

「裏」展が紡ぐ、新しいモノ語り。

トヨタ博物館
TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM

「裏」展が紡ぐ、新しいモノ語り。

1918年の〈フランクリン〉が、新しい木製のフレームを手に入れて、生まれ変わった。

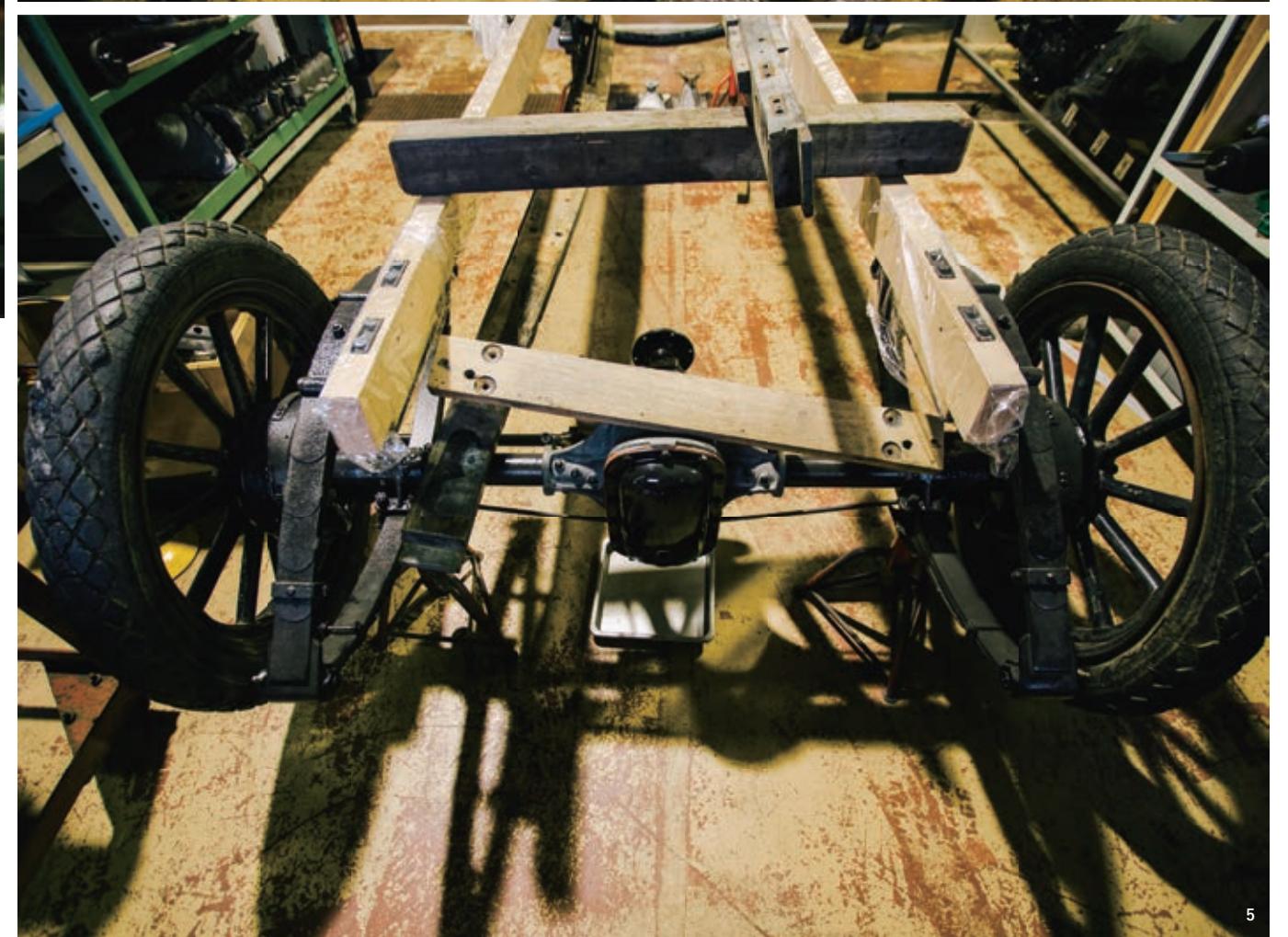
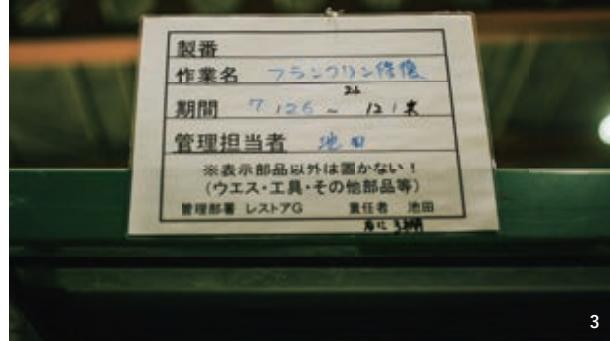
エンジンの“初爆”は、走行公開のわずか1週間前。だが、博物館の車は、走ることに意味がある。

過去の車にはすべて背景があり、その背景を伝えることが、新たな視線を生み出すことになる。

いや、“車”ではない。エンジンやフレームを形作る、ひとつひとつのパーツが語りかけてくる。

「裏」には、常に情熱がある。その情熱の総体としての車。

展示されている“剥き出し”的フランクリン。フレームは新たに製作され、木製のホイールは磨かれて蘇った。車という機械はシンプルな構造で成り立っており、だからこそ奥深く、さまざまな進化を遂げたことを想起させる。



現代の名工によって、蘇る〈フランクリン〉。

1.96年前のオリジナルの木製フレーム。時代の経過を感じさせるその佇まいに宿る、名車の面影。かつて車のシャシーが木で作られていたこと自体に驚く。2.ネジひとつに至るまで、すべて再現をすることが求められる。オリジナルを使うことのできない場合には、新たにパーツも作る必要がある。3.作業名:【フランクリン修復】。責任の重さを感じる。4.フレーム製作時には、当然ながら車輪も外され、もはや車のレストアとは思えないほどシンプルな姿になっていた。車は元来、シンプルな機械なのだ。5.フレームの結合部分など、ディテールを見るほどに、精巧さが伝わる。新しい駆体にも、モノとして訴えかける強さがある。

ア メリカで生まれた〈フランクリン〉という車の特徴は、先進的な技術を細部に至るまで導入していることだった。20世紀初頭、当時アメリカはおよそ130もの自動車会社がひしめく、群雄割拠の時代。〈フランクリン〉は他社との差別化のために、独創的とも言える軽量化を進めていく。6気筒の空冷エンジン、木製フレーム、アルミ材を多用したボディ。しかし、技術を極める一方で、消費者の支持を得られずに〈フランクリン〉は倒産してしまう。わずか30年ほどの短い期間だったが、彼らの情熱は、その瀟洒な車体に詰まっていた。

およそ7年前、早稲田大学よりトヨタ博物館へと寄贈された1918年生まれの〈フランクリン〉は、大規模なレストアを施されることになった。博物館ではおよそ10年ぶりとなる、これほどの大きなプロジェクトに〈フランクリン〉が選ばれたのは、技術への挑戦が見られるからだ。再現するためには、同様の情熱を持ってあらなければならぬ。

もっとも分かりやすいのは、96年ぶりに新たに作られることになった木製のフレームだろうか。当時の製法では、オイルへ浸ける2ヶ月間を含めると18ヶ月もの歳月をかけて作られているという。オリジナルで使われていたホワイトアッシュは、現在の日本では手に入らない。できるだけ似た材料を探して、タモ材が選ばれた。もっとも難しいのは、どれくらい余白を作るのかという計算。エンジンとボディをあわせると300kgもの重量を支えると、なんと8cm近く木材がたわむのだという。その“たわみ”を計算して、木材を設定しなければならない。まるで宮大工のような、繊細な手さばきが必要となる。

レストア途中の状態で、車が人の目に触ることは通常はあり得ない。分解された部品の数々を目にすことができ、さらには実際にレストア作業を行っている工場の部品棚をそのまま見せるという展示スタイルをとっている今回の「裏」展の意義は、レストア作業の「裏」までも覗くことができる点にある。では、レストアはいかにして始まるのかと言えば、21世紀の最先端技術

を使って行われる。展示されたシートの再現には、非接触のデジタル3Dスキャンが用いられているという。劣化の激しい本革の表皮以外はオリジナル部材を再利用している。ハイテクによって解析され、職人の手によって再現する。昔の技術は、既に失われているモノも多いが、その失われた部分をいかにハイテクでカバーをしていくのか。そのせめぎ合いも、垣間見える。また、レストアの技術を持った職人の高齢化は、現代が抱える問題のひとつでもある。「裏」展は、過去の物語を伝えるための展示であると同時に、新しい問題提起を行っていくための展示でもある。

細部にまでこだわりすぎた
〈フランクリン〉の情熱が、未来を創る。

トヨタ博物館のレストアは、単に走れば良いというものではない。あるいは外観がキレイに再現されていればいいというものでもない。当時の技術、製法、材質にできるだけ忠実に、発売当時の状態に復元すること。トヨタ博物館がレストアを手がける意義は、その復元に集約される。「過去の情熱を知ることで、将来への指針を示すことができるのではないか」と担当の学芸スタッフ・杉浦孝彦は言う。成功した事例だけでなく、情熱を傾け過ぎて倒産してしまった〈フランクリン〉のような事例を展示することも、あるいは世の中にとて役に立つかもしれない。トヨタ博物館に展示された大いなる遺産は、100年前に生きた人々の情熱と現代の職人た



〈フランクリン〉のレストアを担当している学芸員・川島信行さん。

自動車の歴史を体現する、選ばれし5台。

LANCHESTER UNITED KINGDOM 1904

1902年～04年の間、イギリスで生産されていた。競争の法則として知られる「ランチスターの法則」の生みの親フレデリック・ランチスターは、そのエンジンのメカニズムにおいても独自の先進性を持っていた。バランスを取るための機構のほか、エンジンを水冷化して出力を高めている。



SUNBEAM GRAND PRIX UNITED KINGDOM 1922

後発のブランドは必然、挑戦を強いられる。サンビーム社は、メルセデスやフィアット全盛の時代に誕生し、その技術競争の中心であったレースにも積極的に参加する。DOHCエンジンを搭載し、全輪にブレーキを備える革新的な装備で、後にグランプリを獲得することになる。この展示車両は、1922年にフランスGPのために製作された4台の内の1台。



LAND CRUISER FJ25 JAPAN 1957

トヨタが本格的に海外進出を果たした際の車が、1957年のランドクルーザー。実用性と現代から振り返るとさらに愛嬌を感じるデザインでアメリカを虜にしていった。收藏車はセダンやスポーツカーが多数を占めるため、ランドクルーザーのような四輪駆動車が選ばれることは珍しいが、自動車の歴史の大きな部分を担っていることは間違いない。



BUICK CHARCOAL-GAS UNITED STATES 1937

太平洋戦時下において、代用燃料である木炭で走った乗用車の姿を復元したもの。車がいかに生活にとって必要であるかを物語る車でもある。また、“燃料”的問題は、その時代性を強く反映する。“燃料”が車を規定していると言っても過言ではないが、どんな状況でも車を走らせるという目的を果たすための、諦めない精神を感じる。



TOYOPET CUSTOM SPORTS JAPAN 1960

初代クラウンのシャシーに、オリジナルデザインのFRPボディ。国産車の大量生産からカスタム化の需要を見込んで製作されたもの。モダンなスタイルの4人乗りスポーツカーは、クラウンよりも車高が27cmも低く設定されていた。生産台数は、わずか5台。FRPの採用は、デザインの自由度を拡大し、車体の軽量化も実現している。

ちが融合し、未来を紡いでいくためのものとなった。

情熱を示す展示は〈フランクリン〉だけではない。545台という膨大な収蔵車の中から選ばれた、わずか5台の展示車には、ひとつのキーワードが設定されている。時代を切り開いてきた車と言い換えることができるかもしれない。5台のどれもが、キーワードである“挑戦”にまつわるストーリーを抱えている。戦中戦後に代替燃料である木炭で走ることを成し得た〈ピュイック〉、トヨタの本格的な海外進出の足がかりとなった〈ランドクルーザー

FJ25〉など、メルクマールとなるような自動車が並ぶ。しかし挑戦というテーマで選ばれたのは、成功を果たしたものばかりではない。あるいは失敗の中から輝くものを見つけることができるのではないか。

わずか6台、FRP製のカスタムカーを作った男。

希少車という観点からすれば、〈トヨペット カスタム スポーツ〉も、特筆に値する。初代クラウンのシャシーにFRP製のボディが架装されている。金属に比べると剛性の低いFRPだが、頑強なクラウンのシャシーを採用することで強度を担保した。生産台数、わずか5台。デザイナー濱素紀氏による渾身のデザインは、カスタムカー市場が

が作られた翌年、フランスグランプリで優勝している。



生まれ始めた1960年代に生産されたもの。時代を先取りしたこの〈カスタム スポーツ〉には、自ら製作も手がけた濱氏の情熱が籠っている。商業的な成功はしなかったが、そこに大きな価値があることは、その車の併まいを一目見れば分かるだろう。

“モノ語る”博物館とは、“モノ”には、必ずストーリーがあることを宣言している。背後には、人がいて、生まれた時代背景がある。そのストーリーがどれだけドラマチックであるかを知るには、あるいは小さなモノを見つめた方が分かりやすいかもしれない。5台の展示車の後には、カーマス

コットやカーバッジが続く。カーマスコット、カーバッジという、車の機能とは異なる装飾の部分には、創設者や関わる人の意志が如実に現れる。強く速いということを示すために、伝説上の動物をモチーフとしたり、飛んでいくようなイメージを導くために翼をあしらったり。だが、収蔵約900点の中には、個性的なバッジも多くあった。デザイン面からいくつかに分類されたバッジの中、もっとも印象的なものはどれかと担当の学芸スタッフ・平田雅己に尋ねると「亀のカーバッジでしょうか」と黄色をベースに、緑の葉と黒い亀があしらわれたバッジを示す。

「調べを進めていくと〈Gordon Keeble〉というスポーツカーメーカーのバッジであることが分かりました。車の全体像を検索し、今年50周年であること、今でも9割の車が現存していること、オーナーズ・クラブがあることなど、バッジを通じてさまざまなことを勉強することができました」と語る。スポーツカーながら亀をモチーフとしているとは、実にウイットに富んでいる。その愛嬌のようなものに惹かれたファンも多いのだろう。愛される理由の一端がバッジから見えてくるようだ。ほかにも、ム

ジナのバッジなど、独特のデザインのバッジが並んだ。

赤かった〈ロールス・ロイス〉のバッジが、1933年に黒く変わる。ヘンリー・ロイス氏を追悼して、赤から黒へと変更されたという蘊蓄が語られているが、実は正しくない。ヘンリー・ロイス氏が生前に、最高級車に赤いバッジは似つかわしくないことから、黒いバッジへの変更を承認しているのだという。その1ヶ月後に亡くなったために追悼のための変更と受け取られたという。一方で〈ロータス〉の1968年のブラックバッジへの変更は、レース中の事故で亡くなったドライバーのジム・クラーク氏を追悼するためのものだった。バッジは、それぞれ

のメーカーの意志を示すもの。ディテールから見える世界は、とても奥深い。

博物館が目指す姿を表した「裏」展の意義。

「裏」展には、いくつかの意味がある。モノの「裏」にある物語という意味。そこに情熱をかけた人々がいて、その時代へと想いを馳せることができるという意味。もうひとつ、博物館の「裏」を見せるという意味だ。25周年を迎えた博物館には、収蔵車を含め、膨大な資料が蓄積されている。「裏」展の最後の展示は、自動車ショーが行われた1920年当時のポスターだ。車だけが描かれているわけではなく、女性が大きく描かれている。

れたものを選んだと担当の学芸員・藤井麻希。車と同時に当時の風俗を示す貴重な資料であるだけでなく、トヨタ博物館には複合的な資料が収蔵されていることも示す展示だと語る。

「当博物館には、ポスターほか、専門誌など、入手がとても困難な資料が蓄積されています。それは、複合的に車を考える上で重要なものです。個人的な見解ですが、「裏」展では、博物館自体にも多くの人が関わり、積み重ねられた存在だということを伝えたかったんです」

25周年を迎えたトヨタ博物館が、新しい未来を示すための「裏」展。観覧者は、どんなものを受け取っただろうか。

車の周辺文化が、花開いた時代。



RENÉ LALIQUE

FRANCE 1929

特定のブランドのためではなく、さまざまな車のオーナーの装飾用に、ガラス工芸家であったルネ・ラリックは、マスコットをつくった。金属ではなくガラスという点もユニークだったが、さらにマスコット下部に電球を設置し、光らせることもできた。



HISPANO-SUIZA

FRANCE 1920

若き芸術家フランソワ・バザンが手がけたのは、「飛翔するコウノトリ」。イスパノ・スイザ製のエンジンを搭載し、第一次世界大戦で命を落とした空軍のエース、ジョン・ギヌメルを追悼すべく彼が所属した戦隊のエンブレムをベースにしている。



ROLLS ROYCE

UNITED KINGDOM 1911

「世界最高の車にふさわしいマスコット」という依頼のもと、彫刻家チャールズ・サイクスがデザインしたのが、〈スピリット・オブ・エクスター〉。パリのコンクールで金賞を受賞したことから、この気高く美しいマスコットは標準装備となった。



GORDON KEEBLE

UNITED KINGDOM 1963-1967

スポーツカーのメーカーながら、「亀」のエンブレムを持っている。亀は、創業者のベットだったというが、そのウィットに富んだ思想は、車にも反映される。カー・デザインの大御所ジョルジェット・ジウジアーロ氏が手がけた最初の量産車でもある。



CORD

UNITED STATES 1929-1932

創業者エレット・ロパン・コードが自身のルーツであるスコットランドのMcCord家の紋章を元に図案化したもの。中央の盾の上に配されたヘルメットは階級を表していて、このMcCord家の位は、王、貴族、ナイトに続く郷士であることが分かる。



PLYMOUTH

UNITED STATES 1928-2001

クライスラーが1928年にスタートした大衆車ブランド〈プリマス〉に描かれているのは、新天地を目指しイギリスからアメリカへと渡ったメイフラワー号。出發したイギリスの港、到着したアメリカの港どちらもプリマスという名前だった。



ROVER

UNITED KINGDOM 1885-2005

自動車を発表する以前の19世紀、車輪の大きさが同じ自転車を開発し、“ROVER”と名付けて世界へ広めたブランド。そのバッジには、自由の精神を受け継ぐべく、“海賊”が描かれている。“ROVER”は、海賊、流浪者を意味している。



マルコム A. ストラウス 第2回 アメリカ自動車ショー(1901年・アメリカ)



展示車紹介

HONDA S500

全長×全幅×全高:3,300×1,430×1,200mm ホイールベース:2,000mm
エンジン:水冷 直列4気筒 DOHC 531cm³ 44Hp/32kw/8,000min⁻¹

「ホンダ」と言えば、二輪車。四輪車を発売する以前にあった強いイメージだが、そのイメージをアップデートするように、**ホンダ**は四輪の世界へと踏み入っていく。市場参入の足がかりとなったのが、この**S500**。1964年にツーシーターのスポーツカーとして一般へと発売された。

アイリッシュ海に浮かぶマン島では、世界最高峰のオートバイレース「TT」が行われている。1907年から現在まで続く伝統ある「TT」で優勝することは、二輪メーカーにとっては大きなステータスだった。1950年代後半、本田技研工業は四輪への進出を目

標として睨みつつ、世界へと名を轟かせるべく「TT」へと参戦していく。見事に優勝を遂げ、その技術力の高さを世界へと示すことに成功している。他のヨーロッパのレースでも好成績を収め、いよいよ四輪へ進出を果たすことになる。

当時としては最後発の四輪メーカーだった**ホンダ**だが、技術の粹を結集し、国内最先端の車を生み出すことに成功する。例えば、エンジン。1960年当時の一般的な四輪車の回転数は、5000回転程度だったが、**ホンダ**のエンジンは、1万回転近いもの。

S500の前身である、展示会でのみ発表され

た**S360**は、360ccの排気量ながら30馬力を達成していた。驚異的なパワーを備えたエンジンで採用されたのは、ダブルオーバーヘッドカムシャフトシステム(DOHC)と呼ばれるシステム。当時は、オーバーヘッドバルブ(OHV)と呼ばれる機構が主流であり、DOHCの採用は、**ホンダ**が国内では初めてだった。ほかにも4連CVキャブレターの搭載など、リッターあたり100馬力を目標に掲げた二輪車で培った技術を存分に搭載している。つまり、オートバイの機構を四輪へと受け継ぐことが、**ホンダ**の戦略だった。

もっとも特徴的なのは、チェーンドライブ

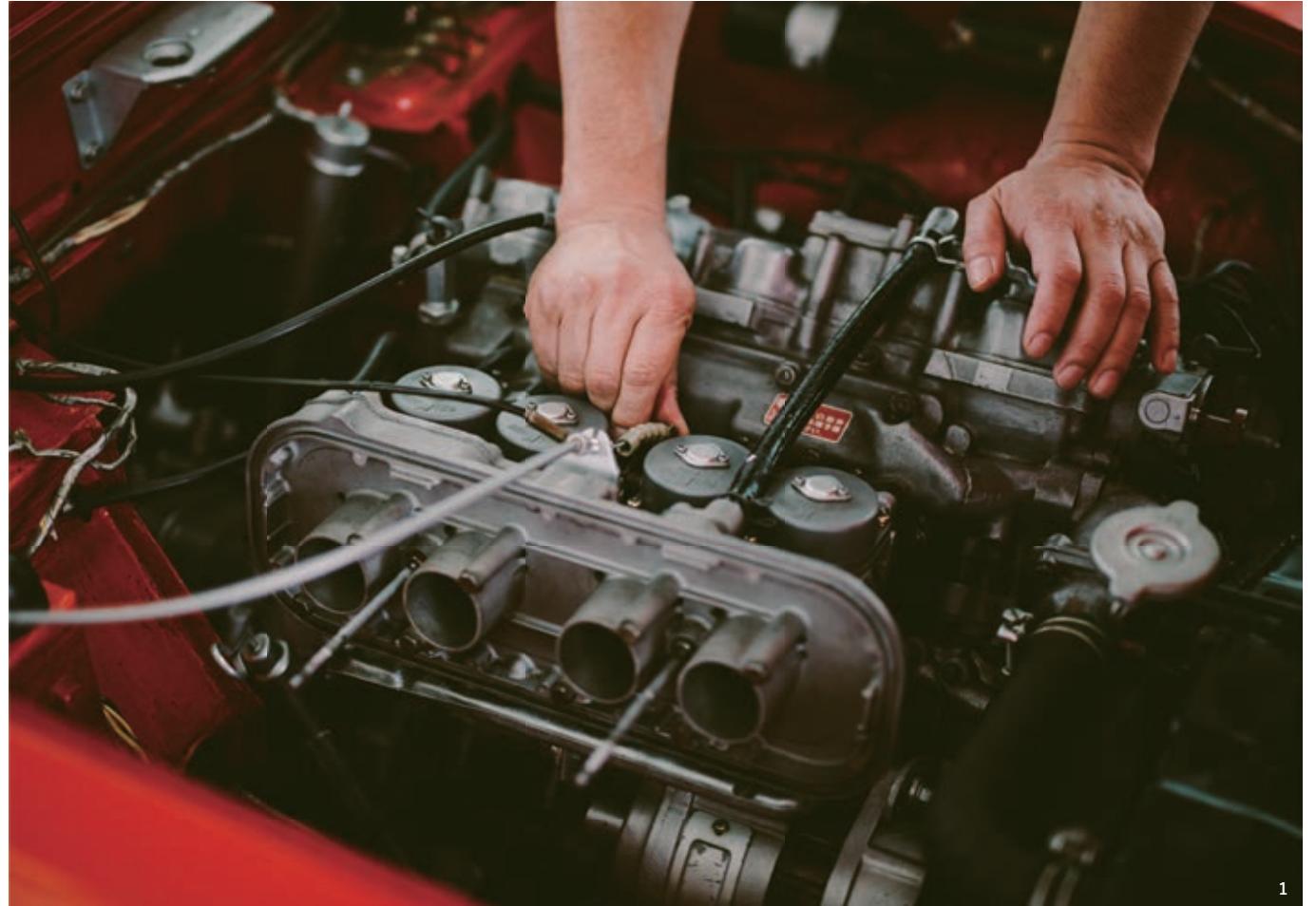
方式だろうか。エンジンからトランスミッションを経由した動力を駆動軸に伝えるファイナルドライブに、チェーンを採用。まるで二輪車のチェーン部分がそれぞれの後輪についているようなイメージか。そもそもなぜチェーンを採用したのかと言えば、トレーリングアームによって、燃料タンクを前寄りに配置できるとされたためと言われている。しかし、実際にはわずか5cmほどしか前に動かせなかった。それでもチェーンにこだわった理由は、やはり二輪車からの流れを受け継ぐ意志を示したかったと取るべきだろう。チェーン式を採用することによって、加速時

に車体の後部が持ち上がるような感覚があり、それが車の特徴ともなっていった。

今回、**S500**を展示車紹介に選んだ学芸スタッフの平田雅己は、「その技術で勝負する姿勢に惹かれた」と語る。「商売としての採算性を考えず、あえてツーシーターのスポーツカーで勝負する。かつてバイクに乗っていた自分が憧れた哲学が詰まった車だと思います」。

軽自動車の規格内に、あらゆる二輪車からの技術を応用して搭載した**S360**は、当時の、突出を良しとしない社会情勢から展示会で発表されたのみで、一般への発売はな

かった。500ccへとボアアップされた**S500**は、普通車へとサイズを変え、**ホンダ**の普通四輪車の歴史のスタートを切る。トヨタ博物館で展示されている**S500**は、1964年に発売された前期型わずか630台のうちの1台。ヘッドライトなどのランプ類は、当時のままのオリジナルの姿を留めている。美しいフォルムは、**ロータス**のエランを参考にしたとも言われている。**S500**は、のちに**S600**、**S800**へとよりパワーを備えた車へと進化を遂げる。進化の過程はどこを切り取っても魅力があるが、その始まりにはやはり、特別な力が宿っている。



展示車紹介 **HONDA S500**

1. リッター100馬力を目標に開発されたAS280E型エンジン。2輪で培った技術が惜しみなく投入されている。
2. アルミエッティングパネルを採用したインパネ。ロータスエリートを参考にしたといわれている。
3. ストレート形状のフロントバンパーは**S500**のシンボルマーク。
4. このクルマの特徴であるチェーンドライブ方式。チェーンカバーを兼ねるリヤトレーリングアーム機構。
5. ヘッドライトとターンシグナルまで一体で覆うガラス製カバーは、フロントデザインの特徴。
6. リヤトランクのエンブレムは、**S600**まで継承された。



富士屋自働車の 営業展開

五十嵐コレクション
富士屋ホテルと自動車 その3 最終回

(元 文
トヨタ博物館学芸員)
山村良夫

富士屋ホテルは、大正期に入る頃から率先して自動車をホテル経営に取り入れると同時に、それらを円滑に運用するため、別会社として「富士屋自働車(株)」を立ち上げました。この富士屋自働車の、特に乗合自動車事業の様子を伝える写真を紹介させていただきます。

写真1.芦ノ湖を背景にした富士屋自働車バスで、見晴らしの良い場所で観光案内でしょうか。前部左の会社マーク入り乗降ドアには当時としては珍しい同社の女性ガイドの姿が見えます。クルマは富士屋自働車の1930年代の中心的なモデルとなった米国ホワイト社の25人乗バス(1930年頃)で、最新鋭ボディーが美しく、横のベルトラインに書かれた「FUJIYA GARAGE」の文字がハイカラなイメージをアップしています。

写真2.富士屋自働車乗合バスの「宮ノ下」(写真では宮之下)待合所の光景です。本拠地にあり、同社の中では最も主要なバス待合所でした。

写真3.富士屋自働車の大きな売物であった“女車掌”さん達です。同社は彼女たちの教育には力を入れていたとのこと。制服は男性運転士とお揃いの、乗馬服を気取ったモダーンなデザインで、その颯爽としたスタイルが評判を呼び、戦前から戦後にかけて人気が高まった“バスガイド”的なオードニアの役割を果たしたといわれています。

写真4.富士屋自働車のサービス工場の内部です。大型バスも数台入庫できるスペースを持ち、当時としては立派な工場だったと言えるのではないでしょうか。入

庫中のクルマは、正面中央が米国のピアスアロー大型バス(1920年頃)、右の乗用車は米国ハドソン・シックス(1920年型)で、1920年代の大正期に箱根で活躍したと思われます。この写真は同社開業初期の映像と考えられます。

写真5.同サービス工場外観

写真6.旧国鉄・小田原駅にあった富士屋自働車専用のバス乗り場です。当時の東京方面から箱根へ向かう客の一般的な交通手段は、小田原で列車からバスか箱根登山電車に乗り換えるものでしたが、この電車とバスのお客争奪戦が激しいものだったといわれています。並んでいるバスはいずれも富士屋自働車の米国ホワイト社製25人乗(1930年頃)で、横に立つ運転士や女性車掌の制服姿が凛々しいですね。

写真7.1930年7月、クラブ富士登山会の箱根バス遊覧記念に、富士屋自働車会社が同クラブに寄贈した記念写真です。バスを10台以上も連ねた、当時としては大型のツアーバスは十分世間の目を引くものだったと思いますが、ツアーバスを企画・提供し、名入りの記念写真を寄贈して企業のPRを進める営業的なセンスは見事なものですね。

以上見てきたように、富士屋ホテルが事業拡大を目指して創設した「富士屋自働車(株)」は、その期待通り箱根を中心として東京、神奈川、静岡等も含めた交通・運輸事業を華々しく展開してきました。観光地・箱根は当時から他の交通会社もいくつか参入していましたが、その中で特に箱根登山鉄道(株)がほぼ同じ路線で自動車事業を展開しており、そことの激しいお客様争奪戦は当時の語り草になっていたようです。結局、富士屋自働車が1932年(昭和7年)に箱根登山鉄道(株)の自動車事業を買収する形で決着し、社名を「富士箱根自動車(株)」として新会社が発足しました。

その後間もなく、富士屋ホテル側は同社の経営から手を引いたため、同社はその後いくつかの吸収合併等を経て現在は箱根登山バス(株)が事業を受け継いでいますが、その変遷は富士屋自働車(株)が主軸になっているそうです。

今回で「五十嵐コレクション」は連載を終了いたします。
ご愛読ありがとうございました。

五十嵐コレクション

自動車研究者であり、当館の展示監修者であった故五十嵐平氏の写真アーカイブ・コレクションをシリーズで紹介しました。



現存する世界最古の車名ブランドであり、その力強く頼もしい走破性と信頼性で日産自動車が世界に誇るクロスカントリー4×4SUV、「パトロール」について、カタログを通じて紹介したいと思います。

日産パトロールの誕生

日産パトロールの誕生は、1950年に設立された警察予備隊(現在の自衛隊)と米軍から、米軍ジープ型の1/4トン四輪駆動車を国内で生産するよう要望が出されたことが起源となっています。日産自動車では、生産中の180型普通トラックのユニットをベースにして初代パトロールが試作されました。エンジンは180型の直列6気筒3670ccNT85型85馬力を搭載。このモデルは、警察予備隊の特殊需要の他、農業、林業、土木建築業にも活用が期待されるものでした。

神社の階段登り、堤防の乗り越え、川の中の走行、また、1951年8月29日には富士

山6合目まで登るなど素晴らしい性能を示しました。

立会運行試験の結果は優秀な成績でしたが、警察予備隊用には米軍用車の貸与として三菱の製造するジープ採用の方針が決定。この時には受注には至りませんでした。しかし翌年、7月、このモデルは国家地方警察本部(現在の警視庁)から第一次発注として70台受注し、同年9月に生産が開始されました。「パトロール」と命名されたのも、この理由からだった様ですが、いつから正式にそう呼ばれるようになったのかは、日産自動車社史にも記録が残っていません。

その後のパトロールは民間にも活路を見出し、本格的なクロスカントリー4×4として、中近東向けなど、輸出の主力商品となっていました。

当時のカタログには、「野越え山越え悪路を突破してニッサンパトロールはいさかの疲れも見せません。ニッサンパトロー

カタログに見る車と時代 NISSAN PATROL

文 | 清水道明

1.1951年(昭和26年)のものと推定される最初のカタログの表紙。まるで鉄仮面である。2.同じく1951年と推定されるカタログ。6気筒、3,670cc、85馬力の文字が見て取れる。ドアはない。3.カタログコピーにも、誰もがより良き明日を信じていた戦後復興期の時代の気分が表れている。4.1953年(昭和28年)以降と推定されるカタログの表紙。エンブレムの日産マークが変更され、フードに凸がついている。5.ジープと同様に、夜間整備時など、後方へ折り曲げられるヘッドライト。

ルこそ新しき時代に生きる皆様の凡ゆる御希望を充たす強力な万能車であります」と謳われました。

現在のパトロール

なお、日本国内では1980年から1997年まで日産「サファリ」のモデル名で販売されていましたが、現在は海外専用車となっています。

7代目にある最新型パトロール(Y62型)は、主に中近東市場向けに「大地の英雄」をコンセプトに開発され、アラブ首長国連邦アブダビにて2010年4月に発売されました。生産は日産車体九州で行われ、現在中近東各国の他、ロシア、オーストラリア向けに輸出されています。

主な参考文献

日産自動車三十史 日産自動車総務部調査課 1965
日産パトロール・サファリ 富安大輔著 大日本絵画 1992
日産自動車グループサイト

The T-Times

Volume One

AICHI, AUTUMN 2014

Free

時代を超えて継ぐためのクラシックカー・フェスティバル。

年に二度行われるフェスティバルの意義とその楽しみ方について。



春には愛知・長久手、秋には東京・神宮外苑で行われるクラシックカー・フェスティバル(CCF)。自動車文化の継承を活動の理念として掲げ、多くのファンを集めている。30年以上前の車であること、できるだけオリジナルであること、走行可能であることなど、いくつかの選考基準をクリアした100台ほどのクラシックカーが、それぞれの

街を、パレード走行する。今回トヨタ博物館からは、11台がエントリー。動態保存をひとつのテーマとしている博物館らしく、とても貴重なコレクションが実際に動いている姿を見ることができた。

青春時代の憧れであった車を大人になってからようやく手にしたオーナー、あるいは祖父の代から受け継いだ、家族の歴史が刻ま

れた名車を披露する者、若かりし頃に手に入れて数十年ずっと大切に乗り継いだ車でやってくるドライバーなど、クラシックカーのファンたちも、その車にかける参加者の想いはさまざま。クラシックカー

を美しいと感じる気持ちは、単なる懐古趣味なのか。はたまた、クラシックカーには時代が詰まっているからか。オーナーそれぞれの“スタイル”に、その答えが隠されているように思う。

第25回 トヨタ博物館
クラシックカー・フェスティバル
会期:2014年5月25日(日) 会場:愛・地球博記念公園(モリコロパーク)

夏の風物詩となった企画展「はたらく自動車」。

車から連想する人々の営み。“働く”ことの“カッコよさ”を示している。

今年で8度目を迎える、トヨタ博物館の人気企画「はたらく自動車」。パトカーや消防車など、街中ではたらいでいる姿を見ることはあっても、実際にじっくりと見学するとのない車を展示している。他にも、田植え機や空港で荷物を運搬するトヨタトラクターなど、日常でもなかなか目にすることのない車も。来館者へのアンケートの結果から、おおよそ緊急車両2台、生活を支える車2台、建設車両2台という

ラインナップ。「毎年、継続して『はたらく自動車』という企画展を続けていることで、官公庁との関係性も深まりました。その成果として、昨年から実際にパトカーに乗るという展示方法が可能になったんです」と担当の芸能人・藤井麻希。期間中の土曜日に、7回行われる車両実演は、通常の展示を補完するイベントとして位置づけられている。展示場では止まっている車が、いかに動き、働いているのか。あるいはその車両

を動かしている人々に、直接話を聞くチャンスもある。仕事を成し遂げるためのツールとしての車を展示することで、車そのものへの興味はもちろん、働く人々、ひいては働くことへの興味を喚起できればと藤井は、語っている。トヨタ博物館の夏と言えば、「はたらく自動車」。徐々に夏休み恒例のイベントへと育っている。

夏の企画展 はたらく自動車

会期:2014年7月19日(土)~9月28日(日)

(協力・敬称略) 警視庁/愛知県警察本部/愛知警察署/全日本空輸株式会社/クボタアグリサービス株式会社/JAF愛知支部/トヨタ輸送株式会社/長久手市消防本部・消防署/中日本高速道路株式会社/中日本ハイウェイ・パトロール名古屋株式会社/株式会社日立建機カミーノ/株式会社前田製作所 コマツ名古屋



歴史を伝えていく新たな仲間たち

思いの詰まった愛車を、博物館に寄贈いただいた。



トヨタ セプター ワゴン／1994年・アメリカ
小野山裕彦様



トヨタ クラウン マジェスタ／1992年・日本
大西順一様



トヨタ ハイエース ワゴン／1981年・日本
伊藤正元様



トヨタ ソアラ(E-GZ20)／1987年・日本
加藤小里様



トヨペット コロナ(RT43)／1966年・日本
神野敏彦様



トヨタ ウィンドム(MCV30)／2002年・日本
菅原英喜様

車を文化として繋いでいくために

書籍やカタログなどの車にまつわる資料を寄贈いただいた。

ヘンリーフォードミュージアム
JAF
愛知県総務部
法務文書課県史編纂室
アストンマーティン名古屋八光

株式会社グランプリ出版
神戸新聞総合出版センター
国立新美術館
観覧
トヨタ車体株式会社

日本デザインセンター
トヨタ車体株式会社
濃飛乗合自動車株式会社(濃飛バス)
箱根町立郷土資料館
毎日新聞社 情報調査部

丸善出版株式会社
三樹書房
みよし市教育委員会
ローマンミュージアム
青木英夫様

池和田敏道様
田辺研二様
服部康二様
水谷研治様
山本幸江様

レストラン・ショップからのお知らせ



トヨタ博物館開館25周年を祝して誕生した、新感覚のマイルドカレー。季節ごとにトッピングを変えてご提供します。(2015年3月頃まで)

その他にも、一番人気のビーフカレー、名古屋風あんかけパスタなど、各種人気メニューをお楽しみください。

25周年記念カレー サラダ付 ¥980(税込)



定番のチリホットドッグ、小腹がすいた時等に、新館1階(無料ゾーン)にある見晴らしの良いカフェで、お好きなドリンクを選んでお召し上がりください。人気急上昇中のふんわりパンケーキ、各種スイーツもよろしく!
チリホットドッグ ドリンク付 ¥400(税込)
オリジナル・ミニゴーフル 単品 ¥400(税込)
2缶セット(台紙付き) ¥864(税込)
※¥100(税込)追加でフロートに変更できます。



ゴーフルで有名な神戸風月堂とトヨタ博物館ミュージアムショップのコラボ商品。トヨタ2000GTとAA型乗用車が可愛くあしらわれ、お土産に最適です。チョコ、バニラ、ストロベリーの3つの味がお楽しみいただけます。

トヨタ博物館 開館25周年記念 企画展

「語る」展～ワクドキの隔世連鎖～

「語る」展とは、テーマ展示と、車に囲まれた「語る」会を融合させた、新たなイベントの試みです。

車は移動の道具を超えたワクドキがあったからこそ今の進化があったと我々は考えます。日本のメーカーは世界から刺激を受けつつ、新たな刺激を投げ返し、各メーカーが競争しあいながらも刺激の連鎖反応を繰り返してきたのではないか？ 中には時を経て

隔世反応をおこしたものもあるようです。今回の「語る」展では、皆様とともに世界のワクドキを振り返り、考えてみたいと思います。

期間中、本館2階特別展示エリアにてテーマ展示を開催すると共に、常設展においてもテーマにそった車でサブ展示を行います。

さらにこうした車に囲まれながら、有識者と共に考え、語り合う会、「語る」会を来年1月頃開催します。



MG ミジェット タイプTC／1947年・イギリス



ユーノス ロードスター／1989年・日本

トヨタ博物館 開館25周年記念 企画展

「語る」展～ワクドキの隔世連鎖～

会期: 11月1日(土)～2015年4月12日(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

ギャラリー展 乗り物絵師 藤 友宏

HAPPY DRIVE!

HAPPY DRIVEをテーマとして、キャンバスに筆とアクリルガッシュによって、独特のタッチで描かれた「乗り物絵師 藤 友宏」の作品展。

ギャラリー展 乗り物絵師 藤 友宏

HAPPY DRIVE!

会期: 2014年10月7日(火)～2015年2月1日(日)

会場: 本館2階 ギャラリー

走行披露「戦前日本を走ったクルマ」

戦前、日本を走ったクルマたち3台が走行します。

開催日: 10月25日(土)・11月1日(土)・11月9日(日) 11:00～/14:00～



コード810(1936年・アメリカ)

モーリスエイト(1937年・イギリス)

ルノー6CV(1925年・フランス)



館長メッセージ T-TIMEに込めた想い

長く親しんでいただいた「館だより」が「T-TIME」(ティータイム)として生まれ変わりました。表紙のTは当館メイン看板のシルエットであるとともに、呼び名のごとくティータイムなどに、くつろいで楽しんでいただければとの思いからです。そして、25周年を機に「モノ語る博物館へ」をめざす中、皆様へ語りかける「Talk-time」の意味も込めました。

理屈ぬきに見て感じていただくクラシックカーの魅力、その背景にある人情熱、クルマにまつわり香る文化…どれだけどうやってお伝えできるか。私たちの新たなチャレンジです。

2014年10月 館長 布垣直昭





Classic Car Festival

2014 トヨタ博物館
クラシックカー・フェスティバル
in 神宮外苑

2014年11月29日(土)10:00-15:30 明治神宮外苑 聖徳記念絵画館前 入場料無料[雨天決行]

“T-TIME” トヨタ博物館 館だより #93 AUTUMN 2014 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 www.toyota.co.jp/Museum/