

トヨタ博物館だより

TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM

NO. **89**
2013.MARCH



01. 特別企画展

「TOYOTA 75」

11. トヨタ博物館クラシックカーフェスタin神宮外苑
12. ギャラリー「トヨタ車カタログ展示」／ライブラリーイベント
13. TAM INFORMATION 寄贈情報・お知らせ他

75

トヨタ自動車創立75周年
since 1937

「プロローグ」トヨタAA型乗用車 (1936年レプリカ)



特別企画展

「TOYOTA75」

2012 2013
10/20 土 - 5/6 月
本館3階 国産車展示フロア

トヨタ自動車創立75年の節目の年にあたり、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年間のあゆみから振り返る特別企画展「TOYOTA 75」を開催しました。トヨタ博物館開館以来初めて、本館3階にトヨタ車だけ実車51台とスケールモデル48台を展示しました。

トヨタ自動車の出発点は、創業者 豊田喜一郎の父、豊田佐吉の情熱「世の中のためになることをしたい」という信念であり、まだ貧しかった日本を、自らの発明によって、欧米のような豊かな国にしたいという夢でした。喜一郎は「ただ自動車を作るのではない。日本人の頭と腕で、日本に自動車工業をつくらねばならない」という志で、日本の国情に合った純国産乗用車の開発に取り組みました。



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、世界に先駆けハイブリッド車を実用化するなど、日本独自のクルマを生み出すまでに至った、トヨタのモノづくり75年間の進化と、自らの手で「もっといいものを創ろう」という変わることのないモノづくりの姿勢を、歴代クラウン（初代～10代目）、歴代カローラ（初代～6代目）を中心に、エポックメイキングな車両でつづりました。

車両は6つのゾーンに分けて展示しました。

プロローグ | AA型にはじまり自らの力で乗用車開発技術を蓄積してきたことが、戦後の乗用車自主開発につながりました。

トヨタのモノづくり | クラウンには常にトヨタの先端技術が投入されてきました。歴代のクラウンによりトヨタのモノづくりを俯瞰しました。

モータリゼーションの進展 | カローラが登場し、乗用車の大衆化の進展とともに、上級車志向やスポーティな車種へと多様化していきました。

憧れのクルマ | 60年代は日本グランプリレースの開始などモータースポーツ熱が上昇し、魅力的なスポーツカー、スペシャルティカーが相次いで発表されました。

ライフスタイルとクルマの多様化 | トラックやオフロード車、1BOX車などが、レジャーや日常でも使用できる新ジャンルの車として人気となりました。

グローバル化 | グローバルを視野に、環境/現地最適化/プレミアムブランドへの挑戦など、様々な課題に取り組んでいきました。

「トヨタのモノづくり」本格乗用車トヨペットクラウンの誕生



歴代クラウン(手前より3代目~9代目)

(手前より)2代目クラウン、クラウンエイト



初代センチュリー(左)、その元となったクラウンエイト(中)



(右より)SA型乗用車、トヨペットスーパー、初代クラウン

「モータリゼーションの進展」 乗用車の大衆化



3代目コロナ(1964年:展示車の製造年以降同じ)
自動車先進国である欧米にも輸出し、高い評価を得た最初の車です。



初代マークII(1968年) 急拡大する乗用車市場では、上級車志向が始まりました。



お客様とともに歩んできたカローラを一望すると、それぞれの時代が見えてきます。(右より)初代カローラ(1966年)～6代目カローラ(1990年)



理想の乗用車への様々な取り組み(左より)パブリカ(1961年)、初代ターセル(1978年)、初代FFカムリ(1983年)

「あこがれのクルマ」人々の憧れ・夢としてのクルマ



2000GT(1968年)、スポーツ800(1965年)

1960年代は、乗用車の大衆化が進む一方、上級車やスポーツ的な車種への関心が高まった時期でした。高度経済成長による高揚感や、1963年には国内初の有料高速道路「名神高速道路」の開通や、「日本グランプリレース」の開催など、モータースポーツ熱も上昇し、各社から魅力的なスポーツカーが発表されました。

1960年代から1980年代にかけては、クルマが人々の憧れ、夢の対象として輝いていた時代でした。斬新なデザイン、高性能なDOHCエンジンや最先端電子技術などを搭載した、スペシャルティカーや4ドアハードトップなどが人気を博しました。

(右より)セリカ(1970年)、カローラレビン(TE27 1972年)
ソアラ(1981年)、カリーナED(1985年)

【1/5 スケールモデル】

普段はトヨタのデザインセンターの倉庫にしまわれているスケールモデル48台を企画展のために借り出しました。これほど大量に公開されたのは今回が初めてです。

手前 1/5 スケールモデル
(奥)カローラレビンAE 86(1983年)、86(2012年)

「ライフスタイルとクルマの多様化」 トラックや1BOX車、オフロード車の乗用用途化



ランドクルーザー (FJ40型 1974年)



(奥より) ハイラックスサーフ(1987年)、スプリンターカリブ(1982年)、RAV4(1994年)、タウンエース(1979年)、エスティマ(1993年)

「グローバルな課題への取り組み」 環境・現地最適化・プレミアムブランドへの挑戦



NBCプロジェクト(New Basic Compact) ファンカーゴ(2000年)



ヴィッツ(1999年)



タマラオ(1976年)東南アジア向け多目的車 AYGO(2006年)欧州専用車



G21プロジェクト 21世紀に相応しい乗用車の開発 プリウス(1998年)

この75年の間に、日本の自動車社会の進展と共に、トヨタ自動車も大きく変わりました。純国産乗用車開発という喜一郎の夢は、自らの手と工夫で、自らの生活に合ったモノづくりとして、世界各地に拡がり、現在も継続しています。海外で使われているトヨタ車には、現地の人たちが自分達のための車を企画・設計し、現地の工場生産されているものもあります。また、そうしたクルマが別の地域に運ばれ、新たな魅力の車として使われています。

これからも、お客様と共に「もっといいクルマ」を目指し「創造限りなく」が変わることはないでしょう。

会場では、来館者の方々が各々の思い出を語られていました。それぞれのクルマには思い出を引き出す力が宿っています。会場で笑顔になっていくお客様を拝見するのが私たち館スタッフの楽しみでもありました。



レクサスLS400(1990年)



レクサス RX300(2000年)



レクサスLFA(プロトタイプ2009年)



レクサスLFAベアシャン(プロトタイプ2009年)

車両系統図

2012年11月2日にトヨタ自動車ホームページに公開した「トヨタ自動車 75年史」の、「資料編」として作成された「車両系統図」を企画展「TOYOTA 75」でご紹介しています。

トヨタ博物館のライブラリーでは1989年の開館以来、国内外の自動車カタログを幅広く収集し保管しています。とくにトヨタ車に関しては、国内生産・販売車両はほぼすべて、海外生産・販売車両も相当数収集し、社内外から問合せも多数あります。

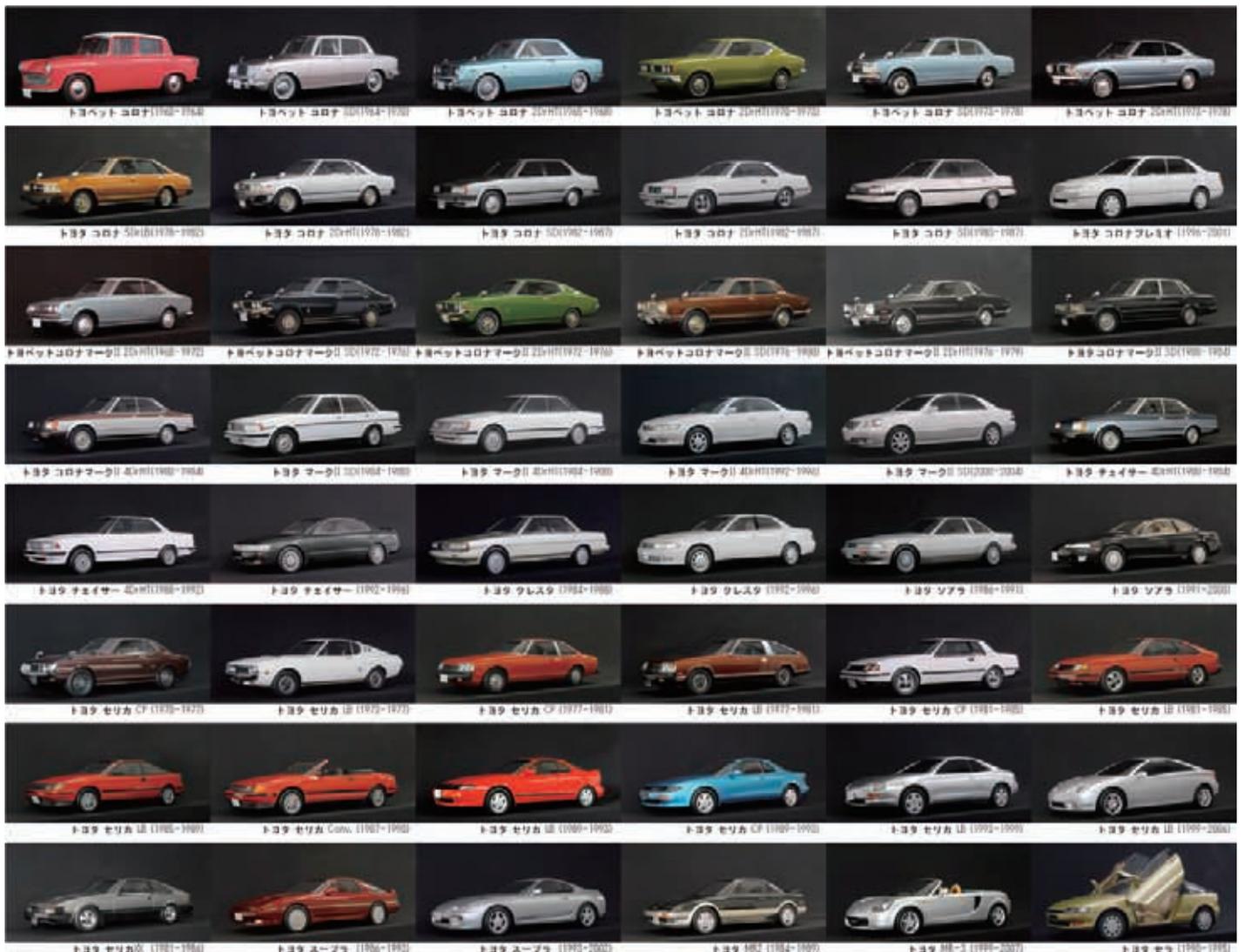
数年前に、このカタログ資料を活かした歴代トヨタ車データベース構想が持ち上がり、以来、館スタッフが地道に系統図を構築し素材の整理を行ってきました。今回の「車両系統図」は75年史編纂スタッフがデータベースを作成し、そのデータに様々な情報を付加して著作権確認した上で、検索システムとして完成したものです。スタッフ一同の長年の念願が叶ったものになりました。

「車両系統図」はトヨタ車・レクサス車約720台を網羅し、モデルチェンジの変遷や派生関係が分かるシステムで、ご家庭のパソコンからもアクセスできます。ぜひ、懐かしいクルマの数々をご覧ください。



車両系統図 [サイトURL](http://www.toyota.co.jp/jpn/company/history/75years/vehicle_lineage/family_tree/index.html)
http://www.toyota.co.jp/jpn/company/history/75years/vehicle_lineage/family_tree/index.html

1/5スケールモデル 設計検討やモデラーの技能研鑽、デザイン記録のためにつくられています。



開会式&内覧会 2012年10月19日(金)

一般公開に先立ち、長久手市長 吉田一平様、自動車評論家 小林彰太郎様をはじめ約60名のご来賓をお招きした「開会式」と「内覧会」を実施しました。

当社からは豊田章一郎名誉会長が主催者としてご挨拶し「展示を見ているとこういう車があったな、いいと思ったのに売れなかったものもあったな、といろいろ思い出します。大勢の方に見ていただきたいと思います」などと語りました。内覧会の後には「トヨタAA型乗用車」の走行披露も行いました。



豊田名誉会長挨拶



テープカット(左から杉浦館長、吉田市長、豊田名誉会長)



内覧会風景



トヨタAA型走行披露

走行披露

TOYOTA75に関連し、トヨタ車の走行披露を行いました。企画展初日、10月20日の「トヨタAA型乗用車」走行披露には当社の豊田章男社長が飛入りで登場。見学されていたご家族を乗せて運転手をつとめました。10月27日からの人気車両3台の走行披露も多くのお客様にご見学いただき、皆様懐かしそうな面持ちで軽快に走るトヨタ車をご覧になっていました。

2012年10月20日(土)

- トヨタAA型乗用車(1936年・レプリカ)

2012年10月27日(土)、11月3日(土)、10日(土)

- トヨタスポーツ800(1965年) ●トヨタ1600GT(1967年)
- トヨタスプリンタートレノ 1600GT(1986年)



運転手をつとめる豊田社長



AA型の運転は豊田社長もこの日が初めて



学芸員による解説



軽快走りのスポーツ800

講演会

トヨタを中心とした、日本の自動車概史

2012年10月28日(日)



講師：高島鎮雄氏



豊田式自動織機を発明した豊田佐吉は1910年にアメリカを旅行し、大都会で普及し始めた自動車に、早くも自動車時代の到来を予見していました。「私は織機を作って国のために尽くした。お前は自動車を作って国のために尽くせ。これが父の遺言となった」とその長男の喜一郎は述べています。

それまで、日本でも乗用車を作ろうとする試みは幾つも見られますが、軍用自動車保護法などでトラックが優先されます。

1923年関東大震災で、東京の市電が壊滅。急遽、上海向け輸出用の米フォードのTT型トラックシャーシ880台を輸入、木と幌の粗末なボディを載せて市営バスとして運行します。

この結果フォードは日本に市場性ありと、1925年横浜に「日本フォード自動車」を設立。米国製の機械設備を運び込んでT型フォードの組立を開始、GMも1927年大阪に「日本ゼネラル・モーターズ」を設立。この結果1930年代中頃にはシボレーとフォードのトラック、乗用車の生産は日本全体の半分以上を越えました。

次第に戦争への気運が高まり、1936年、商工省は日本GMと日本フォードを排除し、日本メーカーを育成するために「自動車製造事業法」を制定。小型車枠を超える自動車を年に3000台以上生産するには政府の許可が必要とします。豊田喜一郎や日産の鮎川義介は事前にそれを察知して、その年の9月豊田自動織機製作所と日産自動車が自動車製造事業法の許可会社となりました。



トヨタ・AA型乗用車

1934年9月、トヨタA型エンジンが完成、このエンジンはシボレーをそっくりスケッチしたものでした。それは当時既に国産シボレーが全国にサービス工場を持ち、その維持、修理の技術や補修パーツが流行

できると考えたからです。また自動車製造事業法により、国産シボレーやフォードはしだいに縮小させられていくだろうとの読みもあったと思います。

AA型はエンジンのみならず①フレーム、ボディ、部品をシボレーの純正パーツが使える②シャーシや駆動系統にフォードの純正パーツが使える③ボディスタイルは1934年型デソート・エアフローに近いものにする設計方針としました。トヨタ自動車30年史によれば、豊田喜一郎が「ボディのプレスを更新するには3年が必要だから、3年後でも通用するデザインにしよう」と提言、そこで1934年のデソート「エアフロー」のデザインが選ばれました。アメリカ初の本格的流線型の量産車エアフローは商業的には失敗作とされていますが、乗用車として新しい重量配分の設計もなされていました。

1945年終戦となり、占領軍は日本の自動車の生産を全面禁止にします。しかし、商工省は「経済の復興と民生の安定には輸送力の増強が不可欠」と自動車生産の許可を陳情します。その結果1945年9月にまずトラックの生産が解禁、1947年6月には年間300台の乗用車の生産が許可されました。

トヨタは1945年、来るべき小型車時代のために1000cc級のS型エンジンの開発に着手、ドイツのアドラーに倣った4気筒SV、995cc27馬力という控えめなものでした。1947年1月、戦後初の乗用車SA型の試作1号車が完成します。バックボーンフレームに4輪独立懸架という進歩的な設計でデザインはVWビートルを思わせるものでした。その秘密は設計者の隈部一雄が、戦前のフェルディナント・ポルシェの設計事務所に入りしており、1938年のVWの最終生産型VW38のプロトタイプを見ていた筈で、その影響を受けたものと思われます。しかしエンジンは新製のS型を使わざるを得ず、フロントエンジンになりました。隈部はVW流の4輪トーションバーの独立懸架にしなかったようですが、適切なバネ鋼が得られず、前輪はコイルとダブルウィッシュボーン、後ろは横置きリーフにせざるを得ませんでした。



SA型乗用車



公募で「トヨペット」の名称が決定されました。しかし、SAは当時の生産技術に対して進歩的すぎ、生産性が低く、コスト高で僅か215台生産しただけに終わりました。そこで1948年、小型トラックのシャーシに無理矢理セダンボディを載せたものが主としてタクシー用として作られ、1950年代中頃まで作られていました。

経営面では、1950年4月に大労働争議が勃発、6月に豊田喜一郎社長、隈部一雄副社長が辞任、豊田自動織機社長だった石田退三が社長に就任。同じ年の4月にはトヨタ自動車販売が独立、元日本GMの神谷正太郎が社長に就任しています。以後自工の石田退三社長、自販の神谷正太郎社長の二人三脚で発展していきます。神谷は販売の神様と言われた人で、自工に情報をフィードバックしてよいクルマを作らせ、稀に失敗作があっても販売力でカバーしました。

経営が厳しい中、1950年6月朝鮮動乱が起り、トラック生産をしたり、フィリピンなどに残っていた第二次大戦中のトラックを整備し朝鮮へ送ったり、朝鮮で故障したトラックを修理するなどの特需で経営が回復しました。トヨタはその利益を人員増員ではなく、設備投資に回しました。

1955年は自動車史にとってきわめて重要な年です。トヨタから初代クラウンRSとマスターRRが発表され、日産からもダットサン110がデビューしました。

クラウンはアメリカ的なスタイリングやテイストをもちながら、技術的にはヨーロッパ車でした。終戦と同時に米兵が持ち込んだ低く、幅広く、長く、色とりどりのアメリカ車に私達は強烈なカルチャーショックを受けました。ですから日本人が新しいクルマを作るようになった時、アメリカンなスタイリングとテイストを持つクルマを作ったのは当然のことでした。また、経済的には貧しく、国土も狭いため小型でなければならず、技術的にはヨーロッパに学んだのです。後に日本車が対米輸出で成功するのは、アメリカン・テイストのヨーロッパ風小型経済車だったからだと思っています。



初代クラウンRS

1958年に対米輸出の第1陣として30台のクラウンがロサンゼルス港に上陸します。しかしアメリカのハイウェイでは絶対的にパワー不足で、高速安定性にも欠けるなどのクレームが出ました。日本車は実にこのレベルからスタートしたのです。それが驚くべき短時間にアメリカ市場に確固たる地位を築き、全米の販売でフォードと2位争いを演じるまでになったのです。その陰には技術者やデザイナーの血の滲むような努力があったことは想像に難くありません。

クラウンのタクシーは中型料金でした。ダットサン110は小型料金で好評のため、タクシー業界から小型車をとの要求が高まります。そこで1957年に急遽作られたのは1000ccのS型エンジンをういたコロナSTです。関東自工製ボディはトヨペット・マスターを縮小したもの、4枚のドアはマスターそのものでした。

前後しますが1956年にはS型エンジンをういた1トン積みの小型トラック「トヨエースSKB」（後のトヨエース）が発売されます。これは当時全盛を極めていた三輪トラック、いわゆるオート三輪の需要を吸収しようという大胆な試みです。オート三輪の市場を奪おうと、徹底的なコストダウンが図られました。たとえばキャブはほとんど平面で構成され、ボンネットの補強用のリブはそのまま露出されたデザインです。耐乏型のデザインで、当時はつまらないと思いましたが、今見ると理に適ったとても良いデザインだと思います。そして、1957年2月にはトヨエースの価格は50万を切り爆発的に売れ、トヨタの全販売の1/3を占めるベストセラーになります。トヨエースに駆逐されて、オート三輪は急速に衰退していきました。当時オート三輪の最大のメーカーはダイハツ工業で、トヨエースに市場を奪われた結果1957年に軽三輪のダイハツ・ミゼットに活路を見いだします。

クラウン、マスター、ダットサン110が発売された1955年以降、日本の小型自動車の生産はしだいに伸びていきます。1958年の年間約5万台が1959年には約7.3万台と47%伸び、1960年には約12.9万台と76%増、1961年には約19.6万台と52%増という具合です。

1960年、池田勇人内閣が成立、1961年から1970年までの10年間にGNPを倍にするという、いわゆる所得倍増政策を発表します。そのために初めの3年間は9%、その後は7.2%という高い経済成長

率を打ち出します。この所得倍増計画に助けられて、日本の乗用車生産は1961年から1971年の10年間に実に12.7倍に増えました。世界的に見ても未曾有の急成長です。その結果、自動車産業はわが国の基幹産業の一つとなり、高度経済成長の牽引車となったのです。

この時代を象徴するクルマが、1961年に発表されたパブリカUP10です。空冷水平対向2気筒OHV、700ccs28PSエンジンをもちつ2ドア4人乗りのセダンです。シンプルで軽いので高い経済性をもち、価格は当時の1ドル360円の固定為替レートで1000ドル・カーを目指しましたが、それは無理で39万8000円でした。愛称は全国から公募され、Public Carを短縮したパブリカが選ばれました。



パブリカUP10

1955年当時の通産省重工業局自動車課が打ち出した「国民車構想」は、「4人乗りで最高時速100km、0-200mの加速15秒以下、平坦路を60km/h定速で走った場合の燃費リッターあたり30km、大修理なしで10万km走れる耐久性をもち、価格25万円以下」という厳しいものでした。面白いのは「時速80kmで手離し運転可能なこと」という表現で高速安定を求め、さらに「箱根湯本駅から芦ノ湖までを30分以内で走れること」という要求もありました。まだ空いていた箱根路で登坂能力、ハンドリング、安定性、制動力などを試そうというわけです。

しかし誰にもそんな車は作れなかったし、もしできたとしても25万円で売れることはできなかったでしょう。1958年のスバル360は最高時速83kmで42万5000円もしました。最も国民車構想に近かったのは1960年の三菱500で、時速90kmで39万円でしたが、いざ生産開始という時に新三菱重工の名古屋製作所が伊勢湾台風に襲われ、出鼻をくじかれ、成功には至りませんでした。

次に私達の所得は増え、生活水準は向上してきました。1960年代も半ばになると、一般家庭でもそろそろ車を持つという気運が芽生え「マイカー」という言葉も生まれました。こうした風潮を見据えて、トヨタも日産も1000cc級のいわゆる「大衆車」の開発を進めます。まず日産が1966年の4月に4気筒OHV1000cc、56PSのニッサン・サニーを発売します。スタンダード41万円、デラックス46万円という低価

格を実現するために、ボディは2ドアのみとし、徹底的な軽量化が図られました。そのため活発な性能を持っていました。トヨタはそれを追って7ヶ月後の11月にトヨタ・カローラKE10を発売します。当時、自動車工業会の中に非公式に各社の宣伝担当者が集まる「6日会」というのがあり、新型車の発表会がぶつからないように調整していました。ですからお互いにライバル社がどんなクルマを開発中で、いつ発表するかをよく知っていました。わからないのは名前と価格だけだという話を聞いたことがあります。ですからカローラの発表がサニーに7ヶ月も遅れたのは不可解です。これは私の推測ですが、サニーに対して優位に立つために、初めは1000ccであったカローラの新エンジンを急遽1100ccに拡大したからではないかと思えます。サニーより4PS強力な60PSのK型エンジンを傾けて搭載することによって、ボンネットを低めています。サニーが明確なスリーボックスだったのに対し、カローラはセミファストバックと言うべき、先進的なデザインでした。前輪独立懸架はその頃普及し始めていたストラット・タイプで、4段ギアボックスをフロアシフトにするなど、スポーティーな性格を打ち出しています。発表時は2ドアのみで、スタンダードが43万2000円、デラックスが49万5000円でサニーよりそれぞれ2万2000円と3万5000円高でした。翌年には4ドアセダンも発売されます。

こうして日本はいわゆるマイカー時代へと入っていくのです。



カローラKE10

以上、1898年から1966年までのおおよそ70年に亘る日本の自動車史を、トヨタ車を中心に概観しました。私が物心ついた第二次大戦後の日本は衣食住のすべてに耐乏生活を強いられていました。一家に1台の自転車という時代で、人々の移動は今から言えば粗末なバスや電車で依存していました。その日本に乗用車が一所帯に2台近くも普及する時がくるなんて、夢にも思いませんでした。ましてや日本が世界でもトップを争う大自動車生産国になるなどとは、想像すらできませんでした。それが現実になったのは日本人の勤勉さの成せる業であったのでしょうか。そして、メーカーとして日本のモータリゼーションをリードしてきたのがトヨタ自動車です。

(抄録 杉浦孝彦)

■ クラシックカーパレード&展示



いちよう並木を駆け抜けています!



いよいよパレードに出発する
オーナーさんの車両



大変多くのお客様でにぎわいました



2回インタビューを行いました。
1回目はトヨタ車特集!



カーグラフィック名誉編集長
小林彰太郎先生がかけつけてくれました!



トヨタ博物館

クラシックカーフェスタ

in 神宮外苑

2012年12月1日(土)

10:00~15:30 明治神宮外苑 聖徳記念絵画館前

今回、第6回目となったクラシックカーフェスタは、毎年の開催が定着しはじめ昨年同様大変盛り上がりました。

いちよう並木から銀座の中央通りを、約100台の一般参加オーナーさん所有のクラシックカーが駆け抜け、彩りを魅せていました!

ご参加いただいたオーナーの方々、ご来場いただいたお客様、どうもありがとうございました。

■ トヨタ自動車創立75周年記念展示「トヨタAA型ものがたり」



皆様大変ご熱心に展示車を見学されていました!



「トヨタ自動車75年史」オーナーでの
「車両系統図」閲覧体験。

■ 交通安全体験コーナー



反射材効果体験くらびかBOX



おまわりさんなりきり白バイ乗車体験

■ 記念乗車撮影



大人気!今回はデロリアンと
トヨタスポーツ800でした

■ 東日本大震災 「ココロハコプロジェクト」



集められた募金は、日本赤十字社を
通じ寄付させていただきます

ギャラリー トヨタ車カタログ展示

トヨタ博物館ライブラリーでは、自動車カタログを他社のものを含めて約9万6千点所蔵しています。

中でも国内で販売されたトヨタ車のカタログは、1935年発売のトヨタ初の生産型自動車トヨタG1型トラック以降、マイナーチェンジ以上の改良のあったほぼすべてのモデル、約1万8千点を網羅しています。

今回の新館3Fギャラリーでの『トヨタ車カタログ展示』では、その歴代トヨタ車カタログの中から、代表的な88モデルをご紹介します。

展示カタログ(展示順)

①クラウン

④マークII/マークX

⑦セリカ

⑩ランドクルーザー

②クラウンエイト/センチュリー

⑤カローラ

⑧カローラレビン

⑪プリウス

③コロナ

⑥スポーツ800 / 2000GT

⑨ソアラ

⑫セルシオ



ライブラリーイベント

新館3Fトヨタ博物館ライブラリーでは、本館の特別企画展『TOYOTA75』に連動したイベントを開催中です。

トヨタ車カタログ閲覧フェア

ギャラリーに展示している代表的な歴代トヨタ車カタログの中身を、ライブラリーで実際に手にとってご覧いただくことができます。

昔乗った懐かしいクルマ、憧れていたクルマなど、是非探してみてください。



トヨタ歴史クイズ

写真を使ったトヨタの歴史についてのクイズを実施中です。初級編、中級編、上級編、さらにはマニア編までご用意し、小学校低学年から大人の方までお楽しみいただけます。クイズに参加された方には、参加賞として『TOYOTA75』ロゴ入りのしおりをプレゼントしています。社史の中にヒントがあるかも？



トヨタ社史コーナー

トヨタ自動車の歴代社史を展示するコーナーです。どうぞ手にとってトヨタ自動車の歴史を振り返ってみてください。

<展示社史> (年代順)

- ① トヨタ自動車20年史(1958年)
- ② トヨタ自動車30年史(1967年)
- ③ モーターゼーションとともに
トヨタ自動車販売(株)20周年記念誌(1970年)
- ④ 文明にとって車とは
トヨタ自動車工業(株)創立40周年記念出版(1978年)
- ⑤ 創造限りなく トヨタ自動車50年史(1987年)
- ⑥ トヨタ自動車75年史 ダイジェスト版(2012年)



展示車コーナー

本館の特別企画展『TOYOTA75』の展示車両の中から、特に人気があり、歴史的な意義が大きな歴代トヨタ車の関連書籍、雑誌を選んで、簡易版『車両系統図』とともに展示しています。

<対象モデル> (展示順)

- ①クラウン、②カローラ、③2000GT/スポーツ800、④セリカ/カローラレビン、⑤プリウス、⑥セルシオ



寄贈情報

CONTRIBUTION



寄贈車情報



トヨタ スターレットターボ(1989年:日本)
小川 洋一様



ホンダ ビート(1991年:日本)
佐藤 武彦様



トヨタ セリカ1600GTV(1973年:日本)
中金 賢一郎様



トヨタ プログレ(1998年:日本)
鈴木 康政様

トヨタスポーツ800
日本自動車殿堂
「歴史車」を受賞!



TAMからの
お知らせ

TAM INFORMATION



愛知県陶磁資料館特別企画展
「アール・デコ 光のエレガンス」
10月6日(日)~12月24日(火)

この企画展は、特に電気照明器具に焦点を当てながら、ガラス・陶磁器などさまざまな素材を用いたアール・デコの世界を紹介しています。1910年-1930年代のデザイン性豊かな約110点のシックでモダンなデザイン様式。当館からは収蔵車ブガッティ57C(1938年)やカーマスコットの貸出展示協力をしました。



リノモ沿線
ミュージアムウィーク
10月13日(日)~11月4日(月)

リノモ沿線の7つの施設が共同して、この地域の文化を掘り起こし繋げる多彩なイベントを開催しました。7施設のうちのひとつはトヨタ博物館です。開催初日は愛知県陶磁資料館にてデロリアンが登場! また、リノモ秋色ウォーキングでは普段は非公開の特別収蔵庫の見学を楽しんで頂きました。また、各施設の「リレーコンサート」を行い、当館ロビーでは、愛知県立芸術大学の学生の方による管楽器の演奏があり、多くのお客様が心地よい音色にうっとりとしてみえました。



1982年(米)
デロリアンDMC12



リノモ秋色ウォーキング
特別収蔵庫の見学



愛知県立芸術大学の
学生によるリレーコンサート



クラシックカーフェスティバル in 桐生 2012

群馬大学工学部では第7回クラシックカーフェスティバルin桐生が催され、展示とラリーを合わせ250台が参加、うちトヨタ博物館からは2台が参加しました。1台は1922年製の英国車「サンビームグランプリ」。同年のフランスGPのために4台だけ製作された内の貴重な1台です。当館杉浦孝彦館長が自らスイッチON! エンジン音が響くと車を取り囲んだ観客から大きな拍手が沸き起こりました。もう1台は1947年イタリア産の「チシタリア202クーペ」です。走行性能はもちろんのこと、ボディ・デザインがニューヨーク近代美術館の優秀デザインにも選ばれた大変美しい車です。約2万人が来場し、キャンパス内は多くの人でにぎわいました。午後からは自動車ジャーナリストの小林彰太郎さんと初代ノアラのチーフエンジニア・岡田稔弘さん、杉浦館長の対談もありました。



写真提供:桐生タイムス



1922年(英)
サンビームグランプリ

1947年(伊)
チシタリア202クーペ



予告

走行披露

4月6日(土)、13日(土)、20日(土)
約50年前に働いていた車の走行をご覧いただけます。



トヨエース



ダイハツミゼット



トヨタRK35トラック



T型フォード運転講習会

4月11日(木)、25日(木)
1900年代初頭に生産された
T型フォードの運転講習会です。

バックヤードツアー

6月16日(日)、23日(日)
当館の収蔵庫を特別にご案内。常設
展示されていないクルマを見る貴重な
チャンス!学芸員による解説付き!



詳細はホームページをご確認下さい
<http://www.toyota.co.jp/Museum/>



特別企画展「TOYOTA75」好評につき会期延長

2012年10月20日(土)～2013年5月6日(月)



次回企画展

流線型の時代とクルマたち

ベビージャオ
「ストリームライナー」
1940年

開催期間: 4月27日(土)～6月30日(日)

開催場所: 本館2階特別展示室

トヨタ AA型乗用車
1936年プジョー 402
1938年ラジオ
「スパートンブルーバード」
1937年

クライスラー デソート エアフロー シリーズSE 1934年



ポスター「シカゴ万国博覧会」1933年

現在開催中の企画展「TOYOTA 75」に関連して、トヨタAA型の「流線型」をテーマとした企画展を開催します。1930年代はアメリカを中心にあらゆる製品にストリームライン(流線型)が使われていきました。それはデザイン上の大きなモチーフであり、モード(様式)、ファッション(流行)でした。このような1930年代の時代の空気や、都市化、機械・機能至上主義と技術の発達などを、車両だけでなく所蔵資料の電化製品、ポスター、模型で紹介します。

レストラン & ショップ情報 - INFORMATION -

ミュージアム レストラン「AVEIW」

「TOYOTA75」企画展ランチ
1,260円(税込)

トヨタ自動車創立75周年の感謝を込めて、特選の牛フィレ肉をメインに、季節感あふれる海・山の幸を盛り付けた豪華なランチをご用意してお待ちしております。



※写真はイメージです。

ミュージアム カフェ

とまとのお粥
350円(税込)

地元産にこだわり、下山村で生産された幻のお米「ミネアサヒ」を使用。お子様からご年配の方まで食べて頂けるよう、とまとの旨味を生かしサツパリとした後味に仕上げました。



ミュージアム ショップ

「TOYOTA75」限定ピンバッジセット
1,890円(税込)

当館人気の2車種(トヨタ2000GT・トヨタAA型乗用車)をセットにしたオリジナルピンバッジを限定150個にて販売中です。この機会にコレクションの一つとしてお求め下さい。



みなさまのご利用をお待ちしております!

編集後記
From Editor

今回の「館だより」はいかがでしたか? 好評開催中の『TOYOTA75』の記念にすべく特集号としました。トヨタ博物館では、これからもみなさんの心に残る企画展を開催しますので、よろしく願います。(今回より稲本が担当させていただきます)



TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM トヨタ博物館だより NO.89

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/>

発行人 杉浦孝彦

※無断転載禁止