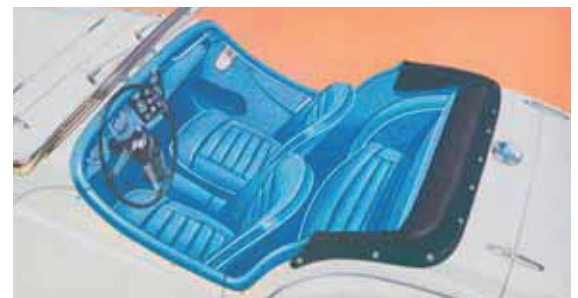
ワークスTR3Aはラリーでも活躍した。エンジンを別物に乗せ替えたマシンがルマン24時間レースにも出場している



フルサイズと思しき乗用車群が描かれている背景から察するに米国向けカタログと共通の絵であろうか



米国では「GRAND TOURING」と呼ばれたハードトップタイプ。TR2の後半からオプションで選べる様になった



室内の様子。荷物置き場程度の補助的な後席が設けられているのが見てとれる。ステアリングの径がいかに大きい

#### 【主な参考文献等】

CARandDRIVER2011/10 ダイアモンド社  
CAR GRAPHIC 1975/5 二玄社  
NEKO BOOK 286 BRITISH SPORTS ネコ・パブリッシング 2001  
STANDARD GUIDE TO BRITISH SPORTS CARS JOHN GUNNELL  
KRAUSE PUBLICATIONS 2004  
週刊MOTOR CAR 117 (株)日本メール・オーダー 1980/12

## 寄贈情報

CONTRIBUTION



## 寄贈車情報



トヨタ タウンエース ワゴン (1979年日本)  
小林 義雄 様

TAMからの  
お知らせ

TAM INFORMATION



## 「車両走行映像集」DVD発売



5月27日からミュージアムショップで当館のクラシックカーコレクションの映像集(DVD)の販売をはじめました。当館スタッフが記録映像として撮りためてきたものですが、お客様からの要望が多く、製品化しました。

動態保存(車を動かせる状態で保存)を特徴とするトヨタ博物館の保存活動を理解いただける内容です。

「トヨタ車」「日本車」「フランス車」「アメリカ車」「ヨーロッパ車」の5巻で、1巻2,500円、5巻セットは11,000円(いずれも税込)。

貴重な走行シーンをぜひご家庭でご覧下さい。

## 新館長の就任あいさつ



6月1日に8代目の館長に就任いたしました杉浦です。

当館は、平成元年の開館以来、多くの皆様に支えられ24年目を迎えました。館長就任のあたり、『人と自動車の豊かな未来』への貢献に向け、博物館機能を一層充実し、親しまれ楽しんでいただけるよう、館員全体で全力を尽くしたいと思いますので、よろしくご支援ご協力くださるようお願いいたします。

トヨタ博物館 杉浦孝彦

## 館公式facebookページをはじめました

トヨタ博物館公式  
facebookf トヨタ博物館  
TOYOTA MUSEUM

トヨタ博物館の公式facebookページを4月20日にオープンしました。「クルマ文化コミュニケーション」を中心に、お楽しみコンテンツを発信していきます。

博物館の大きなイベントはもちろん、ちょっとしたトピックスや、スタッフの裏話など様々な話題を日々アップして皆様に親しみをもっていただけたらと思います。

ぜひ『いいね!』をクリックして自動車の歴史の旅をご一緒に♪

浅井貞彦写真展「60年代 街角で見たクルマたち」  
関連イベントを開催

## 浅井貞彦×高島鎮雄(モータージャーナリスト)トークショー



開催日:5月20日(日)

浅井貞彦さんと、自動車ジャーナリスト高島鎮雄さんが「懐かしい昭和・思い出のクルマ」というテーマでトークショーを行いました。110点を超える写真をスクリーンに映しながら、1枚1枚に写された車種の詳しい説明だけでなく、その写真にまつわる思い出、エピソードを尽きることなく語られました。約60人が興味深く熱心に耳を傾けていました。

昔のカメラで  
トヨタ2000GTを撮ろう

開催日:4月22日(日)、5月20日(日)、  
6月24日(日)

フィルム式マニュアル一眼レフカメラで白黒写真の撮影体験をしていただきました。参加者は現代のデジタルカメラとは撮影方法がまったく違うフィルム式カメラで思い思いの角度から、被写体であるトヨタ2000GTを撮っていました。



## クルマ写真コンテスト

展示会:6月22日(金)~9月2日(日)

①愛車 ②クラシックカー・フェスティバル ③トヨタ博物館 の3つのテーマで約250点の応募をいただきました。応募いただいた全員の作品を新館3階のギャラリーにて展示いたします。



グランプリ作品「ご満悦(イスパノスイザアルフォンソXIII)」  
藤岡治行さん



## 「第12回ソーブボックスダービー日本グランプリ」にトヨタ博物館号が出場 5月13日(日) 神奈川県秦野市立中央運動公園



「第12回ソーブボックスダービー日本グランプリ」が5月13日、神奈川県秦野市立中央運動公園で開催されました。昨年は当館で開催されたこの大会に、「トヨタ博物館号」のダービーパイロットとして出場したのは、長久手小学校5年生の柳川昂大(やながわこうだい)君。10名の子供達が無動力のソーブボックスカーに乗り、傾斜したスタート台から240m先のゴールを目指すレースを6回行った結果、柳川君は安定した走行で初出場ながら準優勝に輝きました。惜しくも世界大会の出場権を逃した柳川君は「2番はうれしくて、くやしかったけど、次はもっと頑張りたいです。楽しかったです。」と感想を語ってくれました。



## レストラン & ショップ情報 - INFORMATION -

### ミュージアム レストラン

#### お子様セット ¥800(税込)

レストランではクルマ型プレートのお子様ランチをご用意しております。スープ・ドリンクにおまけも付いてきます！ご家族お揃いでぜひご利用ください。



### ミュージアム カフェ

#### ソーダフロート ¥300(税込)

メロンソーダにバニラアイスクリームをのせたソーダフロート。暑い季節冷たいデザートで一息入れてみてはいかがでしょうか？



### ミュージアム ショップ

#### 2000GT2台セット ¥21,000(税込) 360セット限定 無くなり次第終了

トヨタ博物館オリジナル。前期モデル(ペガサスホワイト)とスピードトライアルの2台を木目調の台座に乗せ高級感ある仕上がり。数量限定です！



みなさまのご利用をお待ちしております！

## 編集後記 From Editor

5月27日(日)にモリコロパークにてクラシックカー・フェスティバルを開催しました。今年は天気にも恵まれ、恒例の公道パレードでは沿道にたくさんの見学者に楽しんでいただきました。来年もより充実した内容で開催できるよう、企画していきますので、今後ともトヨタ博物館をよろしくお願いします。(菅野 千晴)



## トヨペット カスタム スポーツ

(1960/日本)【当館所蔵】



TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM トヨタ博物館だより NO.87

発行 トヨタ自動車株式会社 トヨタ博物館  
〒480-1118 愛知県長久手市横道41-100  
TEL 0561-63-5151 FAX 0561-63-5159  
ホームページ <http://www.toyota.co.jp/Museum/index-j.html>

発行人 杉浦孝彦

※無断転載禁止