



社会を考える種として、
「はたらく自動車」はある。



社会の象徴として存在し 時代の鏡として輝くクルマ。

国内外別々に展示されていた車両を、時代ごとに再編集した展示リニューアル。
本館3階には、1950年代以降の欧米と日本が、どんな関係で切磋琢磨しつつ、
それぞれの特徴を発揮していったのかがわかる展示に。現代まで続く、軌跡を知ることができる。

文：村岡俊也 写真：田村孝介 (P1-15)





2 000GTに象徴される、日本車の進化。比較して論じられることの多いジャガーEタイプとの展示は、1960年代のクルマ文化の隆盛を感じさせるのではない。1970年頃には、その影響を如実に受けて“元気なエンジン”を積んだ一般車、スペシャルティ・カーというカテゴリーが生まれる。T型フォードというクルマの歴史を大きく変えた名車以来の大ヒットとなったフォード「マスタング」。アメリカでは入門編

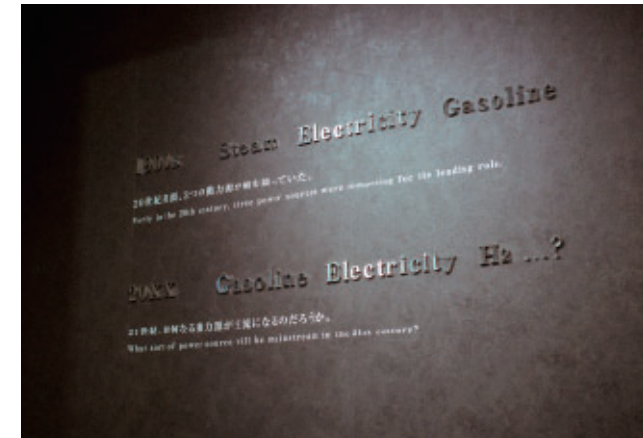
という意味合いから、ポニー・カーと呼ばれていたという。追いかけるように、日本ではセリカが発表される。一般車でありながら、セリカのドアハンドルはまるで2000GTのような高級スポーツ感に溢れていた。いすゞベレットは日本車で初めてGTという名を使ったクルマであり、今でもベレGの愛称で親しまれている。つまり、1960年代の勢いが頂点に達したのが、70年代初頭である。

70年代初頭までとそれ以降の時代の大きな違いは、日本車が世界のクルマと肩を並べ、競合車として扱われるようになっていくことだった。その象徴とも言えるのが、1973年に発表されたCVCCエンジンを積んだ、ホンダ・シビック。1970年に制定されたアメリカの排ガス規制法、マスキー法の高いハードルを世界で初めてクリアしたのが、シビックだった。世界に先んじるクルマとなった。

(P6につづく)

人の手のぬくもりを感じる、美しい工業製品。

1960年代までは、工業製品といえども、いまだにクラフト感のあるクルマが多かった。例えば、世界的な工業デザイナーであるジョルジュ・ジュリアーロが手がけた、初期のいすゞ117クーペでは、ボディ曲面の仕上げは手仕事に頼っていたという。まだまだ牧歌的な時代だった。



排気ガスへの対応や、交通戦争と呼ばれるほどの大きな課題が取り沙汰され、環境、社会情勢に適応することがクルマに求められる極めて重要なファクターとなっていく。その頃登場したルノー5(サンク)、フォルクスワーゲン・ゴルフなど、現代にまでその流れは続いている。ただし、規制に適応するだけではクルマとしてつまらないという思いもつらっていく。パワーがあり、かつクリーンなエンジン。その、新しい

象徴は、ソアラだった。いわゆるバブル前夜に新しいクルマの萌芽はあり、日本で初めてデジタルメーターを採用したのもソアラ。80年代以降のクルマには、現代にも通じるさまざまな考え方の芽生えがある。エレクトロニクス化が本格化し、セダンからミニバン、SUVといった新しい車種が生まれたのもこの時期。クルマに対する多様なニーズに応えることで、より社会にとって必要な存在となっていく。

持続可能性という環境問題がより大きくなっていく90年代に登場したのが、革命的なクルマ、プリウスだった。クルマの動力源はガソリンだと、この100年の間に定まってきた価値観を、新たにするきっかけとなったクルマとして歴史に刻まれている。それぞれの時代に必ずメルクマールは存在し、過去を振り返った時に時代の意味を教えてくれる。クルマを知ることは、やはり時代の意味を考えることでもあった。

環境だけではなく、 人にも優しいクルマだった。

80年代以降、新しい車種が生まれると同時にクルマのパッケージも変化していく。地面に近い位置に座る低くて速いイメージから、2ボックスを経て、プリウスでは背中を立てて座ることができるような背が高いクルマへと変化している。人間工学的視点からも、クルマを見ることができる。

社会を考える種として、 「はたらく自動車」はある。

夏恒例のイベント「はたらく自動車」展が、今年は大きくリニューアル。

初参加となる陸上自衛隊第10師団による車両展示を始め、

パトカー、レスキューカーなど見た目にも楽しく、社会的意義も大きな展示となった。

「ト博 夏フェス! 2017」2017年7月15日～10月9日

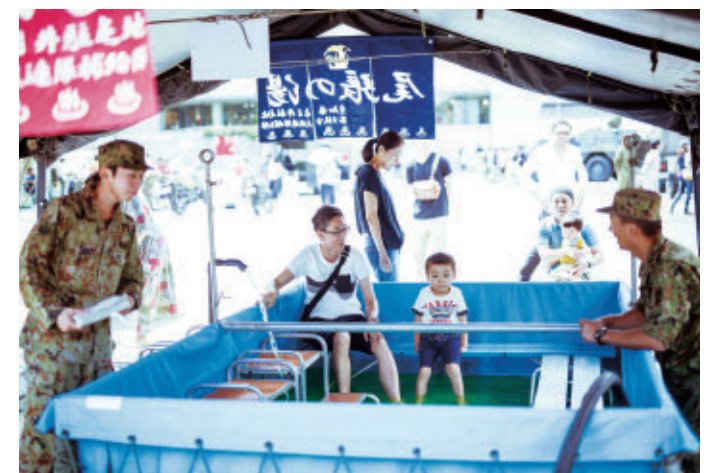


10年間続いて夏の定番のイベントとなった「はたらく自動車」展も、今年は「ト博 夏フェス! 2017」と銘打って、大きくリニューアルを果たした。もっともわかりやすい変化は、主として子どもに向けていた前年度から、大人も楽しめるファミリー全体のイベントへとシフトした点だろう。例えば、初めての出展となった陸上自衛隊第10師団による「災害派遣車両&装備展」。あくまで災害に特化した展示を行ったが、日常、ほとんど目にする事のない軽装甲機動車や82式指揮通信車など、車両の面白

さもさることながら、実際に東日本大震災で使われた野外炊飯や入浴のためのセットも、足湯などによって体験することができた。イベント中には子どもたちがロープ渡り体験で歓声を上げる横で、大人たちが当時の写真に見入って涙するような風景も見られた。実際に第10師団が派遣された宮城県から、当時のお礼をしたいと訪れ、再会を喜ぶお客様の姿もあったという。単に珍しいクルマ

を展示するだけではなく、社会的役割、あるいは、その背景にある物語も合わせて示すことで、「はたらく自動車」というテーマが、重層的に伝わっていく。

社会的な意義を考えるとという点では、夏休み期間中、ほぼ毎週末に行っていた「ウィークエンド・キッズ・ラボ」のウッド



実際に使われている車両からは、強烈なリアリティが感じられたはずだ。東日本大震災で実際に使われた浴槽のほか、炊事車の“野外炊具1号”なども展示されていた。子どもも体験できるプログラムであることの価値は高い。

カーレースも、一つの示唆のある活動となった。ウッドカーと呼ばれるシンプルな木のおもちゃを作るワークショップなのだが、その材料は、三重富川山林の間伐材。トヨタが山林の再生を目指して50年計画で行っている植林事業の紹介につながっている。三重県は遠くとも、愛知県にも「トヨタの森」があり、さまざまな自然体験プログラムを行っている。トヨタ博物館でクルマのおもちゃを作ることで、環境への視点まで意識してもらおう。博物館とは、本来、そういった思考の種を蒔くのが重要な役割。

子ども向け、というイメージが強い夏のイベントでも、「博物館らしい」取り組みが広く、行われていた。「交通安全&パトカー・白バイ走行」や「レスキュー&消防車の実演」「ハイウェイ・パトロール実演」など、見た目にも楽しく、社会的意義の伝わりやすいイベントにも多くの人々が集まった。

館内の展示は、「タクシーの世界」と題して、歴史も織り混ぜタクシーをさまざまな切り口から紹介。タイからこの展示のために輸入されたトゥクトゥクなど世界各国の実車のほか、現在でも街を走るタクシーの

運転席にも子どもたちが乗り込むことができるよう実車を配備。さらに展示当時は、まだ発売前だった、ユニバーサルデザインのジャパンタクシーも展示していた。タクシーという身近な車両を通じて、クルマの楽しさ、あるいは人の多様性にまで思考を飛ばすことができるのではないか。

子どもにとっては楽しかった経験こそが社会を考える種となり、大人にとっては知的好奇心を満たすことのできる展示。「夏フェス!」というイベントだからこそできる賑やかな展示を追求する契機となった。

世界各国のタクシー用の車両に実際に触ってみる子どもたち。アジア各地に輸出され、トゥクトゥクの原型となったダイハツミゼットも展示された。初めて見るクルマが、大きな写真パネルで示されているような世界の街を走っている姿を思い浮かべることができただろうか。



収蔵車紹介

MAZDA COSMO SPORT

マツダ コスモスポーツ L10B型 諸元 全長:4130mm 全幅:1590mm 全高:1165mm ホイルベース:2350mm
エンジン:水冷ロータリー、ツインローター 排気量:491cm³x2 最高出力:94/128/7000(kW/PS/min⁻¹)



時代に名前を残すクルマには、必ず特筆すべき革新がある。1967年に2シータークーペとして発売されたコスモスポーツの場合には、その心臓たるエンジンこそが、時代を変えるような革新的なものだった。

ロータリーエンジン。フリッツ・ヴァンケルによって考案されたまったく新しいコンパクトな機構は、1964年にはドイツのNSU社によって『ヴァンケルスパイダー』という実車に搭載されている。だが、当時はまだ構造上の不具合を解決することができていなかった。しかし、東洋工業(現マツダ)は、この未

来のエンジンに目をつける。当時の首相である池田勇人の口添えまで用いて、NSUと契約を結んだ。しかし、構造上の不具合、つまりある時間運転するとローターとハウジングの機密性を確保するためのアベックスシールとの摩擦でハウジング内面が、まるで洗濯板のようにギザギザになってしまう、という問題点は未解決のまま。その摩擦の傷は「悪魔の爪痕」と呼ばれた。契約後に、この不具合を知らされたマツダは、社運をかけた開発に取り組むことになる。

アベックスシールとしてもっとも適した素材はなんなのか。社内から集められた若き

47人のエンジニアたちは、馬や牛の骨まで用いて、試行錯誤を繰り返していった。結局、素材と形状の工夫によって「悪魔の爪痕」という課題を解決したマツダは、その革新的なロータリーエンジンを積み込むクルマとして、コスモスポーツを開発する。ボディのスタイリングを担当したのは、なんと入社2年目のマツダ初のインハウスデザイナーだった。ロータリーエンジンの最大の特徴でもあるコンパクトさを生かし、低い車体を目指した。1960年台半ばは、トヨタ2000GTやトヨタスポーツ800などにも共通するように、2シーターのスポーツカーの時代。低い重心

をより強調するために、横に長い水平のイメージを強く打ち出した。ボディの真ん中にプレスラインを入れるという個性的なアイディアは、高速道路のインフラが整いつつあった日本では、高速運転にも対応するスポーツカーであることを印象付けるには十分だった。プロトタイプが発表された1963年の第10回全日本自動車ショーでは、松田恒次社長が自ら試作車のステアリングを握り、広島から東京の会場まで運転していったという逸話も残されている。それはロータリーエンジンの実用性をアピールすると同時に、マツダが強い思いを持って開発に

取り組んでいることの証左であった。

1967年の当時の価格で148万円。スポーツカーとしては比較的安価だが、一般ファミリーカーの倍以上する高級車であり、時代を牽引するイメージリーダーとしての役割が大きかった。販売された、第一号車を買ったのは、かの松下幸之助だった。ものづくりの神様も、そのフロンティア・スピリットに強く打たれたのかもしれない。前期型は1967年5月から販売され、1968年7月にホイールベース拡大のほか、法規制に対応するようにシートベルトやヘッドレストが標準装備となり、オプションでクーラーをつけることが

できるなど、マイナーチェンジされて後期型が発売された。

時代に名前を残すクルマは、一つの象徴として映像の中に登場することも多い。コスモスポーツの姿は、1971年に放送された『帰ってきたウルトラマン』の専用車両「MAT・ビハイクル」として登場したことを覚えている方もいるかもしれない。その未来的なフォルムこそ、特撮の世界にもふさわしいと判断されたのだろう。「コスモ」という名前は、まさしく宇宙時代へと突入していった1960年代後半には、輝かしい未来を感じさせる響きを持っていたのだろう。



情熱と意志のカー・ガイ ウォルター・パーシー・クライスラー

文：早川直樹(トヨタ博物館)

ウォルター・クライスラーと生涯に渡り心を通じ合える友人であったGMのアルフレッド・スローンは、著書「GMとともに」(ダイヤモンド社)で次のように記載している。『クライスラー氏は意思も情熱も強い人物であった。…クライスラー氏は、ドアをボタンと手荒く閉めて出ていったが、その音が

らやがてクライスラーという会社が出来上がることとなった。…』

クライスラーは1916年にGM創業者のウィリアム・デュラントと「ビュICKの経営全てにおいて責任と権限を委ねられる」旨の契約を結んだのだが、その約束が守られないとわかるとデュラントと決別し、

1919年にGMを去ったのである。

ウォルター・クライスラーが幼少期から傑出していたエピソードがある。小学生の時、牛乳配達で得たアルバイト代で大人向けの科学雑誌「サイエンティフィック・アメリカン」を定期購読していた。ウォルター少年が後に縦横に活躍する礎となったであろう。

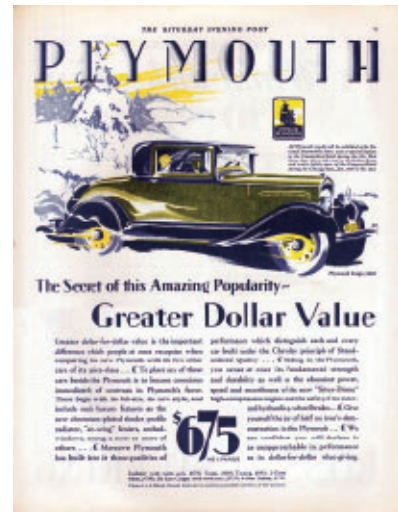
GM退社後には、マクスウェルやチャルマースといった自動車会社の再建を果たし、1925年にクライスラー社を設立。1928年にははるかに規模の大きなダッジ・ブラザーズ社の買収提案をうけ、生産設備と全米に渡る販売網を獲得。これを契機として新型大衆車「プリムス」を成功へと導き、自動車業界で第3位の座を確かにした。更に、プリムス・デゾート・ダッジ・クライスラーのフルライン体制や先進性・技術力で大恐慌の荒波をのりきり、1936年にはフォードを抜き全米第2位のスケールを誇る自動車会社へと大きく発展していった。



「Scientific American」(1887/12/17)
右上:「The Saturday Evening Post」(1936/6/19)



「The Saturday Evening Post」(1932/4/30)



「The Saturday Evening Post」(1928/12/1)



「The Saturday Evening Post」(1934/4/21)

左上:ウォルター少年は小学生の頃から科学や工学への旺盛な好奇心と深い理解力を持っていた。
右上:1925年に設立されたクライスラー社は、ウォルター指揮のもと快調なスタートをきった。

左下:「プリムス」は1928年に新設された大衆車ブランド。量産モデルとして、クライスラー躍進の原動力となった。

右下:量産車初の流線型デザインモデル「エア・フロー」は1934年に発売された。しかし、時代の先を行過ぎていたため売行きは芳しくなかった。クライスラーは時代に則したスタイルに修正し巻返しを図っていた。

右ページ:身の丈に余る大きな「賭け」とも言われた1928年7月のダッジ社買収は、大方の予想を覆しクライスラー社発展の大きな礎となり、1936年以降10年余りの間フォードを抑え業界2位を維持した。右の広告、中央の人物がウォルター・パーシー・クライスラー。



The T-Times

トヨタ2000GT発売50周年

トヨタ2000GT発売50周年に関連した活動をご紹介します。2017年4月25日～6月25日、新館2階特別展示ゾーンにて「トヨタ2000GT 50周年記念 スポーツカー特集」を

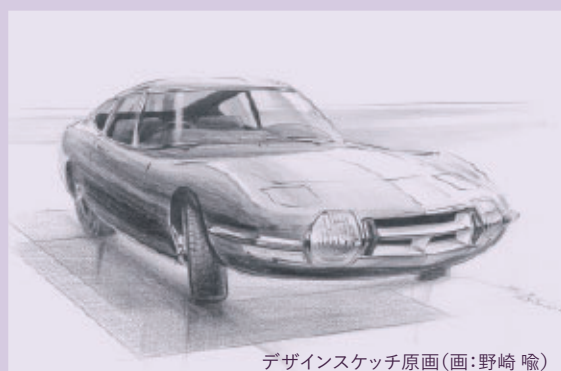


シェルビー2000GT



第28回クラシックカー・フェスティバル会場にて

開催しました。普段はバックヤードに保管している前期型(輸出仕様)／スピードライアル(レプリカ)／ボンドカー／後期型の4台と、スポーツ800など同時期のスポーツカーを展示しました。車両の他にも、開発当時のデザインスケッチや車両計画図などの貴重な資料、走行映像も併せて展示。本館の常設展示車両も含めると合計5台の2000GTをご覧頂ける機会となりました。また、会期中に開催の「第28回クラシックカー・フェスティバル」では、例年よりも多くの9名の2000GTオーナーの方々に愛車と共にご参加頂きました。さらに6月6日から7月9日の間は、1968年に米国SCCA

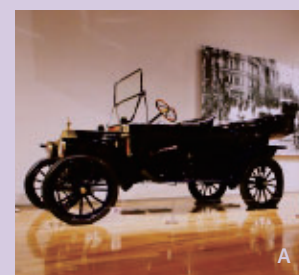


デザインスケッチ原画(画:野崎 諭)

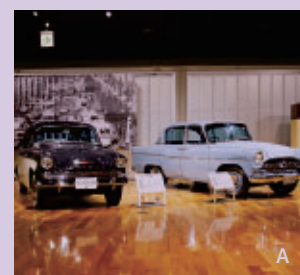
プロダクション・カー・レースに参戦した「シェルビー2000GT」33号車を本館エントランスロビーに展示。これは、現在の米国人オーナーCraig Zinn氏のご厚意により、各種行事に参加のため日本に里帰りしていた車両をお借りし実現したものです。



「ト博 夏フェス! 2017」スナップショット



A



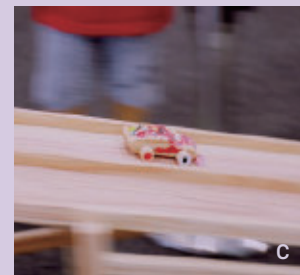
A



B



C



C



C



B

8～11ページの記事で紹介しきれなかったシーンの一部をご覧ください。写真A: 展示会場の奥側では、日本初のタクシーに使用されたフォード モデル T (同型車)をはじめ、日本のタクシーの歴史を紹介。写真B: 毎年恒例の屋外車両実演。親子連れなど多くの観客の歓声と拍手が響く。写真C: ウッドカーレースでは、車体/前後車軸/車輪4本の計7つの部品から成るクルマを組み立て、間伐材で製作したコースを走らせる。一見簡単そうだが、完走させるためには車軸と車体の間の滑りを良くするなど、いろいろな工夫が必要。

寄贈車紹介

2CVをベースに、1961～76年の間生産されたファーストバックスタイルの小型大衆車。リアウィンドーを逆に傾けた独創的スタイルのami6のマイナーチェンジ版。



シトロエン ami8[フランス・1970] 磯貝建文様

大変革期の博物館の楽しみ方

自動車は百年に一度の変革期にある…との言葉がよく使われるようになってきました。

それぐらい今起きている事は大きな変化だという意味ですが、では百年前に起こった変革とは何でしょうか? それは産業革命による住居と職場の分離という社会構造の変化、そしてそれに応える馬車から動力車への移動手段の変化でした。まさにトヨタ博物館の常設展示の最初の部分です。興味深いのは人々の意識は必ずしも技術と同時に変化しなかったり、むしろ反発する動きもあったりする事です。ガソリン車も長い間馬車文化の影響を受けつつ進化して独自の文化を構築してきました。

変革期の博物館、百年前の人々の気持ちに思いを馳せながら、百年後を夢想するのも新たな楽しみ方ではないでしょうか。



トヨタ博物館館長 布垣直昭



タイの小型タクシー「トゥクトゥク」(表紙写真も同じ)