

年 報

annual report

2023

トヨタ博物館

TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM

富士モータースポーツミュージアム

FUJI MOTORSPORTS MUSEUM

トヨタ博物館 富士モータースポーツミュージアム 2023年報

目次

トヨタ博物館 館長からのご挨拶

1

I：1年間の学芸・企画活動

1. 企画展「トランスポートーズ 日本 of 輸送を支え続けているモビリティ」 2
2. 企画展「トヨタ博物館でSDGsを考える第3弾
～クルマとゴミとカーボンニュートラル～」 12
3. 「お蔵出し展」 21
4. 第34回 トヨタ博物館 クラシックカー・フェスティバル 26
5. 特別企画「スタッフは語る！クルマでつながるトークリレー」 33
6. 企画展 ル・マン100周年記念企画「ミニカーが語る 挑戦の軌跡」 40
7. 2024年世界自動車博物館会議 日本開催に向けて 43
8. フィアット ノーヴァ500D (1963年) の修復について 48
9. 学芸員実習生の受け入れ 52

II：館運営活動

1. MUSEUM LOUNGE リニューアル 54
2. 図書室 リニューアルに向けた準備 59
3. 日本自動車殿堂紹介コーナー開設 62
4. クルマ館壁面へのグラフィックの追加 63
5. 企画展の広報活動について 66
6. 館内緊急時の備え 72

III：資料編

1. 来館者データ (累計及び2023年度) 76
2. 取材記録 77
3. 車両貸出実績 78
4. オーナーズミーティング 78
5. エントランス展示車両 79
6. 図書室活動実績 80
7. 車両整備実績 82
8. 活動年表 84

富士モータースポーツミュージアム 館長からのご挨拶

87

IV：1年間の活動

1. 特別企画展及び富士ファンクルーズ開催について 88
2. 学芸活動～当館常設展示車両の入替えについて～ 92
3. モータースポーツ歴史車両 (セリカ<TA64>1984年サファリ優勝車) の
復元作業 96
4. 富士スピードウェイ興行レース時の集客最大化 101
5. 開館1周年を迎えて 105
6. SNS総集編 108

V：資料編

1. 来館者データ (開館から2023年度) 110
2. 車両貸与者 (開館から2023年度) 111
3. 富士ファンクルーズ (開館から2023年度) 112
4. 活動年表 (開館から2023年度) 113

VI：資料

1. 運営組織・施設概要 114

はじめに：館長からのご挨拶

世界に向けて、日本のクルマ文化の発信を

トヨタ博物館 館長 布垣 直昭

アフターコロナと言われた2023年でも、実際にコロナ以前のレベルの来館者数に戻った館施設も少なかった中、おかげさまでトヨタ博物館は比較的早い時期に来館状況が回復してきたと言えます。これは、クルマ・ファンの皆様がいち早く館に戻ってきていただいた事や、館の駐車場を利用したオーナーズクラブのミーティングが、三密を避けたイベントとしてコロナ時期でも途絶える事なくつづけていただけた事などもあったと考えられ、まさにクルマ愛に支えつづけていただいた館であったと、感謝の念にたえません。

そして今年になってまさにコロナ前同等か、それを上回る活気が戻ってまいりました。

そんな中、この秋にはいよいよ「世界自動車博物館会議(WFFMM)」が開催される事となり、館をあげて準備を進めているところです。さらに、日本での初開催にふさわしい場にしようと、国立科学博物館様や、自動車メーカー各社様など多くの皆様からも多大なご協力をいただいております。

自動車文化の先輩である、欧米の先達に学びつつ、日本ならではのこだわりを織り込んだ独自のクルマ文化を、いよいよ世界に向けても発信していく機会にもなればと願ってやみません。

館員一同、奮闘してまいりますので、ひきつづき叱咤激励のほど、よろしくお願い申し上げます。



企画展「トランスポートーズ 日本の輸送を支え続けているモビリティ」

期間：2023年4月28日(金)～7月17日(月・祝) 場所：文化館2F 企画展示場

増茂 浩之(副館長 兼 学芸・企画1グループ長)

1 企画の狙い

今年はどんな企画展のテーマにしようか悩みながら館内を巡回した。会社のメッセージや、社会の動向に沿ってテーマを決めることを骨子としているが、オフィスで座りながら考えてもなかなか閃かないのが事実である。そんな時は館内を回りながら、お客様が興味を持っていると思われる箇所を眺めながら、発想につなげるのが常である。

2022年4月、クルマ館2Fに開設した日本の自動車産業の歩みを伝える「クルマづくり日本史」は、ありがたいことに企業研修に活用され、また一般のお客様も流れる年表や章立てした動画をじっくり見学する場面をよく見かける。改めてクルマづくり日本史内のクロージングである、日本の自動車産業就業人口とその内訳を見てふと閃いた(写真1)。全就業者549万人(2021年度集計)の内、自動車製造関連は約1/4であり、半数は自動車を利用している部門で、これらの方々があってこそこの自動車産業と言える。これを機に、その部門の大半を占める「輸送・物流」業界に“感謝”の意を表す企画展ができないか、輸送に対する自動車メーカーの想いを何か表現できないか。そんな想いに掻き立てられ、当館の常設では数少ない「輸送車両=商用車」に光を当て、メーカーの想い、輸送業界の想いを、商用車と共に、従来とは異なる展示表現で表したい、そこがスタートであった。

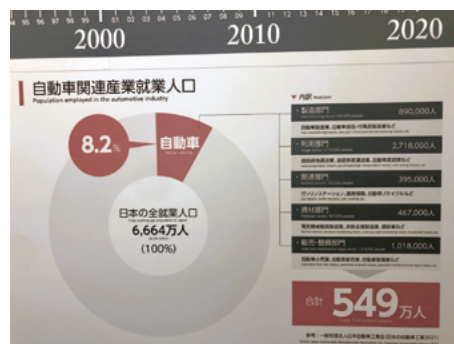


写真1

2 取り組み事項の骨子

(1) メインビジュアルと企画展名の検討

常設展示には少ないものの、当館では商用車も数多く所蔵している。筆者を含む企画展担当者は、展示場に入った時のインパクトを重要視し、特徴的なクルマや展示物をメインビジュアルに選定しているが、今回の企画展の構想が頭に浮かんだ時からそれは決めていた。サイズの大きい“トラック”である。数台の候補車の中から、かつて新館と呼ばれ現在の文化館にリニューアルする前に常設されていた「1950年製トヨタトラックBM型(薪ガス発生装置搭載車)」を選んだ(写真2)。全長6,455mm、全幅2,190mmの堂々とし体躯は元より、現在では失われた技術でもある薪ガス発生装置を搭載している。ガソリンが乏しい戦後に、何とか物流を成り立たせるための工夫であり、これも紹介したいと考えた。このクルマは、展示場のみならず、企画展を案内するポスター類の主役にしようと考えていた。素案については筆者がこのクルマを撮影し、それを“劇画調”に加工することで、単なる写真より、よりお客様へのインパクトを高める工夫をした(図1)。また、企画展名は“輸送する者たち”の意味で「トランスポートーズ」と、会期の半年前には既に決めていた。



写真2



図1

(2) 会場のデザインとレイアウト

今回はどのクルマを展示するか、の前に会場をどう見せるかを先に検討した。自動車メーカーが輸送業界に、クルマの性能や機能をどのようにアピールしているのかを探るところから始まった。行きついた先が“カタログ”であった。

当時も今もカタログには、開発の狙い、機能／性能の説明と共に、そのクルマを一文で表現するキャッチコピーが記載されているが、そのキャッチコピーで会場内を埋め尽くそうと考えた。当館の図書室には弊社以外のメーカーも含めて数十万冊のカタログが所蔵されている。その中の商用車から、メーカーの想いが詰まったキャッチコピーを先ず100点程選び、そこから更に秀逸なコピーを60点程、厳選した(図2)。

展示車両を囲む壁面全体にキャッチコピーを散りばめることで、文字自体がグラフィックとなり、その意味合いによって書式や文字色を変えることで、その言葉が持つ意味が伝わりやすいとも考えた(図3)。

会場内は大きく3つに分け、各々にテーマ性を設けることで、お客様が理解しやすいように考えた(図4)。

■トラック

輸送と聞いてまず思いつくのがトラックである。このエリアには、様々なメーカーのトラックを並べ、若干時代の幅は狭いが、トラックのデザインの変遷も感じ取れるように計画した。

■多様性

メインビジュアルであるBM型トラックはガソリン以外の“様々な燃料”の観点で選定、それ以外にも使用目的に応じたスタイルや、お客様の選択肢を広げる“様々な”クルマを展示するエリアとした。

■小口輸送の変化

戦後、日本ではマイカーブームと呼ばれる1960年代後半までは、クルマは輸送利用での比率が高かった。オートバイの後輪を2輪に増やし荷台を備えただけのオート3輪から始まり、やがて屋根やドアが付き天候の影響が軽減され、1980年代後半には車内で荷物が捌けるウォークスルーが人気を博した。このエリアは狭いながらも端的に、その進化を伝えるエリアにしたいと考えた。

(3) 展示車両選定

商用車を多数所蔵しているが、一部は入手してから企画展等で展示する機会がなかったため、状態が悪くレストレーション待ちの車両も多々ある。これら全てを企画展開催までに整備をすることは難しく、そのまま出展しようと考えたが、これには館内で賛否が分かれた。お客様から入館料をいただく施設にて、見栄えの悪いクルマを展示するのは如何なものか、いや今回は動くクルマであり、その証が錆やボディの凹みであることから、当時の使われ方をそのままを見せるのも良いのでは、の2極である。確かに、展示品質、見栄えは重要ではあるが、後者の「実際に使われた証」を敢えて見ていただく方が、今回の企画展のテーマに沿うと感じた。とは言え状態については、破損・欠損が少ない個体を選定することにした。

これで会場のレイアウト・デザインと、展示する車両の骨子が揃ったので、具体的な検討に入った。

1935	三菱自動車工業株式会社	三菱自動車工業株式会社	1935	三菱自動車工業株式会社
1940	三菱自動車工業株式会社	三菱自動車工業株式会社	1940	三菱自動車工業株式会社
1945	三菱自動車工業株式会社	三菱自動車工業株式会社	1945	三菱自動車工業株式会社
1950	三菱自動車工業株式会社	三菱自動車工業株式会社	1950	三菱自動車工業株式会社
1955	三菱自動車工業株式会社	三菱自動車工業株式会社	1955	三菱自動車工業株式会社
1960	三菱自動車工業株式会社	三菱自動車工業株式会社	1960	三菱自動車工業株式会社
1965	三菱自動車工業株式会社	三菱自動車工業株式会社	1965	三菱自動車工業株式会社
1970	三菱自動車工業株式会社	三菱自動車工業株式会社	1970	三菱自動車工業株式会社
1975	三菱自動車工業株式会社	三菱自動車工業株式会社	1975	三菱自動車工業株式会社
1980	三菱自動車工業株式会社	三菱自動車工業株式会社	1980	三菱自動車工業株式会社
1985	三菱自動車工業株式会社	三菱自動車工業株式会社	1985	三菱自動車工業株式会社
1990	三菱自動車工業株式会社	三菱自動車工業株式会社	1990	三菱自動車工業株式会社
1995	三菱自動車工業株式会社	三菱自動車工業株式会社	1995	三菱自動車工業株式会社
2000	三菱自動車工業株式会社	三菱自動車工業株式会社	2000	三菱自動車工業株式会社
2005	三菱自動車工業株式会社	三菱自動車工業株式会社	2005	三菱自動車工業株式会社
2010	三菱自動車工業株式会社	三菱自動車工業株式会社	2010	三菱自動車工業株式会社
2015	三菱自動車工業株式会社	三菱自動車工業株式会社	2015	三菱自動車工業株式会社
2020	三菱自動車工業株式会社	三菱自動車工業株式会社	2020	三菱自動車工業株式会社

図2



図3

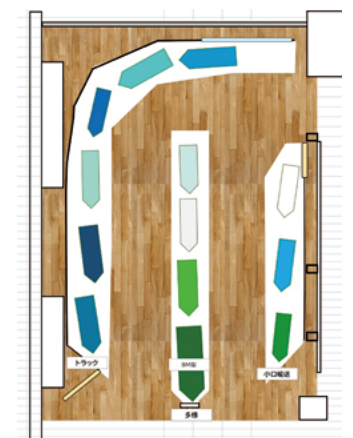


図4

3 具体的な検討

(1)各エリアへの展示車両

■トラック

過去にも初代トヨエースやマツダの中型オート3輪は、短期的にエントランスでの展示やバックヤード展で出展したこともあったが、今回はトラックがテーマなので、収蔵車の中から特徴的な機構/デザイン、今でも残る車名、展示歴がないと言ったキーワードから以下の6台を選定した。(写真3～写真8)



写真3 マツダ T1500 TUB81型(1965)



写真4 トヨタ ダイナ RK170型(1967)



写真5 トヨペットトラック SG型(1953)



写真6 ダットサン1000トラック G222型(1960)



写真7 トヨペット スタウト RK35型(1959)



写真8 トヨタ プリスカ GY10型(1968)

筆者が幼少の頃は、オート3輪が街中を走っていた記憶がある。初期のバーハンドル、ドア無しの3輪から、ステアリングホイール、ドア有りの全天候型と進化したが、1960年代後半がオート3輪の終焉期である。

ダイナは今も車名が残るが展示車は2代目。SG型は1950年代の国産トラックではあるが、ヘッドライトをフェンダーに埋め込み、アメリカンスタイルを取り入れた粋なデザインである。日産の創業期から存在し、“ダットラ”の愛称で親しまれた小型トラック、展示車は4代目で日産初のOHVエンジン搭載のトラックである。スタウトは、トヨペット マスターライン ピックアップのヘビーデューティー仕様で、大径タイヤで確保した地上高がその実用性をうかがわせる。プリスカは現在のハイラックスの前身で、元は日野自動車開発のトラックであるが、後にトヨタの部品や設計基準を用いて、トヨタ車となった。

上記6車の内、SG型トラック以外はトヨタ博物館での初披露となった。

■多様性

このエリアは色々な意味での選択肢や汎用性の高さで以下、4車を選定した。(写真9～写真11)



写真9 トヨタ BVV タマラオ KF10型(1977)



写真10 スズキ スズライト SL型(1957)



写真11 トヨペット マスターライン ライトバン RR17型(1956)

BM型トラックはレストレーションする際に、当時の博物館スタッフが、薪ガスでも走行ができるように発生装置を後付けした仕様である。(バルブの切り替えでガソリンでも走行可能)タマラオはフィリピンで発売され、現地での部品調達率が50%の多目的用途車。基本はマイクロバスであるが、座席を倒せばトラックにもなる。スズライトとマスターラインは、当時、セダン、バン、ピックアップの3種類のボディスタイルをお客様の用途に合わせて選択できることから同目的ではあるが、軽自動車と普通自動車の対比として両車ともバンを選定した。どのクルマも過去の企画展以来、久々の公開となった。

■小口輸送の進化(写真12～写真14)



写真12 水野式自動三輪車(1937)



写真13 ホンダ T360H AK250型(1965)



写真14 トヨタ デリボーイ T-KXC10V型(1991)

1930年代には国内で20社近くのオート3輪製造会社があったと言われているが、水野式は愛知県内の水野式運搬製作所が製作した車両である。当時はリア駆動が主であったオート3輪の中で、積載時のプロペラシャフトへの負荷による折損を回避するため、水野式はフロント輪にエンジンとミッションを備えた珍しいフロント駆動車である。T360は2022年度の企画展「Here's a Small World!」でも展示したホンダ初の4輪である。デリボーイは1980年代後半から1990年代前半にかけて流行したウォークスルー型バンの一台であるが、今では需要が限られて販売が高くなることから、殆ど街中で見なくなったタイプである。

これら商用車と一口に言っても様々な見方のできる13台を出展することにした。

(2) 会場内デザイン

■基調色

今回の展示車は乗用車と比較すると若干地味であり、ディーラーのショールームにも展示されることが少なかったであろう商用車であることから、この企画展では格段に目立たせたいと考えた。故に、展示の造作物の基調色はこれまで汚れの付着を気にして敬遠していた“白”と決めた。壁面もフロアも白にすることで、クルマもグラフィックも同様に光り輝やけるように考えた。

■フロアの素材

基調を白にするが、会期中の汚れ付着を懸念し、従前のパンチカーペットではなく、光沢のある長尺シートと呼ばれる素材を採用した(写真15)。

表面が加工されているので、汚れをふき取り易く、また少しでも天井からの照明を反射してトラック達が浮かび上がるよう、レフ板効果も狙った。

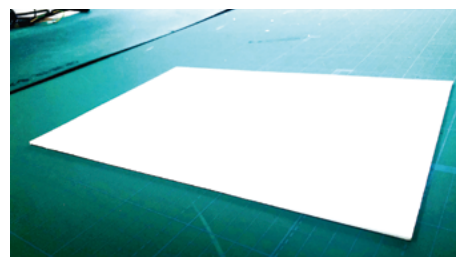


写真15

■壁面グラフィックのデザイン

様々なキャッチコピーの中で、戦前のオート3輪は主に性能を強調し、戦後のトラックは積載性をアピールし、時代が進むと使用する人/使用して欲しい人との関係を示している。近年のコピーは社会や未来についても言及されており、時代の流れが反映され大変興味深い。各コピーの意味に合うように施工会社のグラフィックデザイナーと、書式や文字の大きさ、色、強弱などを検討し、この企画展は「コピーを読んでもらうこと」を意識した。壁面の文字が展示車と被らないように、カタログ末頁の側面図を壁面の図面とスケールを合わせ、文字の配置を決めた(図5)。

また、エリアの差別化の一つとして、トラックエリアのコピーは多彩色をグラデーションし(図6.画像提供:電広エイジェンシー)、小口輸送エリアは黒と白だけで表現する試みもデザイナーからの提案であった(図7.画像提供:電広エイジェンシー)。コピーだけではエリアの意図が伝わらないため、トラックエリアのタイトルには、トラックの定義、世界初の(蒸気)自動車もトラックであること、小口輸送エリアの壁面には、黎明期、忠興期、近年における特徴を記載した。



図5

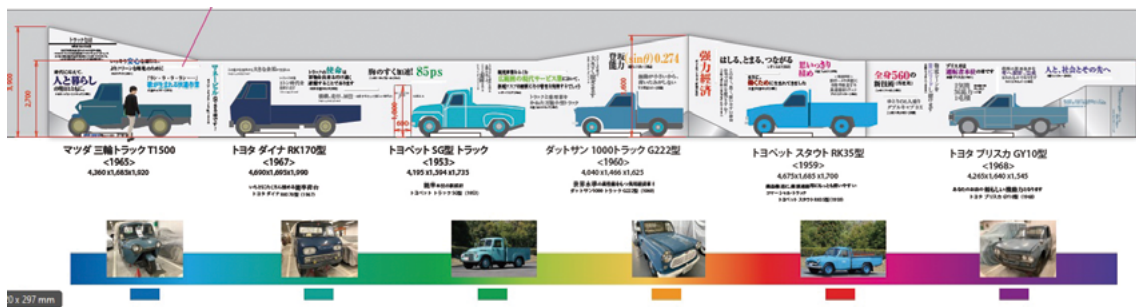


図6



図7

これらのコピーは自動車メーカーから使う側である輸送業界へのメッセージであり、輸送業界の想いは会場奥の壁面に、日本トラック協会のご了承のもと載せた(図8 画像提供：電広エイジェンシー)。カタログコピーと一線を画すよう、輸送業界の想いは鏡面上に貼付し立体的に見せ、安全面を考慮してガラスではなく鏡面パネルを採用した。

■車両解説パネル

これも基調を白としながら、従前同様、車両スペックや解説文を記載すると共に、この車両の販売当時のキャッチコピーも壁面と合わせるように書式や色を工夫した(図9 画像提供：電広エイジェンシー)。

■プロローグ/エピローグ

今回の企画の背景は、クルマを使っていたりしている利用者(含む輸送)への感謝であり、会場入り口のプロローグパネルには、自動車メーカーから利用者へのメッセージを「つなげる想い」でまとめた。エピローグパネルには輸送業者が安全・安心に荷物をお届けするための工夫や苦勞を「つながる想い」として、感謝の言葉で締めた(図10)。



図8



図9

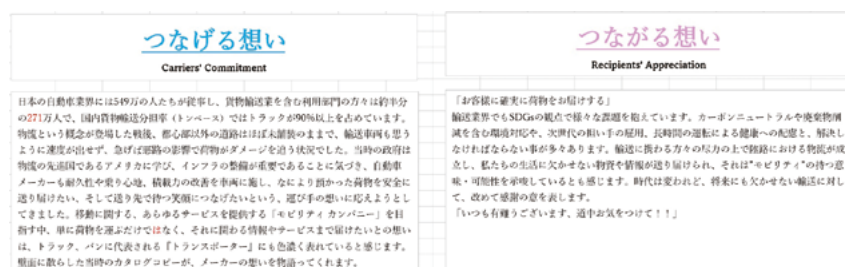


図10

(3)その他の工夫

■新ガス発生装置の原理と実走行映像

1997年に新ガス発生装置搭載車に改造した後、記録として当館の敷地内で実際に薪をくべ、着火から温度を上げ、可燃ガスを発生させ動力として利用するまでの過程が映像として残っている。それを会場内で放映すると共に、脇にはガス発生装置の原理図も併設し、お客様が理解しやすいように工夫した(図11)。

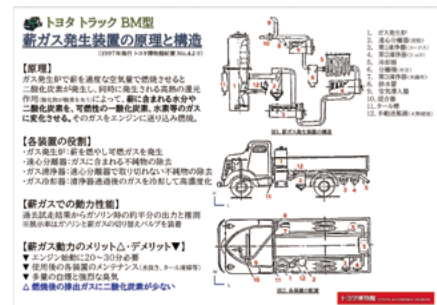


図11

■BGM

今回はお客様に壁面のコピーを読んでもらいたいという狙いで、BGMまでもが邦楽だと耳に残る方が優先されると考え、敢えて洋楽だけにしました。それは会期少し前からインバウンドの方々の来館が増えてきたため、少しでもこの企画展に親しみを覚えて欲しいとの狙いもあった(図12)。

■メインサイン

企画展名の「トランスポーターズ」の文字も筆者がデザインした。輸送業者が荷物を持ち抱えている図を文頭の「ト」、受け取るお客様が待ち構えている図を文末の「ズ」になぞらえた(図13)。また施工業者と相談し、会場内のメインサインとして立体造形にし、BM型トラックの前に設置することで、来室記念のフォトスポットになればとも考えた(図14 画像提供: 電広エージェンシー)。



図12



図13

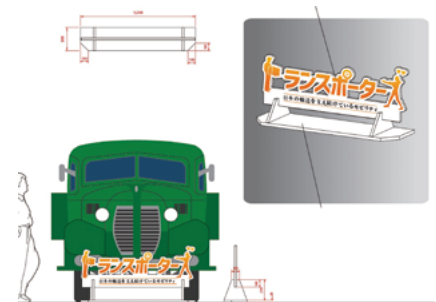


図14

■当時のカタログ展示

小口輸送の進化のエリアは展示車が少ないため、展示車と同年代で、キャッチコピーにかなり特徴のあるクルマのカタログを展示することで、文字だけでなくクルマの画像を合わせることでイメージがつかみやすくした(写真16~19)。



写真16



写真17



写真18

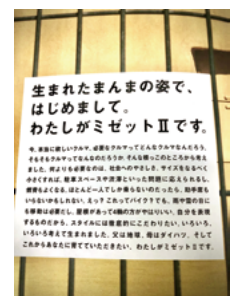


写真19

■連動展示

展示場が商用車なので、文化館1Fのエントランスも以下の商用車を展示した。(写真20・写真21)

これらは戦後、小型貨物輸送の主流を担っていた3輪トラックが、操縦安定性や居住性、販価の低減による求めやすさから4輪に移り変わろうとした時代を実際に走り抜けたクルマである。連動展示のテーマは、「覇を競ったトラック 小型貨物市場を支えた三輪と、躍進の四輪」(図15)とした。



写真20 マツダ 三輪トラック CTA82型 (1953)



写真21 トヨタ トヨエース SKB型(1959)



図15

企画展名のサブタイトルに「日本の輸送を支えているモビリティ」と、これも展示の主旨に合わせたオリジナルキャッチコピー「271万人(輸送部門)／571万人(総就業人口)への感謝!」も付与し、全ての準備が整い、4月24日から会場施工(写真22~24)、4月27日の館内スタッフの内覧会(写真25)を経て、4月28日に開幕を迎えた(写真26~48)。



写真22



写真23



写真24



写真25



写真26

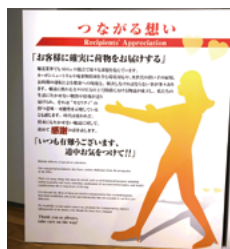


写真27



写真28



写真29



写真30



写真31



写真32



写真33



写真34



写真35



写真36



写真37



写真38



写真39



写真40



写真41



写真42



写真43



写真44



写真45



写真46



写真47



写真48

4 オープン後の反響・反応

新型コロナウイルスが2023年5月8日から第5類に移行するニュースが事前に知れ渡り、会期直後のGWはありがたいことに、開館と同時に館内は大賑わいの様子であった(写真49)。マスク着用が残るものの、行政からの行動/移動規制指示がないことは、2020年3月から初めてのことである。トラックという一見地味なクルマではあるが一定のファン層がいることも確かで、懐かしさを口にする年配の方や、初めて見る水野式3輪に足を止める若い方々、またデリボーイの前では、仲間内で講義のような談話をしているところも見られた(写真50~52)。



写真49



写真50



写真51



写真52

また、壁面グラフィックの文字をじっくり眺める方やオープニングメッセージに足を止められる方、読まずとも会場が白基調の華やかな雰囲気であることは、お客様の足取りからも感じとれた(写真53~55)。



写真53



写真54



写真55

筆者が企画展を担当してからは、ほぼコロナ禍であり、この会場内だけでも明るく、と努めてきたが、今回は全開の明るさで仕上げた。地味なクルマを浮かびあがらせるために、天井からの照明数も過去最高数を使用した(写真56)。

BM型トラックの横の薪ガス発生映像を最後まで視聴する方や、視聴の途中で実車と見比べる方も散見され、会場内での質問も多かった(写真57)。薪は可燃ガスの純度が炭より高く、排出ガスには二酸化炭素が少ないことも、現代で言うカーボンニュートラルではあるが、ガスが高温になるまでに排出する煙は二酸化炭素が大量であることを説明すると、苦笑しながらも興味深げに耳を傾けてくれた。

また輸送業者の方が来館されて、当館スタッフに「この企画展のメッセージを見て、自分の職業に改めて誇りを感じることができた」とコメントを残され、本当に企画してよかったと感じた。

東南アジアから来られたお客様の中にはタマラオを見て、「昔、家にあった」、「祖母が乗っていた」、「まさかまた見ることは」と、館内を案内するスタッフに涙ながらに伝える方もいて、それだけでも企画した充実感があった。BGMに足取り軽く展示場を巡るインバウンドの方もいれば、BGMの紹介パネルをじっくり見られる方もいて、これも企画の狙いどおりであった。会期最終日にはタマラオの後部座席の乗車可を行ったところ、老若男女問わず乗り込み記念撮影する方も多かった(写真58～59)。筆者が担当した企画展6回の中でも、このトランスポートーズは、やりたかったことを全て織り込み、毎日必ず企画展示場に足を運び、お客様の様子や安全の確認、そして機会があれば、お客様との交流を積極的に試みた。

他のスタッフも企画展を盛り上げるために、連動展示のエントランス車両の乗車体験を、積極的に案内した(写真60～61)。



写真58



写真59



写真60



写真61

5 今後の展望

今回の企画展は「感謝」という異色のテーマではあったが、普段中々展示できていない商用車に焦点を当て、更にレストレーション前のクルマを展示、展示場の調色を白にしたことも含めてチャレンジが多数あった。

この号がリリースされる頃、「お蔵出し展」と称し、普段は収蔵庫に保管され、常設や企画展でも殆ど展示実績が無く、一つのテーマとするには台数が少ない等で、活用が難しいクルマたちを、収蔵庫から表に出す企画展が開催中である。実は筆者の企画展も対外的には伝えていないが、過去6回全て、常設展示以外のフォード モデルT、コンセプトカー、モータースポーツ車両、黄金期のアメリカ車、軽自動車と言った、収蔵庫で活用の機会をうかがっていたクルマたちを、表に出すことも目的としていた。企画展を催す上では、レイアウトやデザインだけでなく、展示するクルマや、その時代背景も調査する必要があるため、企画展を担当する毎に知識が高まるのが事実である。

今後、この博物館がどうあるべきか、どうすべきか、非常に難しく、筆者も具体的には未だイメージができていない。

ただ、「やってはいけない」ことはあるが「正解」はなく、皆で考え、調査し合意したことは、まずやってみようが、活動の基本である。それは未来への選択肢を増やすことと信じており、博物館という舞台、車両／資料と言った役者を用いることで、今後のクルマ文化醸成へ一石を投げたいと思う気持ちだけは、試行錯誤しながら持ち続けていきたい(写真62)。



写真62

■企画展「トランスポートーズ 日本の輸送を支え続けているモビリティ」

企画:増茂 浩之(副館長)

作図・製作:(株)電広エイジェンシー

■副展示物(カタログ)

カタログ名	発行
みずしま自動三輪車	水島機器製作所
旭イワサキ號 1936年型 小型自動車	旭内燃機械株式会社
くろがね号 自動三輪車	日本内燃機械株式会社
ヂャイアント	帝國株式会社自動車部
ニューエラ1936 MODEL	日本内燃機械株式会社
1969 ポーターキャブ	東洋工業株式会社
1983 スズキ キャリィ	鈴木自動車工業
1977 ホンダ アクティ	本田技研工業株式会社
1993 ミゼットII	ダイハツ工業株式会社
1952 トヨペット ルートバン	トヨタ自動車工業株式会社
1970 いすゞ エルフ ハイルーフ	いすゞ自動車株式会社
1988 ミラ ウォークスルーバン	ダイハツ工業株式会社

■参考サイト

- ▶「NISSAN HERITAGE COLLECTION」(2023年1月にアクセス)

<https://www2.nissan.co.jp/HERITAGE/>

- ▶「株式会社 水野鉄工所ウェブサイト」(2023年1月にアクセス)

<http://www.mizuno-iw.co.jp/company/mizuno.html>

- ▶「MAZDA COLLECTION」(2023年2月にアクセス)

<https://www.mazdacollection.jp/i/BM9732>

- ▶「SUZUKI DIGITAL LIBRARY」(2023年1月にアクセス)

https://www.suzuki.co.jp/suzuki_digital_library/

- ▶「トヨタ自動車75年史 車両系統図」(2022年12月にアクセス)

https://www.toyota.co.jp/jpn/company/history/75years/vehicle_lineage/family_tree/index.html

■参考資料

NEWS from TOYOTA(昭和51年11月26日号)

築山閏二『木炭自動車』

上坂正雄『木炭自動車教本』

清水甲三『自動車及各种代燃車』

企画展「トヨタ博物館でSDGsを考える第3弾 ～クルマとゴミとカーボンニュートラル～」

期間：2023年8月1日(火)～2024年1月14日(日) 場所：文化館2F 企画展示室

藤井 麻希(学芸・企画1グループ)

1 はじめに

当館では、SDGs*をテーマにした企画展を2021年から実施し、2023年で3回目を迎えた。このテーマでの企画展を一区切りとするため、1～3弾を通したまとめとして記述する。

2021年にSDGsを当館で初めてテーマにする際、世間や会社などでSDGsについて見聞きすることが多くなったが、筆者を含め担当者は知識が薄かった。広まりつつあったこの社会課題はICOM(International Council of Museums:国際博物館会議)京都大会2019でも「博物館を通じて実現する持続可能な社会」がプレナリーセッションとして討議され、博物館関係の中で意識の高まりはあった。そうした中、当館でSDGsをテーマとして扱うことについて、館内で議論を重ね、博物館にとって“Sustainability”は、大きなテーマであり、使命でもあると考えた。歴史文化を末長く後世に伝える事を通じ、持続可能な将来を考える装置が博物館といえるのではないかと考え、当館の視点で来場者と一緒にSDGsについて学んでいこうということになった。

* Sustainable Development Goals(持続可能な開発目標)

2 1～3弾の概要

各回の概要は以下のとおりである。なお第1弾、第2弾の詳細については、『年報2021』、『年報2022』に記載している。

(1)「トヨタ博物館でSDGsを考える～究極のSDGsは人力車かもしれない～」

①概要

「SDGsとはなにか」を解説。国連で採択された2030年アジェンダを含め、アイコン、目標、ターゲット、課題を解決するために私たちが身近でできることを写真とともに紹介。



写真1 第1弾の展示室の様子

②展示車両

3台。トヨタ MIRAI(2020):カーボンニュートラルの代表的車種、トヨタ ヤリス(ハイブリッド)(2020):非常時に移動する電源としても活用できる電動車の一例、人力車(明治中期):日本発祥の初期のモビリティで移動の促進や雇用の受け皿でもあり、様々な社会的課題の解決に貢献した。SDGsに対し示唆に富んだ一台として展示。

③実施内容と来場者の様子

各目標の解説は担当者では書くことができず、中日新聞社様の既存解説を、許諾を得、使用させていただいた。またSDGsの基本情報、17の目標と169ターゲット、身近にできる活動一例を記載した冊子を作成、無料配布。夏休みおよび9月の土日にガイドツアーを実施。小学生は、夏休みの宿題にSDGsに関する課題が出ており、親子、また企業のSDGs担当者が、SDGsについて学ぶために来場するなど、これまででない層の来館者を獲得。但し、従来からの自動車ファンの企画展示場での足止め率は低かった。

(2)「トヨタ博物館でSDGsを考える 第2弾 ～食もクルマもカーボンニュートラル～」

①概要

カーボンニュートラルを大テーマとし、地球温暖化対策の一つとして温室効果ガスの排出量が注目されるようになってきた「食」、サーキュラーエコノミーによる資源循環が求められる「自動車リサイクル」、そして災害が頻発化する近年、被災時にやむをえずクルマを避難場所にする場合もあるため「車中泊避難」を取り上げた。

②展示車両

2台。トヨタ アクア(2021):車中泊避難の一例として、トヨタ ヤリス(2020):自動車リサイクルの一例として展示。

③実施内容と来場者の様子

鶏、豚、牛肉からのCO₂排出量の違いをイメージしやすいよう食品サンプルを展示したり、自動車リサイクルに関するパネルの前に自動車部品を展示したりし、各部品の主な素材と現在どのようなリサイクルがされているのか紹介。また「日本の温室効果ガスの排出・吸収量」、「温室効果ガス削減の解決策ランキング」、「世界における食品1kgあたりの温室効果ガス排出量」などのグラフにより、現状を分かりやすく把握できるようにした。会場中央に大きなセンターテーブルを設置し、そこに各テーマに関連する資料や書籍を設置し、来場者はセンターテーブルと各コーナーを行き来し、より理解を深めることができたようにした。

小学生のSDGsへの関心は高く、夏休みの課題のために来館する親子の姿もあった。自動車リサイクルのコーナーでは、リサイクル率99%の現状の取り組みや、普段みられない自動車部品とそのリサイクル方法展示に足を止める来場者が多かった。但し、カーボンニュートラルの訴求が弱かった。



写真2 第2弾の展示室の様子

(3)「トヨタ博物館でSDGsを考える 第3弾 ～クルマとゴミとカーボンニュートラル～」

①概要

自動車博物館の視点でカーボンニュートラルを取り上げ、特にクルマとゴミにフォーカスした。会場には低炭素エネルギーのモビリティの例として、電動車、バイオディーゼル車、ソーラーカーなど多様な車両を展示。

②展示車両

7台。ソラえもん号(1992年)/所蔵:日本自動車博物館、トヨタ ソーラーカー RaRaII(1991年 東京モーターショー出展車)、太陽電池パネルを搭載した「トヨタ プリウスPHV」実証車(2019年)(2023年8月8日～20日の期間限定展示)、トヨタ ランドクルーザー200(ダカールラリー2017参戦車両仕様)/所蔵:トヨタ車体株式会社、トヨタ コミューター(1970年 東京モーターショー出展車)、CARTIVATOR & SkyDrive SD-01(2018年)。



写真3 第3弾の展示室の様子



(左より)写真4・5・6 ソラえもん号(所蔵:日本自動車博物館)、トヨタ ソーラーカー RaRaII、太陽電池パネルを搭載した、トヨタ プリウスPHV実証車



(左より)写真7・8・9 トヨタ ランドクルーザー200(ダカールラリー2017参戦車両仕様)(所蔵:トヨタ車体株式会社)、トヨタ コミューター(1970年 東京モーターショー出展車)[所蔵:愛知こどもの国(右の車両のみ)], CARTIVATOR & SkyDrive SD-01

③実施内容

◆期間

夏休み期間中の家族連れ、より多くの学校団体に見てもらうため、会期を8月1日～翌年1月14日までと、通常より長くした。当館の場合、小学校団体の来館が10、11月に増加するため、それに対応する期間にした。会期が長かったため、途中で期間限定の車両展示をしたり、追加車両展示を行うなど、会期中に変化をつけるよう工夫をした。

◆車両

過去から現在までの多様な低炭素エネルギーのモビリティを展示。カーボンニュートラルに向け、さまざまな選択肢の一例として次の車両を紹介した。ソーラーカーとして、ソラえもん号、トヨタ ソーラーカー RaRaII。そして現在の太陽電池パネルの搭載車として、2019年から電気自動車航続距離や燃費向上効果の検証を目的に公道を走行し実証している、高効率太陽電池搭載の電動車「トヨタ プリウスPHV」。燃料に使用済み天ぷら油(廃食油)から精製されたバイオディーゼル燃料^{※1}を100%使用してダカールラリーに参戦した、トヨタ ランドクルーザー200。電気自動車として、1970年 東京モーターショーに出展された、トヨタ コミューター。今後、電動による次世代モビリティとして期待が高まっている、eVTOL(イーブイトール)^{※2}である、CARTIVATOR & SkyDrive SD-01。

※1 バイオディーゼル燃料(Bio Diesel Fuel)は、菜種油やてんぷら油などの植物性油を原料に製造される、ディーゼルエンジン用の燃料。

※2 Electric Vertical Takeoff and Landing Aircraftの略。電動モーターで複数の回転翼を回転させ、垂直離着陸できる小型航空機のこと。

◆テーマ

テーマの1つ目は、自動車の博物館としてクルマとカーボンニュートラルを取り上げ、カーボンニュートラルとはなにか、再生可能エネルギーとはなにか、自動車会社の取り組み、カーボンニュートラルに向けたクルマの紹介をパネルで実施。

2つ目のテーマは、より生活に密着したテーマとして、ゴミとカーボンニュートラルを取り上げ、なぜゴミを減らす必要があるのか、現在の家庭からでるゴミの現状と課題を伝え、ゴミの削減がなぜカーボンニュートラルにつながるのかを伝えた。

いずれも、現在の状況や課題をグラフや図を用い、分かりやすい解説を心がけた。パネルのところどころにクイズを設けたり、楽しんで取り組んでいただけるようイラストで紹介したりした。

参加型コーナーでは、SDGsに関する来場者の意識調査のため、丸シールによる簡易調査、来場者のSDGs活動の取り組みを書いて掲示する場、展示を見てより深く知りたい人のために、関連図書を読むことができる場も設けた。

3 第3弾のオープン後の反応

(1)来場者の様子と声

①来場者の様子

・車両

会場に入っただけで、「ソーラーカーだ!」と第一声を上げる人をよく見かけた。一つの車両に人気が集まることなく、まんべんなく車両、車両解説パネルを見られていた。海外の来場者は、展示車両を一通り見られるが、一番人気だった車両はバイオディーゼル燃料を使用しダカールラリーに参戦したトヨタ ランドクルーザー200(ダカールラリー2017参戦車両仕様)で、床下まで見る人がいた。アジアからの海外の来場者は、ソラえもん号を見て声をあげ、自身と一緒に写真を撮る人が多く、グローバルな認知度を改めて実感した。期間限定展示(8月7日～20日)のプリウスPHV実証車への足止め率は高く、実証車の展示期間に合わせて来館したという人もいた。

・パネル

保護者が子どもにパネルを説明する、一緒に話しながら見る姿があった。特に理解を深めるハンズオンのクイズは、楽しみながら行う家族がいた。来場者が足を止め、よく読まれているパネルは、「発電ごとの特徴と課題、各国の再生可能エネルギー比率」であった。ただしパネルを細部まで見る人は10組に1組程度だった。



(左より)写真10・11・12 人気の高かったパネル前



(左より)写真13・14・15・16 企画展示場での来場者の様子



(左より)写真17・18・19・20 参加コーナーの来場者の様子

②来場者の声

- ・将来のことなので考えなければいけないと思ってしっかりパネルを読みました。年パス会員ですが、今日から企画展が始まるので楽しみにきました。(60代・女性)
- ・子ども(中学2年生)の夏休みのフィールドワークのため、企画展を見るために来ました。(母娘)
- ・学校で水素やソーラーといった再生可能エネルギーについて発表するため勉強しにきました。(小学4年・男児)

(2)来場者投票

SDGsに関する来場者の意識を知るため、「みんなの意見」とし、気軽に参加できる投票コーナーを設置。問いは2つで、「SDGsの17の目標、世界は2030年までに達成できると思う?」、「SDGsの17の目標、あなたは意識的に取り組んでいますか?」とした。色の異なるシールを7種類用意し、小学生(赤)、10代(桃)、20代(黄)、30代(橙)、40代(青)、50代(緑)、60代(紫)とした。1つ目の問いについては「すべて達成できる、だいたい達成できる、頑張ればできる、ほとんど達成できない、達成できない」から、2つ目の問いについては「取り組んでいる、展示を見て今日から取り組む、取り組んでいない」から選んで、来場者自らシールを貼り付けていただくようにした。

投票は、気軽に参加できるからか、予想以上にボードがシールですぐに埋まった。そのため、期間中2回新たなボードに変更したのは嬉しい誤算だった。投票の集計は、学芸員実習生と担当スタッフで手分けをし、シールを1枚ずつ数えた。



写真21 カウントの様子



写真22 8月1日～9月3日の投票結果



写真23 9月4日～10月30日の投票結果



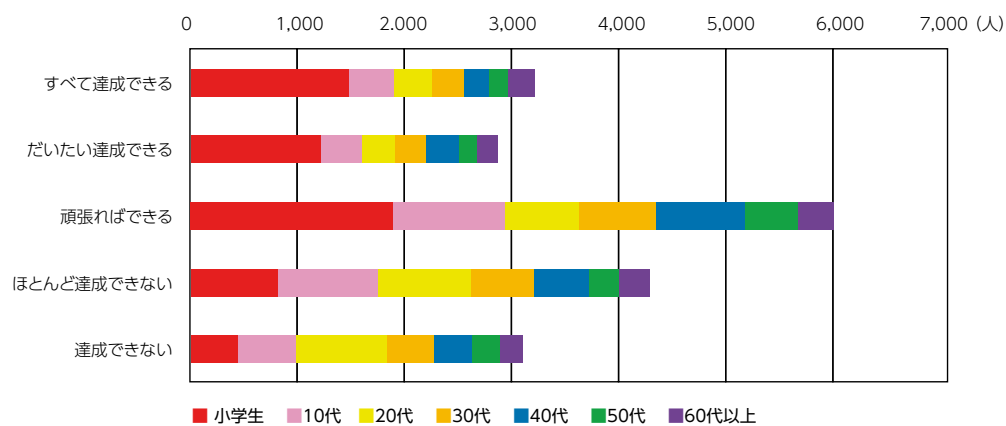
写真24 10月31日～2024年1月14日の投票結果

結果は以下のとおりであった。

グラフ1 当館SDGs展来場者の17の目標に関する意識

SDGsの17の目標、世界は2030年までに達成できると思う？

(N=13,050)



グラフ2 当館SDGs展来場者の取り組み状況

SDGsの17の目標、あなたは意識的に取り組んでいますか？

(N=4,763)

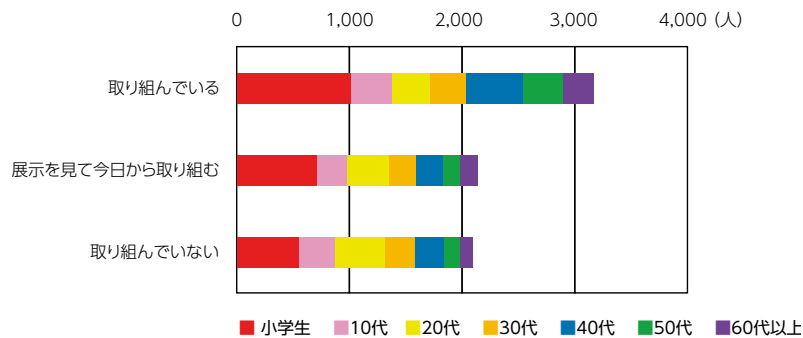


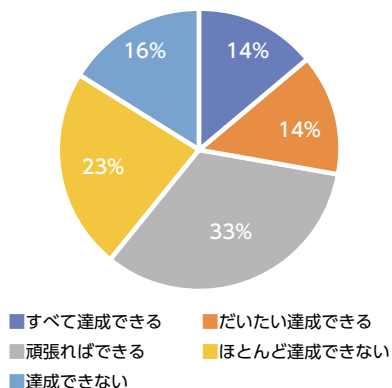
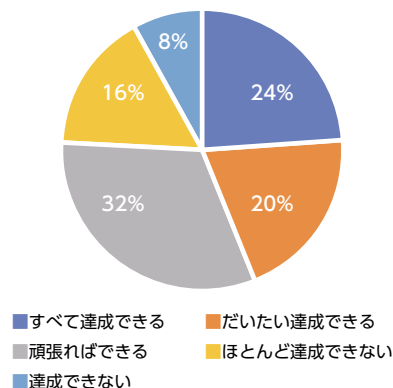
表1 当館SDGs展来場者の取り組み状況

(N=4,763)
(人)

	小学生	10代	20代	30代	40代	50代	60代以上
取り組んでいる	697	258	201	196	341	237	168
展示を見て今日から取り組む	424	174	256	146	148	101	96
取り組んでいない	370	208	279	171	150	82	60
合計	1,491	640	736	513	639	420	324

【参考データ】SDGsの17の目標、世界は2030年までに達成できると思う？

当館SDGs展来場者の17の目標に関する意識

グラフ3. 全年代を合わせた回答の割合
(N=13,050)グラフ4. 小学生だけの回答の割合
(N=3,897)

投票に参加した中で一番多かったのは小学生で、グラフ1については約3,900人の参加があった。どの期間も、ボードは赤いシールで真っ赤になり、その関心の高さがうかがえた。

「SDGsの17の目標、世界は2030年までに達成できると思う？」という問いに対して、「頑張ればできる」と答えた人が一番多く、全体の33%を占めた。次に多かったのが、「ほとんど達成できない」で23%であった。ただし「達成できる」、「だいたい達成できる」、「頑張ればできる」をあわせると、全体の61%の人が達成に向け前向きにとらえているということが分かった。

「SDGsの17の目標、あなたは意識的に取り組んでいますか？」という問いに対し、「取り組んでいる」と答えた人が一番多く、全体の44%を占めた。「展示を見て今日から取り組む」は、「取り組んでいない」よりわずかに多く28%だった。全体のうち、15%の小学生がSDGsに意識的に取り組んでいるとの回答だった。世代ごとの回答を見ると、20代を除いた、全ての世代で、「意識的に取り組んでいる」と答えた人が一番多かった。小学生のうち47%、10代のうち40%、30代のうち38%、40代のうち53%、50代のうち56%、60代以上のうち52%が、意識的に取り組んでいるという結果であった。

企画段階で見たウェブ調査では、40代、50代のSDGsに関する興味関心が薄いという結果があったが、当館の来場者に限って言えば、関心もあり、取り組んでいる人も多いという結果であった。

(3) 活動紹介コーナー

会場内では、「聞いて!わたしの取り組み!」として、来場者に自身の取り組みを書いていただき、情報共有する場を作った。最終的に、食品ロスについては574枚、災害対策については51枚、環境については533枚、計1,158枚の活動紹介があった。一方、SNSを通じた投稿を今回試みたが、わずかという結果に終わった。

ここでも小学生、10代の記述が多く、自分ごととして取り組んでいることが分かる。記入いただいた各自の活動内容(抜粋)は次のとおりである。

表2 聞いて!わたしの取り組み! 食品ロスについて

食 品 ロ ス	給食や日々の食事で食べ残しをしないように取り組んでいます。学校でSDGsに関する授業を受け、自分で取り組めることを探し、実行していけるようにしています。全員で本気で取り組まないと2030年までのたっせいは難しいと思うので、これからもがんばってまいります。(7歳)
	給食の時へらさず食べる。おかわりをする。まだ食べられる食べ物をすてない。魚など骨がある食べ物の時はできるだけ骨についている肉もたべる。(9歳)
	食品ロスを減らすために、自分が食べきれぬ物だけよそう事。賞味期限が近い物が手前においてある事を知ったので、これからは手前のものから食べたい。(11歳)
	僕は食品ロスを減らすためにいつも給食を残さずおかわりをたくさんしています。苦手なものでも残さず食べてつづけていけば、環境にもよいし、自分も健康に暮らせるので取り組んでいます。SDGsを2030年までに達成できるように頑張りたいです。(13歳)
	自分食べられる量を考えてつくったり、たのんだりするようにしたい。自分は一人前を食べられないことがあるから、おやつなどの間食をぬいて1回で完食できるようにがんばります!(13歳)
	食べれる分だけ頼んだり、作ったりする。買う時は手前の物から取る!!にんじん、じゃがいも、だいこんとかは皮ごと料理して食べる。(19歳)
	お魚は骨と頭も残さず食べます。賞味期限が過ぎてもちゃんと捨てずに食べます。(20歳)
	食品ロス削減のためにスーパーなどではなるべく日にちが短い商品を買ひ、期限までに食べきったり、使いきったりしています。(32歳)
	毎日、冷蔵庫のチェック、食べ残しているものがないか確認します。買いものも2~3日分しか買わずに小まめにいくようにしている。(41歳)
	スーパーで食品が廃棄される前の野菜を買う。(49歳)

表3 聞いて!わたしの取り組み! 災害対策について

災害対策	わたしの家はきよ年の台風で土しゃさいがいにあい家なくなりました。だからわたしは、友だちに大雨で土のにおいがしてきたらすぐにげてねとおしえてあげています。(8歳)
	新聞などをふだんからよく読み、社会の出来事を知り、友だちに南海トラフじしんとかのことを話し、自分の考えを知らせ、みんなで考えている。(9歳)
	防災食品をそろえ、寝袋や防災ラジオなどのグッズもそろえた。小学校で防災体けんにもさん加した。(9歳)
	自然災害が起こる前にひなん場所をかくにんしておく!防災バッグを用意しておく!共助、自助、公助を大切にす!(10歳)
	ハザードマップをたまに見て、自分が住んでいる場所はどなのかよそうしている。(10歳)
	ひなんする場所を見たり、防災ひなんじよに通ったりして、分かりやすくと、いざ起きたらすぐひなん所をさがさず、すぐバックなどを持ってひなんすること。(10歳)
	自分の寝る場所の近くに防災バッグを置いている。(13歳)
	あらかじめハザードマップ等を確認し、防災マップや非常食を準備しておく。(14歳)
	命の守り方、もしもの時の備えをしっかりとしています。学校で行っている命を守る訓練をしっかりとやっいてこ。避難場所も確認しておく!(15歳)
災害を防ぐことはできないので災害が起こった時に何をするか何ができるかを家族や友人と話し合っておくことが大切!!小さなことでも話し合!!(23歳)	

表4 聞いて!わたしの取り組み! 環境について

環境	うみにごみをポイすてしない。(6歳)
	手をあらうときは1回1回水をためて水のでるりょうをへらしている。(9歳)
	紙に絵をかくとき、一枚一枚つかわないではじこや、うらにかく。(10歳)
	ゴミをきちんと分別して、資源回収に出す。(10歳)
	なるべく節電・節水に取り組んでいます。(12歳)
	私はいつもビーチクリーンを通して環境活動に取り組んでいます!僕たち若い世代が次の時代に地球に何ができるかを考えて日々行動しています。(19歳)
	お洋服を買う時なるべくセカンドハンドや環境に配慮した物づくりをしているブランドから買うようにしている。(22歳)
	むだな物を買わないようにしています。長く使えるもの、デザインを選んで買い物をするようになりました。エコバックも利用しています。(23歳)
	生ゴミはしばって水分をすくなくしてもやす時の時間をすくなくできるようにして、野菜くずなどはかんそうさせて、庭の土の中にそのままめると微生物などが分解してくれみずも増えて土をたがやしてくれて土もフカフカになり、たまに野菜クズから野菜が育つので楽しい!!(40代)
毎週1回散歩コースの清掃、おもにペットボトル、空缶、ポリ袋、マスク、タバコの吸い殻etc.を拾っています。(73歳)	

担当者は書いていただいた意見に対し、双方向のコミュニケーションになるよう、「すごい!!!」「いいね!!!」「ナイス!」「すばらしい!」「大変よく考えています」などのゴム印をカードに押した。



写真25 食品ロスの活動紹介の一部



写真26 災害対策の活動紹介の一部



写真27 環境の活動紹介の一部

(4) 来場者追跡調査(2023年10月29日に実施 N=33)

展示場で来場者がどのように展示を見ているのか、学芸員実習生とともに追跡調査をした。調査対象者に最後にお声掛けし、どの展示、車両に興味・関心をもったのか、SDGsの知識についてもお聞きした。

動線については、入って右手に回る人が多かった。展示は、ゴミとカーボンニュートラルのコーナーの関心が高かった。子どもと一緒にきている親子は、親より子どもの方が展示をしっかりと見ている。展示車両は、小学生くらいの年齢にはソラエもん号が人気であった。それ以上になるとランドクルーザー200の人気が高かった。SDGsの知識については、内容を知っているという大人は多くはなかった。

左手に来場者が回らないため、会期中に中央の車両位置を反対側に変更したが、動線に大きな変化はなかった。車両のある所で足を止める人が多かった。但し、興味を持っている部分の人が人によりバラバラで、統一されたパターンはなかった。

図1 SDGs展 平面図

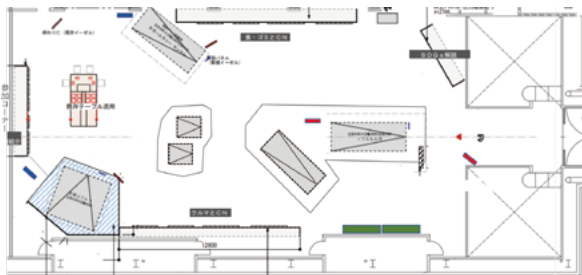
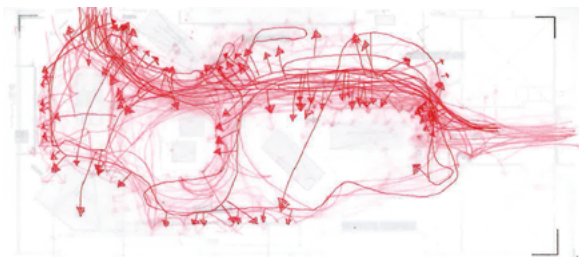


図2 SDGs展 来場者動線



4 3回実施したまとめと今後の課題

初めてSDGsをテーマに取り上げ、企画展を実施した時は、情報を収集するだけで精いっぱい自らの言葉で語ることはできなかった。他館が行っている事例もほとんどなく、17の目標のアイコン使用許諾のため国連への問い合わせなど、各種申請の対応に時間がかかり、展示物に手が回らず、展示車両もなかなか決まらなかった。展示内容については、何をどのように伝えたらよいか分からず、独自の視点で調査、伝えるということに自信がなかった。だが、2回、3回と回を重ねるごとに、情報を集積し、当館としての独自の視点や、テーマを深く掘り下げることができるようになった。また多くの協力者のおかげで展示資料や車両が回を重ねるごとに充実していき、第3弾では会期中に延べ7台の車両を展示することができた。継続テーマとして取り組み、マイナーチェンジをすることで、担当者が知識を蓄え、来場者調査をし、改善ポイントを洗い出し、PDCAを回すことができたのは、メリットであった。

足を止めていただく、心に響くための工夫として、展示物を多くしたり、展示車両を増やしたりし、少しでも興味関心を持ってもらうように配慮した。来場者調査をすると、やはり自動車博物館ということもあり、車両の展示をすることが一番興味を持って見ていただけるのだと実感し、どのようなテーマでも車両展示が当館にとっては重要だと改めて実感した。一方、テーマを絞ることで深い調査、展示ができた半面、飢餓やジェンダーなど取り上げることができないテーマもあった。第3弾で来場者に書いていただく活動紹介コーナーでは、提示した食品ロス、災害対策、環境以外のテーマ、特にジェンダーについての記述がいくつかあり、SDGsが掲げている「誰一人取り残さない」という理念からすると、じくじたる思いがあった。

SDGsは風化させてはいけなく、今後も博物館として継続的に取り組むべきテーマと考える。しかし今後は、企画展で個別に取り上げるというより、館の展示そのものにSDGsの概念が入るようにしていくことが課題と考える。

5 おわりに

今回、来場者の投票コーナーで多くの小学生が自分の意思を表明してくれた。展示自体もしっかり見ていたのは小学生が多く、自分の活動紹介も丁寧にしっかりと意見を書いてくれた子どもが多かった。また活動紹介では、10代、20代の若者が、身近に取り組んでいる活動を丁寧に書いてくれ、その視点や取り組み事例は生活に根付いているもので、意識が高いことが分かった。展示場で投票に参加したうちの23%、約1,100人の小学生が、2030年までにSDGsの17の目標を、頑張れば達成できる～すべて達成できると思っていることに、驚きとともに希望を持った。SDGsとは、未来のために生き方を変えること。今の状況を知り、自分だったら何ができるかを考え、どんな小さなことからでもやってみることが大切だと思う。本展示が見た人の行動を変えるキッカケとなっていたら幸いである。

■展示協力

愛知県環境局資源循環推進課、豊田市環境部循環型社会推進課、愛知こどもの国、日本自動車博物館、トヨタ車体株式会社、Dream On、一般社団法人Dream On Management（記載順不同）

■メインビジュアル



■参考文献、サイト

▶国際連合広報センター

https://www.unic.or.jp/activities/economic_social_development/sustainable_development/2030agenda/
(2023年7月にアクセス)

▶globalgoals.org

<https://www.globalgoals.org/> (2023年7月にアクセス)

▶次世代によるSDGs169ターゲット日本版

<https://www.asahi.com/ads/sdgs169/result/> (2023年7月にアクセス)

▶農林水産省「食品ロス及びリサイクルをめぐる情勢」

▶ポール・ホーケン(著)、江守正多(翻訳)『DRAWDOWNドローダウンー 地球温暖化を逆転させる100の方法』(2020)

▶川廷昌弘『未来をつくる道具 わたしたちのSDGs』ナツメ社(2020)

▶環境省「2021年度の温室効果ガス排出・吸収量(確報値)」

<https://www.env.go.jp/content/000128750.pdf> (2023年7月にアクセス)

▶経済産業省資源エネルギー庁『日本のエネルギー』(2023年2月)

https://www.enecho.meti.go.jp/about/pamphlet/pdf/energy_in_japan2022.pdf (2023年7月にアクセス)

▶経済産業省資源エネルギー庁『国内外の再生可能エネルギーの現状と今年度の調達価格等算定委員会の論点案』(2022年10月)
https://www.meti.go.jp/shingikai/santeii/pdf/078_01_00.pdf (2023年7月にアクセス)▶経済産業省資源エネルギー庁「日本が抱えているエネルギーの問題～日本のエネルギーのこれからを考える」
energy_in_japan_for_school_2.pdf (meti.go.jp) (2023年7月にアクセス)

▶環境省「一般廃棄物処理事業実態調査の結果(令和4年度)について」

<https://www.env.go.jp/content/000123409.pdf> (2023年7月にアクセス)

▶環境省「食品ロス量の推移」

<https://www.maff.go.jp/j/press/shokuhin/recycle/attach/pdf/220609-5.pdf> (2023年7月にアクセス)

▶農林水産省及び環境省 今日からできる!家庭でできる食品ロス削減! 政府広報オンライン (gov-online.go.jp)
(2023年7月にアクセス)

▶豊田市『豊田市一般廃棄物処理基本計画 概要版』(令和4年3月改定)

https://www.city.toyota.aichi.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/007/660/r040401/01.pdf
(2023年7月にアクセス)

▶豊田市「市内の食品ロスの状況」r0301.jpg (690×422) (city.toyota.aichi.jp) (2023年7月にアクセス)

▶国立研究開発法人 国立環境研究所『環境技術解説 バイオディーゼル』

<https://tenbou.nies.go.jp/science/description/detail.php?id=7> (2023年7月にアクセス)

▶トヨタ自動車株式会社『Sustainability Data Book』(2023)

https://global.toyota/pages/global_toyota/sustainability/report/sdb/sdb22_jp.pdf (2023年7月にアクセス)

■企画展「トヨタ博物館でSDGsを考える第3弾～クルマとゴミとカーボンニュートラル～」

企画・推進：藤井 麻希・小室 利恵(学芸・企画1グループ)

製 作：株式会社乃村工藝社

「お蔵出し展」

期間：2024年1月26日(金)～6月30日(日) 場所：文化館2F 企画展示場

鳥居 十和樹(学芸・企画1グループ)

1 背景

トヨタ博物館はクルマ館の展示車両140台の他にもおよそ400台の車両を収蔵している。常設展示には選ばれなかったとはいえ、これらの中には希少で保存状態の良好なものも多いが、企画展やイベントなどで披露される一部を除き、直近10年以上も日の目を見ないクルマが多い。ここ数年、新規収蔵車やレストア完了車両に加えて、こうした収蔵車から数台をクルマ館、文化館のエントランスに短期間展示しているが、毎回来館者の評判は良く「まとめて見てみたい」との声もしばしばいただくようになった。一方、当初2024年の企画展スケジュールは、年初から3ヵ月弱の空きがあり、新たな企画展を計画するにはやや短く費用対効果の薄いこの期間をどう埋めるかが課題であった。そこで、テーマを掘り下げて解説し、関連するクルマとともに展示する企画展とは趣向をかえて、収蔵庫に眠る珍しいクルマたちをご覧いただく収蔵車展を計画し、これを「お蔵出し展」と名付けることにしたのである。企画展と今回の収蔵車展の相違は図1のとおりである。

図1 企画展と収蔵車展

	テーマ	空間装飾	車両借用	期間	投下予算
企画展	自動車史／文化／技術等 テーマを設定	テーマに合わせた空間装飾	必要に応じ借用	6ヵ月程度	大
収蔵車展	全体テーマなし 希少車両そのものが主役	簡素	なし	3ヵ月程度	小 企画展の半額以下

2 実施事項














(1) 展示車両の選定

すべての収蔵車を①同型車の常設展示有無・②展示履歴・③歴史的価値・④保存状態などの項目を評価した上で、担当者2名が多彩な車型/生産国/時代、注目度/人気、希少性などに留意しつつ、来館者に分かりやすいように分類し、5カテゴリ計13台に決定した。

図2 車両選定資料

【2024年_収蔵車企画展_候補車両検討資料】										
データID	SPMI	資料名(原名)	年式/国	状態	平田	鳥居	検討	Remarks		
0219	三菱	三菱 コルト 1000F A81型	1968 日本	走行可	●	●	●	希少車・モータリゼーション期・当時珍しいファストバック		
10521	0392	トヨタ トヨタ バンデランツ FJ50LV型	2001 日本	走行可	●	●	●	希少性・知られていないトヨタ初海外生産地		
22629	0545	トヨタ アイゴ	2006 チェコ	良	●	●	●	希少車(日本未導入)・トヨタPSA合併		
394	1024	DAF 600	1959 オランダ	走行可	●	●	●	希少(オランダ製車両)・ロングセラー大衆車		
24287	1092	ロータス ロータス エランS4	1972 オーストラリア	●	●	●	●	他社・人気車		
22485	0432	スバル アルシオーネ2.7VX	1988 日本	△	●	●	●	他社・希少車・珍車		
175	0270	いすゞ いすゞ ピアッツァ E-JR130型	1982 日本	走行可	●	●	●	他社・希少車・外観良好		
272	0379	日産 ダットサン 16型 セダン	1937 日本	●	●	●	●	他社・程度良好・類似車両展示ナシ・情報アリ		
24302	0598	トヨタ トヨタ スカイラインG10 KPGC10	1970 日本	●	●	●	●	他社・人気車		
22958	0540	ホンダ ホンダ LM800	1967 日本	●	●	●	●	他社・希少車		
24295	0591	トヨタ トヨタ バブリカコンバートブル UP10S	1965 日本	●	●	●	●	●		
346	0072	トヨタ トヨタ 601 ユニバーサル	1965 ドイツ	走行可	●	●	●	希少車・東独製車両		
22751	0458	トヨタ ハイラックス VIGO	2005	良	●	●	●	希少車(日本未導入)		
22479	1059	シボレー シボレー ノヴァ	1984 アメリカ	良	●	●	●	希少車・産業史(トヨタGM合併L01号車)		
22722	1069	ボルシェ ボルシェ 928 S4	1987 ドイツ	良	●	●	●	5年以内エントランス展示あり・希少車・ボルシェ80年代の新機軸		

図3 展示車両

戦後の目玉大衆車		三菱重工業	コルト 1000F (AS1型)	1968	日本	伝説のスポーツカー		GM	シボレー コルベット ステイングレイ	1963	USA
		DAF Van Doorne's Autobusfabriek	DAF 600	1959	オランダ			日産自動車	ニッサン スカイラインGT-R (KPGC10型)	1970	日本
		VEBザクセンリンク	トラバント 601 ユニバーサル	1965	東ドイツ			ロータス・カーズ	ロータス エランS4	1972	イギリス
日本未導入の日本車		Toyota de Brasil (TDB)	トヨタ Vandeirante	2001	ブラジル	博物館所蔵の二輪車		日・三菱重工業	三菱 十字号	1947	日本
		Toyota Motor Thailand (TMT)	トヨタ Hilux VIGO	2005	タイ			日・三菱重工業	三菱 シルバービジョン (C-11型)	1949	日本
		TPCA (RTMMCZ)	トヨタ Aygo	2006	チェコ			本田技研工業	ホンダ スーパーカブ CA100型 (米国市場名 Honda 50)	1962	日本
トヨタの ミニバス		トヨタ車体	トヨタ ライトバス RK-170B型	1963	日本						

(2) 展示空間の創出

企画展と比較し限られた予算の中、さまざまな工夫によりコストを削減しつつ新たな手法をトライした。

① 収蔵庫の再現

実際の車両収蔵庫の写真を今回のために新たに撮りおろし、モノクロ加工を施して3面の壁面パネルに使用。収蔵庫内部に入り込んだようなイメージ効果を狙った。撮影・画像処理は企画担当スタッフが行うことで制作コストも大幅に低減した。



図4 壁面パネル

② 全面カーペット敷設

会場床面はウッドフローリングとなっているが、色・ツヤの主張が強いため過去の企画展でも作り出した空間イメージを損なうことがあった。照明の調整においても、スポットを用いたライティングでは床面が乱反射して狙った効果が半減するなど悩みのタネとなっている。特に今回の収蔵庫のイメージとは全く相容れないことから、初めて床全面に暗色のパンチカーペットを敷き詰めることにした。この結果、展示車両の外板色がよく映え、照明を吸収するためスポットライトのみを使ったライティングの効果も十分に出すことができた。



写真1 通常の床面

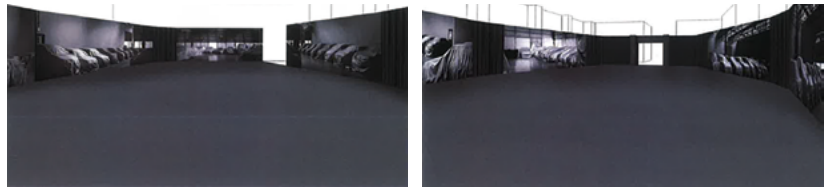


図5 今回の床面

③ ゲートの設営

「お蔵出し展」に相応しい入口を検討した結果、下部に“なまこ壁”を配した酒蔵をイメージしたゲートを制作することにした。これにより、純和風門構えの暖簾をくぐると薄暗い無機質な収蔵庫風空間に展示車が浮かび上がる異質な空間を生み出すことができた。



写真2 ゲート

④解説パネルの廃止とリーフレットの制作

解説パネルは、①コストが高い ②展示空間のイメージを損ねることから廃止し、これに代えて車両の一般的な解説だけでなく、カテゴリーの説明や各展示車のエピソードを加えたリーフレットを制作した。印刷までを内製化することでパネル設営に比較し大幅なコスト削減となった。



写真3 リーフレット

⑤展示場BGM

BGMは空間イメージに合わせジャズ、フュージョンなどメロウなインストルメンタル曲を中心に選んだ。さいわいにもご案内係に楽曲名を尋ねるお客様がいたり、「気に入った」とコメントをいただくこともしばしばあり、こうした場合はセットリストのコピーを差し上げ喜んでいただいた。

	Title	Artist		Title	Artist
1	Overture	櫻坂46	9	Dream Come True	Earl Klugh
2	Never Give up on a Good Thing	George Benson	10	Wishful Thinking	Earl Klugh
3	Breezin'	George Benson	11	Whisper and Promise	Earl Klugh
4	Do it Again	Andreas Varady	12	Room 335	Larry Carlton
5	Blue and Sentimental	Oscar Peterson	13	Stand Up	George Benson
6	A Rainy Day in Monterey	Joe Sample	14	Sóinha de Ser Com Você	Sergio Mendes
7	You're the Best Thing	The Style Council	15	As We Speak	David Sanborn
8	So This is Love?	George Benson			

図6 BGMセットリスト

⑥コスト削減ならびに新規取り組み

上述のように、限られた予算ながら内製化や寄せ止め、手法変更などにより相当額のコストを削減することにより、新たな展示手法を試行することができた。主な取り組みは下表のとおりである。

図7 コスト削減策と新規取り組み事項

コスト削減策と新規取り組み事項	新規取り組み事項
壁面写真の内製化 解説パネルの廃止 旧展示資材の流用 設営を旧展示解体と同日実施 壁面パネル間の暗幕設置	リーフレット(日英)内製制作 床全面カーペット敷設 ゲート設置

⑦展示空間

モノクロ写真を用いた背面パネル、パネル間を埋める暗幕とダークグレーのカーペットで、収蔵庫を思わせながら品質感の高い空間をつくり、調光では全体の照度を落としながらスポットを各展示車両のフロントエンドとフードに集中させることで陰影ある立体的な見映えを実現した。展示場からの退出時に目に入る一部背景パネルの裏には、収蔵庫内の車両の寄り写真をスナップ風に掲示した。また、3~4月にはゲート前に桜木を、6月にはアジサイの造花を置き季節感を演出した。



写真4 展示場内a



写真5 展示場内b



写真6 展示場内c



写真7 展示場内d



写真8 背景パネル裏面の装飾



写真9 桜木の演出

3 来館者からのフィードバック

(1) アンケート結果

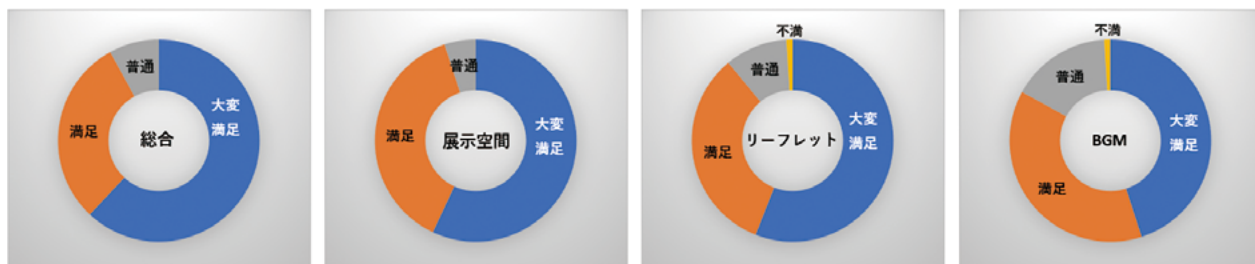
今回も会場でウェブアンケートを実施した。

図8 デモグラ特性



デモグラ特性を昨年同時期に開催した企画展のデータと比較すると、性別は全く変化がないが、年齢層別では30、40代の構成比がともに伸び、60、70代が大きく減少した。結果として20～50代がバランスよく全体としては若返っている。居住地では、昨年の年報で特記した“東海3県以外”の増加がさらに鮮明となった。

図9 満足度



展示の総合満足度では「大変満足」「満足」合わせて92%を占め高い結果となった。新たな手法に挑戦した展示空間は95%以上が満足と答えておりコストを抑えながらも工夫次第では高い評価を得られることが分かった。今回初めてパネルを完全に廃止し、解説はリーフレットのみとしたが90%が満足している。テーマや空間づくりの方向性次第では今後も十分に受け入れられる手ごたえを得た。個人の嗜好が左右するBGMも90%近くに評価された。

(2) 会場での声

ご案内係と筆者自身が会場でお聴きしたコメントをいくつか抜粋して下に示す。

図10 来館者の声

展示車両について

大好きなハコスカGT-Rが嬉しい。初めて見る希少な車両も多く、じっくり見て写真もたくさん撮りました。

ライトバスが収蔵されているとは思わず、驚いた。とても丁寧にレストアされていて素晴らしい。

展示空間について

壁紙や床がモノクロームに統一されていて展示車が映えてよいですね。入口の桜も季節感があって素敵です。

お蔵の中にいるようで面白い。本物の収蔵庫もこういう入口なのですか？

BGMについて

選曲がとてもいい。(セットリストをお渡しすると)さっそくダウンロードしてお気に入りリストに登録します。

リーフレットについて

1台ずつのエピソードが楽しく、持ち帰って記念のお土産になるのでありがたいです。

その他

400台もあるということなので、ぜひ「お蔵出し展」をシリーズ化して見せてほしいです。

4 おわりに

冒頭に述べたように今回の展示は、スケジュールの狭間を埋めるべく取り掛かったものだが、空間デザインや解説手法、コスト削減などにさまざまな手法を実験的に用いて来館者の受容度を探った。さいわいどのトライアルも評価は上々で今後の企画展などにも活かすことができそうである。「お蔵出し展」のシリーズ化などは計画にないが、収蔵車をまとめた展示が計画に上った場合にはすぐに使える空間づくりの文法も得ることができたように思う。いずれにせよ、クルマ館・文化館両館エントランスの展示を含め今後も貴重な収蔵車をできるだけご覧いただける機会を設けたいと思う。

■「お蔵出し展」

企画統括：鳥居 十和樹(学芸・企画1グループ)

企画手配：平田 雅己(学芸・企画1グループ)

製作：株式会社乃村工藝社

第34回 トヨタ博物館 クラシックカー・フェスティバル

実施日：2023年10月22日(日) 会場：愛・地球博記念公園(モリコロパーク)

岡庭 宏昌(学芸・企画2グループ)

1 新型コロナ禍明けでの開催(アフターコロナ)

「クラシックカー・フェスティバル(以下CCF)」は、「日本におけるクルマ文化の醸成」を目的に、開館の翌年(1990年)から毎年欠かさずことなく継続してきた。新型コロナの影響で継続の危機を迎えながらも、4年ぶりに制限のないフルサイズのCCF開催に向けてテーマを「継承と進化」とし長久手の風物詩であるCCFを「リアル」に楽しみ、華のあるイベントとして開催したいとの思いで、トヨタ博物館の館員全員参加で企画をスタートさせた。

2 テーマの決定とアフターコロナに向けて

楽しくクルマを見る、参加者、来場者が「リアル」に楽しめるイベントであるという原点に戻り、また、CCFのロゴを今まで長久手と東京で別々のロゴを使用していたが今回統一をし、参加台数を昨年より20台多い120台に拡大、走行披露・乗車体験、キッチンカーでの飲食販売を復活した。

また、長く愛され続け受け継がれるクルマ文化と、変化を恐れず進化し続けるクルマに焦点をあてた展示のシンボルカーとしてクラウンを選び、パレードの先導を初代クラウンRS型、最後尾を16代目クラウン(2022年発売のクラウクロスオーバー)が走行した。



新ロゴマーク

(1) テーマ「継承と進化」をキーワードに走行披露、展示車両を決定

- ① 走行披露・乗車体験：世の中に「進化」をもたらしたクラシックカー
 - キャデラック モデル サーティ(1912年・アメリカ)
 - キャデラック エルドラド ビアリッツ(1959年・アメリカ)
 - ダイハツ ミゼット DKA型(1959年・日本)
 - トヨタ2000GT ボンドカー(1966年・日本)
- ② 進化し続けるクルマ
 - トヨペット クラウン RS21型(1960年・日本)
 - トヨタクラウン クロスオーバー(2022年・日本)、スポーツ、セダン、エステート(2023年・日本)

(2) イベントの復活と新企画

- ① コロナ前イベントの復活：走行披露、乗車記念撮影、キッチンカー
- ② 新企画：参加者と学芸スタッフとのふれあいコーナー「サンデーふれあいアフタヌーン」
館員全員でクルマの各時代に合わせた衣装でのお出迎え

3 実施内容

(1)長久手市の風物詩となった公道パレード(トヨタ博物館出発→モリコロパーク)

パレードの車列は、一般公募で集まったクラシックカー約120台と初代クラウンと16代目クラウン(写真1)で長久手市内を走行した。出発式には長久手市の佐藤有美市長(写真2)よりご挨拶を頂戴した。

クラシックカーを一目見ようと大勢の見学者が早朝より来館され、出発前にはパレード参加者と一緒に写真を撮られる場面も多く見受けられた。

公道約14kmの沿道には途切れなくつづく見学者の方々が手を振って、ご声援くださった。(写真3)



写真1



写真2 佐藤市長(左から2番目)



写真3

(2)大芝生広場イベント(モリコロパーク)

【当館収蔵車走行披露】(写真4~6)

大芝生広場で3周の走行披露を実施した。ドライバーの館員もクルマに合わせた衣装で演出。安全対策としては、外周と内周をカラーコーンで囲い、誘導スタッフを適所に配置。アナウンスで走行中横断をしないように呼びかけた。

写真4 キャデラック モデル サーチ
(1912年・アメリカ)写真5 ダイハツ ミゼット DKA型
(1959年・日本)写真6 トヨタ 2000GT “ボンドカー”
(1966年・日本)

【出展社プレゼンショー】(写真7~9)

新たにトヨタすまいるライフ様に加わり全10社が出展。来場者参加型ブースやプレゼントがもらえるブースも多く、多くの来場者で賑わった。ユーザー様の貴重なご意見をいただけたと出展社様から好評のお声もいただいた。



写真7 GR Heritage パーツ



写真8 トヨタすまいるライフ



写真9 日本介助犬協会

【館長のお散歩トーク オーナーインタビュー/学芸スタッフによるサンデーふれあいアフタヌーン】

時間の都合で毎年、館長と話ができる参加者が限定されてしまっていたが、今年は、その合間に当館学芸スタッフによる「サンデーふれあいアフタヌーン」(写真10・11)を実施し、3チームに分かれて会場を回り、参加者の方々とクルマ談議に花を咲かせた。また、トヨタタイムズの取材(写真12)も並行して行われた。



写真10



写真11



写真12

【車両展示ゾーン】(写真13~15)

参加者同士や来場者との交流が活発に行われ、自慢の愛車を手作りパネルで説明される方や、中には来場の子どもを乗車させてくださる方もおり、大いに盛り上がった。



写真13



写真14



写真15

【車両展示ゾーン/特別展示「継承と進化」記念撮影】

走行披露を終えたクルマに乗車し記念撮影会を実施(写真16・17)。多くの順番待ちの列ができた。

また、社内の協力で新型クラウン全4車種(写真18)を展示した。発表前であったため、事前告知ができなかったがシークレット的な効果もあり会場での人気度は高かった。

写真16 キャデラック エルドラド ビアリッツ
(1959年・アメリカ)写真17 キャデラック モデル サーティ
(1912年・アメリカ)

写真18 新型クラウン

【グルメゾーン】(写真19~21)

事前の予想はコロナの影響もあり、あまり利用者はいないのではないかと心配もあったが、予想に反してたくさんの方にご利用いただいた。開始と同時に混雑し各店舗に大行列が続いて、出展者の方には良かったが、参加者、来場者にとっては非常に不便な思いをさせることとなった。出展スペースに限度はあるが、今回の反省を生かして来場者数に応じた提供を検討していきたい。



写真19



写真20



写真21

4 評価

展示内容やパレードコースなどについて参加者や来場者はどう受け止めてくれたのか、また今回、新たに導入した学芸スタッフとのふれあいの場や館員の衣装についての評価はどうだったのか。下記にて一覧で紹介する。久々のフルサイズイベントで反省点もあるが、概ね企画の狙いは達成されているものとする。意見、改善点は次回へ申し送りし、更に進化したCCFとなるようにしたい。

【参加者・来場者からの意見】(★低評価 ☆高評価)

パレード	コース	<p>右折を極力避けたルートで参加者に好評。歩道があり沿道応援が可能なコースを選定。同じ時間帯、同じ曜日での事前走行を実施し渋滞予測や誘導ポイントを確認。</p> <p>★曲がり道の誘導が分かりづらく道に迷ってしまった。</p> <p>★公園の敷地内に入ってからの渋滞。</p> <p>⇒大芝生広場入場時、信号でバラバラになった車列を整えて見栄え良くまとまって入場していただく演出が裏目に出た。</p>
	沿道応援	<p>参加者アンケートでは93%の方が満足以上の高評価ではあるが、誘導や園内渋滞改善意見多数。</p> <p>★沿道応援に旗などがあるともっと盛り上がる。</p> <p>★トヨタ博物館内の走行はもう少しゆっくりでお願いしたい。</p> <p>☆沿道のみなさんがあたたかく涙が出るほど感動した。</p> <p>☆長久手市民一体のクルマ文化の定着行事だと感じた。</p>
モリコロパーク	展示・企画	<p>新企画のサンデーふれあいアフタヌーンや乗車体験の高評価を多くいただいた。</p> <p>また、イベント盛り上げ策で行った館員の衣装が高評価を多くいただきうれしく思う。</p> <p>★予想以上の来場者であったため、投票用紙不足。</p> <p>★参加車両の年式を下げた方がよい。(普通にまだ販売されている)</p> <p>☆参加者、館員がクルマや時代に合わせた小道具や衣装でイベントが盛り上がった。</p> <p>☆多種多様なクルマとオーナーとの親睦が深められる機会だった。</p> <p>☆一度見てみたいという念願が叶った。</p> <p>☆年々工夫された新しい企画で新しいファンが楽しめると同時にクラシックファンも楽しめる。</p>
	出展社・グルメ	<p>昨年より出展者が増加し、参加者、来場者からも喜ばれた。</p> <p>ジブリパーク見学後にキッチンカーを利用された方も多く見受けられた。</p> <p>★キッチンカー不足による混雑。</p> <p>☆子どもも楽しめるブースもたくさんあり良かった。</p> <p>〈出展団体からのコメント〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アンケートや意見を直接聞ける大変良い機会だった。(アンケート目標100件⇒結果371件) ・家族や若い年齢層、女性同士の方も来場されており意外だった。 ・来場者の年齢が幅広く、アンケート有効数が意味のあるものだった。 ・毎年活動紹介の機会提供により来場者に興味を持っていただくことができています。 ・出展社プレゼンショーにより会場の方々へ紹介ができて良かった。
	その他	<p>来場者が多く、トイレ不足の意見が多数あった。一番目立つ場所へ集中したのが主な要因であり、次回以降、各トイレに他のトイレの案内を設置するなどの対策を検討したい。</p> <p>★モリコロパーク内のトイレ不足。</p> <p>★トヨタ博物館からの出発式を見るための駐車場不足。</p> <p>★参加車両の警備誘導間違い。</p> <p>★CCF限定グッズを希望。</p> <p>★トヨタ博物館の盛り上げイベント不足。(モリコロサテライト会場としてのイベント実施等)</p> <p>☆終了時間が早くなり帰りにトヨタ博物館に立ち寄ることができた。(参加者)</p>

5 次回に向けて

今回のCCFは、冒頭にも述べたとおり、アフターコロナでの開催となり久々の制限の無い実施となった。リアルイベントの完全復活にふさわしくたくさんのご来場をいただけた。昨年までは制限付きかつ規模縮小のイベントであったため、準備も苦労が多かったが、久々の制限のないフルサイズでの運営では参加者、来場者への満足度向上、安全対策や企画内容充実といったことに館内全員で取り組んだ。マスク無しで笑顔の交流が実現し、運営としても嬉しい限りである。

今回、大きな事故もなく成功裏に開催できたのは、イベントを支えていただいた多くの協力・支援いただいた行政や社内外的関係者の皆様、運営スタッフの皆様、そして参加者、来場いただいたお客様のおかげである。改めて感謝申し上げます。

■クラシックカー・フェスティバル トヨタ博物館 担当スタッフ

全体統括：布垣 直昭(館長)

運営統括：大石 典子(学芸・企画2グループ長)

企画運営：岡庭 宏昌、伊田 直代、柴田 喜美枝(学芸・企画2グループ)

展示車両企画：増茂 浩之(副館長)

運営：大塚 善秀(副館長)、鳥居 十和樹、平田 雅己、堀部 和雄、藤井 麻希、小室 利恵、中田 浩信、小橋 正典、足立 隆博、安藤 美登、福井 雄二、久保井 利治、生駒 育男(学芸・企画1グループ)、中村 長泰、與語 美紀子、菅沼 未奈(学芸・企画2グループ)、水野 勉、土館 泰裕(部運営企画グループ)、吉田 真由美(会館グループ)、(株)トヨタエンタプライズ



資料

<資料1> 開催概要

プログラム	時間	内容
クラシックカーパレード	8:45~10:40	日米欧の一般参加車両約120台が長久手市内の公道約14kmをパレード 〈コース〉 「<資料2> パレードコース」参照
車両展示・交流	9:30 ~15:00	パレードを終えた一般参加車両約120台を一堂展示
企画展示ゾーン	9:30 ~15:30	イベント展示会場 博物館車両展示ゾーン、体験イベントゾーン、レストアゾーン、地域連携ゾーン
ステージ	11:00~14:30	来賓・主催者挨拶、各種表彰、記念撮影
交通安全体験ゾーン	9:00~15:30	交通安全体験ブース「トヨタ安全かたる」体験コーナー クルマの死角確認体験、反射材効果の体験、反応テスト、交通安全宣言
地域連携ゾーン	9:00~15:30	<ul style="list-style-type: none"> ・日本介助犬協会(シンシアの丘)：介助犬訓練施設のPR、チャリティーグッズ販売 ・長久手市観光交流協会：長久手市のイベントや情報紹介 ・愛知県都市整備協会：愛知県都市整備協会管理の都市公園紹介やグッズ販売 ・トヨタ博物館 ミュージアムショップ：トヨタ博物館オリジナルグッズ販売
クルマ情報ゾーン	9:00~15:30	<ul style="list-style-type: none"> ・GRヘリテージパーツ：GRヘリテージパーツ展示 ・クルマよろず相談：新明工業による旧車、旧車部品の相談 ・KINTO：展示車両に加えてKINTOのサービス紹介 ・FMM：富士モータースポーツミュージアムのPR ・トヨタすまいるライフ：2024年4月「初代クラウン・レストア・プロジェクト」商品開発に向けたお客様の声を抽出
グルメゾーン	9:00~15:30	長久手市商工会議所の協力による出展

<資料2> パレードコース

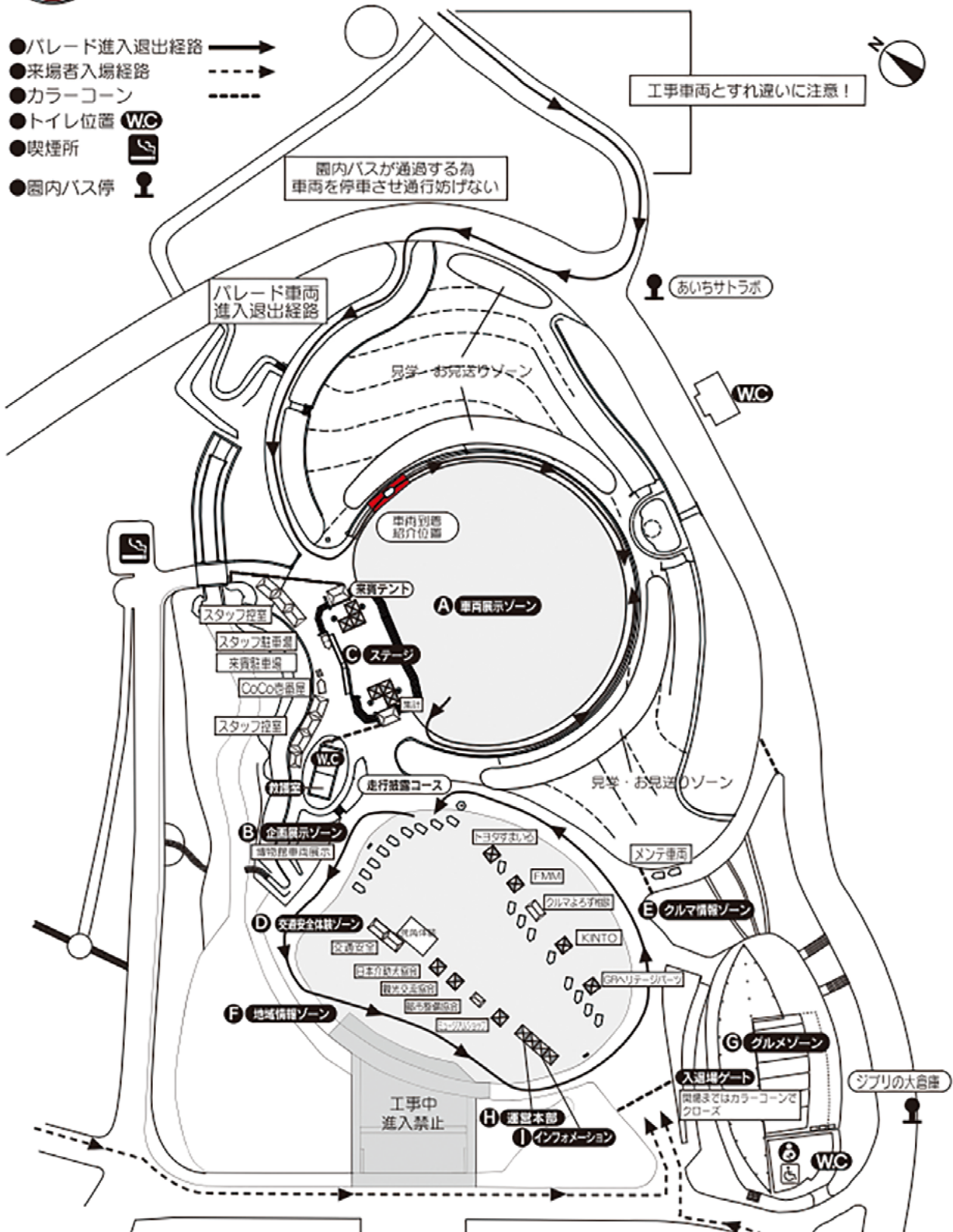


トヨタ博物館
富士モータースポーツミュージアム



第34回トヨタ博物館クラシックカー・フェスティバル
CLASSIC CAR FESTIVAL

3. ゾーン別会場平面図



特別企画「スタッフは語る！ クルマでつながるトークリレー」

期 間：2023年10月1日(日)～12月17日(日) ※毎週日曜開催(除く10月22日)

場 所：クルマ館2F、文化館1F、2F、3F

増茂 浩之(副館長 兼 学芸・企画1グループ長)

1 企画の背景

2023年9月末から、クルマ館の改修工事により一部のゾーンが閉鎖され、お客様が見学できないことになった。安全に関わる件であるため止むを得ないことではあるが、何かしら、その期間でのお客様満足度を維持する施策が必要だと感じた。一つは、常設で人気のトヨタ 2000GT前期型が見学できないことから、普段はバックヤードで保管中の後期型、ボンドカー、ロードスターを一気にエントランス展示することで話題性を保った。もう一つは、新型コロナウイルスが第5類に移行したことから、4年振りにお客様との交流型のイベントを実施したいと思い、改めて当館の活動内容や経験も伝えながら、共感いただく工夫も交えた企画、館員によるトークリレーを提案した。各人が持てるクルマの知識や博物館従事者で得た経験などを話しながら、点ではなく、クルマをKeyに線でつながるイベントとするのが主旨である。

尚、2019年にも「館員によるミニ講座」の名で実施したが、その後、博物館に配属されたが従事年数が少ない館員もいるため、講座ではなくトークの名に変更した。開催は毎週日曜、館内の定刻ガイドツアーと時間が被らないように設定した。(図1)



図1

2 実施内容

以下、実施順に、トークの内容、お客様の反応を記載する。

■10月1日(日)：「クルマづくり日本史」解説ガイド (写真1～3)

場 所：クルマ館2F クルマづくり日本史 常設展

担 当：鳥居 十和樹(学芸・企画1グループ)

参加者：13名(クルマづくり日本史内は狭いため、人数制限で実施)

<トーク内容>

- ・トヨタグループ新任役員研修での解説内容を基に事前にシナリオ案を作成し、参加者の反応を見ながらエピソードを抜粋しながら解説した。
- ・“物語”を中心に産業形成のプロセスを説明。研修時によく問われた「何が決め手だったと思うか?」についても触れ、商工/通産省、事業家の知恵と懸命な働きに加えて時運の要素も強かったことを結語とした。

<お客様の反応>

研修解説を基によりやさしい内容で実施。熱心に耳を傾け、東京からこのために来館された方もいた。



写真1



写真2



写真3

■10月8日(日)：毎回頭を悩ます、企画展の四方山話(写真4~6)

場 所：文化館1F TINY STUDIO

担 当：増茂 浩之(副館長)

参加者：14名

<トーク内容>

- ・過去6回担当した企画展の工夫や悩みを、スライドを使いながら解説。
- ・企画展のテーマは会社のメッセージや自動車産業の動向を踏まえて決めている。
- ・企画展示室に入った時のインパクトを重視している。
- ・プロローグとエピローグメッセージを展示場に設置し、お客様へ担当者なりの想いを残している。
- ・一番悩むのは関心を誘うテーマ名、但し単なるアイキャッチだけでなく学芸的な意味は副タイトルに込めている。

<お客様の反応>

企画展の悩みや工夫を解説、特にトランスポートズの企画プロセス紹介には食い入るようにスライドを読まれていたり、写真に撮っている方が若干名。トーク後、企画展開催にも悩みや葛藤があるのがよくわかったと参加者よりコメント有り。



写真4



写真5



写真6

■10月15日(日)：レストアシリーズ ランドクルーザーFJ60V編(写真7~9)

場 所：文化館1F TINY STUDIO

担 当：平田 雅己(学芸・企画1グループ)

参加者：23名

<トーク内容>

ランドクルーザー一生涯70周年を迎える2021年にあわせて未収蔵車両を収集した。その中から現在も根強い人気を誇るFJ60Vのレストア作業を行う事となった。ランドクルーザー誕生のエピソードを交えながらレストア作業の内容について写真を中心に様々な苦労話や分解して判明した驚きのエピソードなどを紹介。

<お客様の反応>

- ・カップル、親子連れ、見識の深いご年配の方等、バラエティーに富んだ参加者。
- ・レストア内容に関連した質問あり。(SUS板補修の見分け方は?ラダーフレーム&足回りの劣化状況はどうだったのか?内装材や樹脂部品の補修方法は?など)

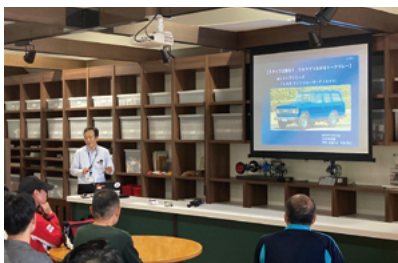


写真7

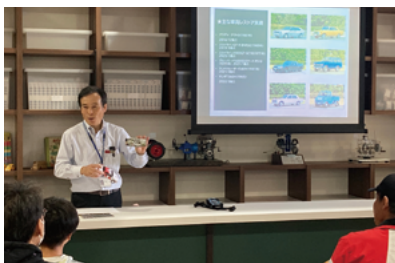


写真8

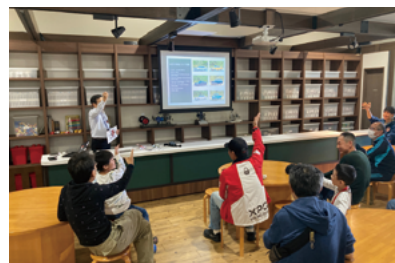


写真9

■10月29日(日)：こんなト博 知ってる？ マニア選手権(写真10~12)

場 所：文化館1F TINY STUDIO

担 当：岡庭 宏昌(学芸・企画2グループ)

参加者：19名

<トーク内容>

- ・最初にトヨタ博物館が、どのようなメンバーで運営、構成されているかを紹介
- ・年間イベントの紹介(クラシックカーフェスティバル、ユニークベニュー、オンライン見学等)
- ・「館員・トヨタ博物館」、「芸能・漫画」、「長久手市」、「映画・音楽」のカテゴリーに分け博物館やクルマに関連したクイズを出題し、参加者が回答のクイズ大会を実施

<お客様の反応>

- ・親子、クルマ好き女子、常連の方まで幅広く参加された。
- ・緩やかな雰囲気でのクイズ大会なので、気軽に参加いただけた様子。
- ・女性が積極的に手を挙げて答えてくれたのが意外であった。
- ・今回の印象から、様々な検定がある中、「トヨタ博物館検定」を設定し、級やランキング形式にすると、よりご来館の意欲が増えるのではと感じた。



写真10



写真11



写真12

■11月5日(日)：ダ・ヴィンチの自走車、再現までの軌跡(写真13~15)

場 所：文化館1F TINY STUDIO

担 当：増茂 浩之(副館長)

参加者：13名

<トーク内容>

- ・クルマ文化資料室開設時に展示していた模型は、お客様からの質問にお答えできない素性不明な再現度であった。
- ・お客様の疑問を明確にすべく、一から考察をし、新たな再現模型製作を計画した。
- ・考察を進める中、当館だけでは力が及ばず、模型メーカーの力を借りてメカニズム解明と再現を進めた。
- ・これらを元にダ・ヴィンチが描いたであろう動力伝達機構、自走への思いを来館者に伝えることができるようになった。
- ・トーク後、文化館2Fの企画展示場に場所を移し、模型の走行披露を行った。

<お客様の反応>

- ・聴講者は多くはなかったが、当館の年間パスポート会員の方々には、特に熱心に聴いていただいた。
- ・4年振りの模型の走行披露はゼンマイの強度が心配で、強く巻けなかったものの、カムの有無・数で直進や回転半径が変わることを理解いただいた。
- ・「実用化されたのか?」、「内燃機関の初自動車と歴史上はどれくらい年数が違うのか?」など、有識者ならではの質問を受け、教材としての価値も高いと改めて感じた。



写真13

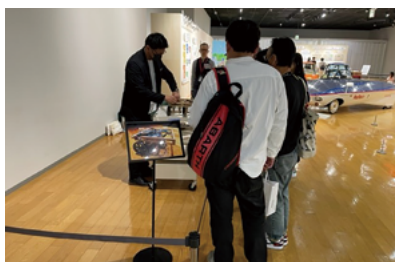


写真14



写真15

■11月12日(日)：クルマの名前の意味と想い(写真16～18)

場 所：文化館1F TINY STUDIO

担 当：大塚 善秀(副館長)

参加者：13名

<トーク内容>

- ・車名にはそれぞれ企画・開発者の想いが込められていることを、「①初級編」、「②これを知っているとちょっと鼻が高い編」、「③これを知っているとツウ編」、「④おまけ」の四段階の構成で紹介。
- ・それぞれ①13台、②9台、③5台、④5台の計32台について、40分強の時間で説明。
- ・車名のみならず、その車にまつわるエピソードも添えて興味をもていただけるように工夫を凝らして実施。

<お客様の反応>

- ・年間パスポート会員の方が3名参加され、準備した内容では簡単すぎるかと懸念したが、アンケート結果からは、知らない内容が多く、おもしろかったとの評価をいただいた。
- ・参加された小学6年生1名には少々難しい説明になってしまい改善の余地あり。
- ・アンケート結果は以下のとおり。

とてもよかった3/7、よかった4/7、

なぜよかったのかの理由→知らない内容が多かったから7/7

時間配分 → ちょうどよい5/7、短い2/7

内容のレベル → ちょうどよい7/7



写真16



写真17



写真18

■11月19日(日)：自動車カタログ語り隊!(写真19～21)

場 所：文化館3F 図書室

担 当：小室 利恵(学芸・企画1グループ)

参加者:13名

<トーク内容>

- ・最初に参加者から、今までで印象に残っているカタログ内のキャッチフレーズを募る。
- ・該当のキャッチフレーズが掲載されているカタログを、図書スタッフが閉架書庫から探し公開。
- ・そのキャッチフレーズにまつわる話を参加者が発表。
- ・当館からは、所蔵カタログの中でインパクトのある形(大きさ、形状)をしたカタログを紹介。

<お客様の反応>

- ・40代以上の男性がメインだったが、中にはご夫婦での参加もあった。
- ・すごく楽しみにしていた、と30分前から図書室内で待機されるお客様が数名いらっしゃった。
- ・事前告知なしで唐突に思い出深いキャッチフレーズを尋ねたが、多くの参加者から積極的に発表いただけた。
- ・お客様の発表に対し、「いいよね、それ」「そういえば、そういうのあったよね」等、肯定的な意見がほとんどで終始和やかに進んだ。
- ・終了後も「これで終わりはさみしい」と、8名程が席に残って、各々のカタログ愛を語ってくださった。連絡先を交換されている方たちもおられた。
- ・担当者に「またやってほしい」「宿題だしてくれたら考えてくるよ」等、ありがたいコメントをいただいた。



写真19



写真20



写真21

■11月26日(日)：クルマ文化資料室、企画者は語る!(写真22～24)

場 所：文化館2F クルマ文化資料室

担 当：藤井 麻希(学芸・企画1グループ)

参加者：11名

<トーク内容>

- ・クルマ文化資料室を設立する上での企画者の思い、完成までに行った様々な調査や展示計画過程などをお伝えした。
- ・展示室の色、ケース、配置など細部に渡った工夫など、いつものガイドツアーでは語られない別の角度から展示室を紹介した。
- ・タブレットを用いて、展示室の製作過程の写真をお見せしながら話すことで、理解を深めた。

<お客様の反応>

- ・文化資料室内を閉鎖せず行ったが、人数としては10人程度がちょうど良いと感じた。
(固まり感、一体感、声が届き資料が見られるが、他の来場者に迷惑をおかけしない)
- ・参加者はリピーター、年間パスポート会員の方で初来館の方はおられなかった。
- ・資料室の定刻ガイドツアーに参加したことのある方は1/3程度で、中高年の男性がほとんどであった。
- ・冒頭で、最後に質問をお受けするとお伝えし、一人だけに時間を割かないよう配慮。展示や考え方について、5・6名の方から手が上がった。
- ・専門的な質問より、展示後の反省点、展示資料の選定基準、清掃の仕方などで、トークの主旨に合った内容。
- ・本当に興味を持っている人が参加され、終始穏やかで最後にはスタッフとお客様の一体感もあった。



写真22

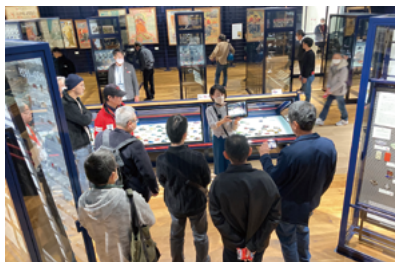


写真23



写真24

■12月3日(日)：今日から始める楽しい模型製作!(写真25～27)

場 所：文化館1F TINY STUDIO

担 当：堀部 和雄(学芸・企画1グループ)

参加者：30名

<トーク内容>

- ・モノ作り(クラフトマンシップ)の醸成の裾野を広げる趣旨で、プラモデルの用具と手法を説明。
- ・更にフルスクラッチによるモノ作りを、実例を交えながら紹介。
- ・製作時の困り事や手法について質問を受けて、細かく説明し理解と共有を深めた。

<お客様の反応>

- ・お子様連れのご家族、高校生、30代、40代、50～60代の各年代層の方々が参加され、熱心に聞いていただいた。
- ・初心者の方に合わせた内容の資料を作成したが、スクラッチに関する興味、質問等も予測されたので、前日にスクラッチの製作手法についての資料も追加で作成。

- ・トーク中に参加者より『スクラッチの手法が知りたい』とのお話があり、急遽2部構成にし、後半は少し専門的なスクラッチ手法について説明した。
- ・最初は戸惑ったが、参加者全員がスクラッチの手法について興味深く、好意的に聞いていただいた。
- ・トーク終了後も、参加者全員が模型をじっくり見られ、気になる箇所について様々な質問があった。
- ・お答えすることで、有意義な情報交換の場にもなった。
- ・またトーク後、『今日から始めてみます』や『久しぶりにやってみようかな』という声を聞けた事が、モノ造りの裾野を広げる一助になれたように思う。



写真25



写真26



写真27

■12月10日(日)：館長による特別講話(写真28～30)

場 所：文化館1F TINY STUDIO

担 当：布垣 直昭(館長)

参加者：34名

<トーク内容>

来場者により興味を持っていただくために、二つのトーク・テーマをご提示して多数決で選んでいただいた。

1)「100年前の変革からみたモビリティ変革」、2)「リアビューミラーのディープな世界」 結果、2)が選ばれた。

一見このテーマはクルマの一部品にすぎないニッチなテーマに見えるが、時代の変遷を追う事で、ミラーを通じた時代変化のトレンドを知っていただけるよう工夫した。はじめは、助手席の女性がバニティミラーで後ろを確認している様子を見た事からヒントを得たともいわれるが、その後、車幅感覚をつかんだり、空気抵抗を減らしたりと、後ろを見る以外の様々な機能がおり込まれていった。

<お客様の反応>

質問も多くいただき、細かな話から、これからのミラーはどうなっていくのか?という将来予測の問いまであった。それだけ関心も深くもっていただけたようで手応えを感じる事ができた。遠い県外からわざわざ来られた方もおり、話が終わった後に4名位の方から記念写真を求められるなど、普段直接お話しする機会のないお客様との貴重な交流の場ともなった。



写真28



写真29



写真30

■12月17日(日)：クルマのボディカラーのミニ知識(写真31～33)

場 所：文化館1F TINY STUDIO

担 当：大石 典子(学芸・企画2グループ長)

参加者：38名

<トーク内容>

ボディカラーの視点でクルマに再興味をいただくことを狙いとし、クルマ館の展示車や文化館を紹介して誘引。

①最近の国内外の人気ボディカラーについて

②ボディカラーは時代を映す鏡

1960年～現在に至る日本のボディカラーの変遷と、流行りを作ったボディカラーの紹介

③ボディカラーのトリビア

過去禁止されていたボディカラーや、国や人種による色の見え方の違い

<お客様の反応>

- ・半分はリピーターの方だったが、小学生のご家族4組や若い男性のグループ、ご夫婦など幅広くご参加。
- ・STUDIO内が29名とほぼ収容限界、STUDIO外で聴講される方が4~9名ほど。
- ・前半は時代の変遷と流行りを作った色などを説明し、子供たちが飽きてくる後半にクイズ形式でトリビアを織り交ぜ、参加できる流れにした。やはりトリビアの方が盛り上がり実感。
- ・話の途中、参加者への投げかけもしたが、盛り上がり欠けたのが次回への課題。
- ・待ち時間を利用して閲覧できるように、カウンターに各年代のカタログのボディカラーページを広げたところ、イベント後にも残って興味深く眺めている方やご質問される方がおられた。
- ・トーク内で展示場所を紹介・誘引したところ、イベント後に参加者が見に行かれていた。



写真31



写真32



写真33

3 総論

今回のトークリレーは、計10回開催、延べ223名の方に参加いただいた。

比較的、4年前のミニ講座も担当した館員は、博物館で得た知識や経験を伝える、ある意味まっとうな学芸・学術要素が濃い内容であった。初めて担当する館員は、お客様参加型のクイズ形式や、元々持てる知識を博物館の目線で解釈する内容が多く、初めて聴講する方が親しみやすいテーマで、参加数も多い傾向であった。中でも図書室で実施した「自動車カタログ語り隊!」は、カタログを元に共有・共感の場となり、その場で初めて会ったお客様同士でも打ち解けることができ、今後目指す博物館の一つのスタイルと感じた。

今後も、改修工事の有無問わず、お客様に伝える、あるいはお客様から教えてもらうようなイベントでクルマ文化を少しずつ、できるところから醸成していくつもりである。

企 画：増茂 浩之(副館長)

企画展 ル・マン100周年記念企画 「ミニカーが語る 挑戦の軌跡」

期間：2023年5月16日(火)～7月2日(日) 場所：文化館1F TINY STUDIO

堀部 和雄(学芸・企画1グループ)

1 企画の狙い

世界3大レースの一つ「ル・マン24時間レース」が、記念すべき100周年を迎える2023年の大会。

暫くワークスとして参加が無かったポルシェ、50年ぶりにル・マンに戻ってくるフェラーリや、その他ヨーロッパの強豪勢を相手に、5連覇を果たしたトヨタが、どのような戦いを繰り広げるか世界中の注目が集まる中、弊社各館でも、ル・マン24時間レースを盛り上げる目的で様々趣向を凝らした。富士モータースポーツミュージアムでは、トヨタが挑んだル・マンの歴史として歴代参加車両の展示とレジェンドドライバーを招いてのトークセッションを開催。トヨタ会館は、トヨタが残した軌跡の紹介をパネルと動画で紹介するとともにTS050 HYBRIDや優勝トロフィー、レーシングスーツを展示。そしてトヨタ博物館では、収集しているミニチュアカーやポスター、書籍や関連する資料を展示し、文化館全体で盛り上げると共に、お客様により興味を持っていただくよう工夫した。

2 実施内容

(1)ル・マン24時間レースの参戦車ミニチュアカー展示(文化館 1F TINY STUDIO)

“歴代優勝車”“日本車の挑戦”“革新的なデザイン”の3つのテーマを設け、当館収蔵品、及び館員のコレクションから厳選し、合計160台のミニカーを展示した。(写真1)



写真1

(2)ル・マンのポスター展示(文化館 2F クルマ文化資料室)

ル・マン24時間レースのポスターおよび当時の雑誌記事を拡大して展示。

あわせて黎明期の自動車レース、モナコグランプリのポスター、リトグラフなど合計約30点展示。100年前の第1回開催のレースを報じた記事などでル・マンの歴史と伝統を伝えた。(写真2)



写真2

(3)ル・マンの書籍、関連資料展示(文化館 3F 図書室)

国内外の書籍と共に、ル・マンを題材にした映画のパンフレットも複数展示し、館全体で盛り上げた。(写真3)

以降は筆者が担当したミニチュアカー展示について詳細を記述する。

3 ミニチュアカー展示

(1)会場の構成

TINY STUDIOに3台の展示台を設置し、メインの展示台(大型1台)に優勝車、サブの展示台(小型2台)に、日本車の挑戦と、革新的なデザインのテーマに沿った1/43サイズのミニチュアカーを展示。更にカウンター奥の棚には厳選した1/18サイズのミニチュアカーを展示する事で会場内の展示充実度を高めた。



写真3

展示台はお客様の動線を確認するように配置、お子様も大人も見やすいように展示台の高さを考慮し、ミニチュアカーを様々な角度から見学できるようにした。

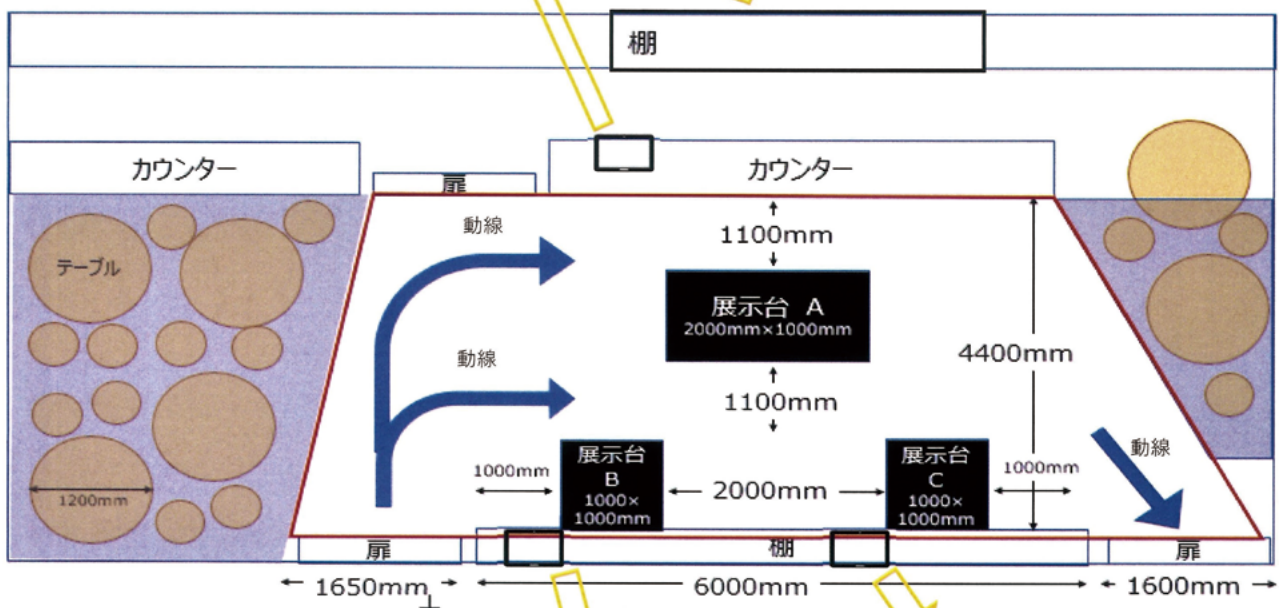
【TINY STUDIO レイアウト】

2023 ル・マン24時間レース ハイパーカー エントリーリスト

No.	Team	Car	Driver	Driver	Driver
1	Castrol Racing	Castrol V Series B	Earl Bamber	Alex Lynn	Richard Westbrook
2	Castrol Racing	Castrol V Series B	Sebastien Buemi	Benoit Ouellet	Scott Dixon
3	Play1 Yamalard Racing Team	Yamalard Yammalard 001	Tom Williams	Salihou Coulibaly	Jacques Villeneuve
4	Porsche Penske Motorsport	Porsche 963	Dave Cameron	Michael Christensen	Frédéric Makowiecki
5	Porsche Penske Motorsport	Porsche 963	Markus Winkelhock	André Lotterer	Landon Knicker
6	Toyota Gazoo Racing	Toyota GR010 Hybrid	Mike Conway	宮本賢二(Miyauchi Kenji)	Joey Hand
7	Toyota Gazoo Racing	Toyota GR010 Hybrid	Sebastien Buemi	Bradley Barker	Will Miller
8	Toyota Team GTC	Porsche 963	Antonio Felix da Costa	Wolfgang Ullrich	Yuki Tsunoda
9	Ferrari AF Corse	Ferrari 499P	Antonio Pace	Miguel Molina	Nicklas Nielsen
10	Ferrari AF Corse	Ferrari 499P	Alexander Pier Guidi	James Calado	Alessio Ghinassi
11	Porsche Penske Motorsport	Porsche 963	Frédéric Makowiecki	Mathias Jander	Michèle Leclère
12	Porsche Penske Motorsport	Porsche 963	Paul di Resta	Mikael Johansson	Joey Hand
13	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
14	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
15	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
16	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
17	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
18	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
19	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
20	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
21	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
22	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
23	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
24	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
25	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
26	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
27	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
28	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
29	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
30	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
31	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
32	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
33	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
34	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
35	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
36	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
37	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
38	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
39	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller
40	Proton Competition	Proton 63B	Luca Nardi	Giuseppe Montanari	Max Miller



1/18 ミニカー



入りロパネル



紹介パネル



トヨタの挑戦パネル

(2) 各エリアの詳細

◇ 歴代優勝車両の展示 (展示台A)

第一回は1923年に“ラッジウィットワース杯24時間耐久グランプリ”“Grand Prix d' Endurance de 24Heures Coupes Rudge-Whitworth”として開催された。その時に優勝したシュナール エワルケル(Chenard et Walcker)から、2022年“Toyota GR010 Hybrid”の優勝車までの90台全てを展示。(写真4・5)



写真4



写真5 1923年 シュナール エワルケル

◇日本車の挑戦(展示台B)

1970年のマツダ製10A型(ロータリーエンジン)を搭載したリーバイスレーシングのシェブロンB16が日本のル・マンへの挑戦の始まりで、その後シグマや童夢などのプライベーターが挑戦を続け、1980年代マツダ、日産、トヨタ、ホンダ等の各メーカーが、ワークス・準ワークス体制で参戦し、1991年には悲願であった国内メーカーのル・マン制覇をMAZDA 787Bが飾った。翌1992年以降、国内メーカーは優勝から遠ざかり続けたが、2012年からHybridの車両で再挑戦を始めたトヨタが“GR”として2018年に総合優勝を果たすと、以降2022年まで5連覇を達成し2023年に100周年の記念レースに挑む事となった。栄光を掴むまで挑戦し続けたジャパンスピリッツを感じられる、国内メーカーの参戦車(35台)を展示。(写真6・7・8)



写真6



写真7 童夢 LM81



写真8 シグマ MC73

◇画期的なデザインの展示(展示台C)

伝統ある“ル・マン24時間レース”も、実は草レースの様相でスタートし、多種多様なカテゴリーの車を駆ったドライバー達が“誰よりも速く走り、誰よりも先にゴールする”ことだけを目的し、整備不十分な路面と荒れた路肩ギリギリまで、自らの持つ全てのテクニックを駆使して走り、栄光のゴールを目指した。クルマを造る側も、どの車よりも速く・頑丈なクルマを造ることを目標に設計し、優勝こそ逃したものの、より速く・長く走る姿を思い描きデザインされた美しく、印象に残る参戦車(35台)を展示。(写真9・10・11)

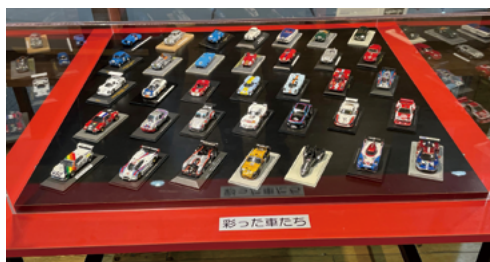


写真9



写真10 ビシロール



写真11 アバルト1000

◇ル・マンを更に楽しむためのポップ類の設置

“2023年 エントリーリスト” “トヨタのル・マン挑戦の始まり” “画期的なデザイン” “企画展入り口パネル”等のポップにより、ル・マン24時間レースについて詳しく紹介し、ミニチュアカーの展示を更に楽しめるようにした。

(3) お客様の反応

TINY STUDIOを使用している小規模な企画展という事で、足を運ぶお客様の数も通常の企画展に比べ少ないのは否めないが、展示された数多くの煌びやかなミニチュアカーが、特注の展示台の雰囲気も相まってモータースポーツファンと思しきお客様のグループの中で、それぞれが自身の“推し”のレースカーについて楽しそうに話をされているのも、非常に印象的であった。展示してあるレースカーの成り立ちを知らない子供達も“走る広告塔”であるデザインやカラーリングの美しさに目を輝かせ、“自分のお気に入りの1台”を見つけたようだった。

4 今後に向けて

展示テーマは、多くのモータースポーツファンにある程度納得いただける内容と感じた。カテゴリーは様々あれど、モータースポーツはクルマ好きには“共通言語”である事を、改めて強く実感した。“実車”“スケールモデル”“アクセサリ”“紙類”などを、それぞれが学び・楽しむ“趣味人”が確実に存在するので、その層をターゲットに他の館とも連携しながら、裾野を広げる様な盛り上がりにも今後もつなげたい。

■2023年度企画展「ミニカーが語る 挑戦の軌跡」ル・マン24時間レース 100周年記念

企画 統括：堀部 和雄(学芸・企画1グループ)

企画・展示担当：小橋 正典、足立 隆博(学芸・企画1グループ)

製 作：有限会社 日新

協 力：アウトガレリア ルーチェ

■参考文献(抜粋)

1. LE MANS 1923-1999 Volume 1 1923-1974 Brooklands Books
2. LE MANS 1923-1999 Volume 2 1975-1999 Brooklands Books
3. 24 HEURES DU MANS 1923-1992 / 2 EDITIONS D'ART J.P.BARTHELEMY
4. 奥山俊昭/神田重巳『LES 24HEURES DU MANS』NEKOPUBLISHING CO. LTD

I：1年間の学芸・企画活動 7

2024年世界自動車博物館会議 日本開催に向けて

期間：2024年10月29日(火)～11月1日(金) 場所：トヨタ博物館、富士モータースポーツミュージアム

大塚 善秀(副館長)

1 世界自動車博物館会議の沿革

世界自動車博物館会議(World Forum for Motor Museums、以下WFFMM)は、欧州のThe European National Museums と米国のThe National Association of Automobile Museums が中心となり、「世界の自動車博物館が直面する様々な問題や課題をグローバルな視点で捉え、歴史遺産とも言える各種車両への情熱を共有する人々と出会い、知識を交換する機会を提供する」ことをミッションとして、英国立自動車博物館の実質的オーナーであるモンタギュー卿の提唱で1989年に発足し、以降隔年で開催されている会議体である。2023年までに、イギリス、ドイツ、フランス、イタリア、オーストラリア、アメリカで計15回開催されてきている。



図1 WFFMM ロゴマーク

2 日本開催の経緯

2020年にWFFMMの事務局である英国自動車博物館から、トヨタ博物館に対し、第16回会議の日本開催についての打診があった。これが実現した場合は、当該会議のアジアでの初開催となり、重要なものとなることを踏まえ、トヨタ博物館としてその検討をはじめた。

そして、「博物館」の世界会議という点に鑑み、同年9月に独立行政法人国立科学博物館(以下国科博)産業技術史料情報センター長(当時)の鈴木一義氏に当該会議について相談をした。同氏からは、アジアでの初開催はとても意義が深いこと、日本のものづくり、クルマづくり、クルマ文化を国として海外にアピールする好機であること、実施に際してはオールジャパンでの体制を敷いた方がよいが、日本の自動車博物館には国立の館がないので、文化庁傘下で国科博が事務局をしている全国科学博物館協議会(以下全科協)の中に分科会を設置する仕組みづくりをしてはどうか、などの意見、助言をいただいた。また、同年12月には国立科学博物館館長(当時)林良博氏に相談をした。同氏からも国科博、全科協にとってもとても良い話であって協力したい、全科協の中に実行委員会を設置して進めてはどうかとの意見、助言をいただいた。実行委員会設置については、国科博の加盟館ではない自動車メーカー各社も当該会議に主体として参加できるようにするための提案であり、後に我々はこの手法を採用させていただくこととなった。

また、合わせてトヨタ自動車社長(当時)豊田章男氏にも本件を相談した際には、「良い話ですね。進めたらよいと思う」「トヨタ自動車だけでお受けするのは変ではないか。国内自動車メーカー様も協力してくださると思う」との助言をいただいた。

3 WFFMM日本開催のための体制

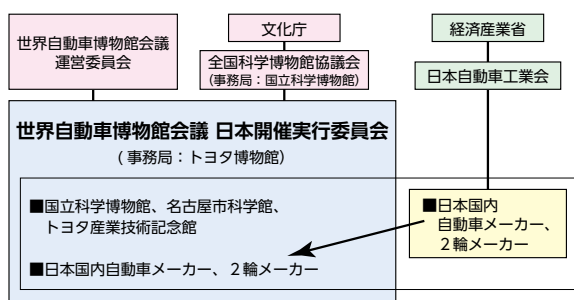
前述の各氏からの助言に基づいて、WFFMMを推進し、実現するために、またこのWFFMMが今後も日本で開催される際のサステナブルな仕組みとして、我々は以下の2本の柱でWFFMMの体制を整えた。

一つ目の柱：文化庁傘下の全国科学博物館協議会内にWFFMMの日本開催実行委員会を設置する

二つ目の柱：経済産業省傘下の一般社団法人日本自動車工業会(以下自工会)の会員企業14社に上記実行委員会のメンバーになっていただく

尚、国内4輪、2輪メーカーだけではなく、博物館としての知見が豊富な国立科学博物館、名古屋市科学館、トヨタ産業技術記念館にも実行委員会メンバーになっていただくこととした。

図2 WFFMM開催体制



国内4輪・2輪メーカーの具体的なWFFMMの実行委員会メンバーは次のとおりである(50音順)。

いすゞ自動車(株)、カワサキモータース(株)、スズキ(株)、(株)SUBARU、ダイハツ工業(株)、トヨタ自動車(株)、日産自動車(株)、日野自動車(株)、本田技研工業(株)、マツダ(株)、三菱自動車工業(株)、三菱ふそうトラック・バス(株)、ヤマハ発動機(株)、UDトラックス(株)

今回のWFFMMの日本開催実行委員長は、トヨタ博物館館長 布垣直昭氏(トヨタ自動車(株)社会貢献推進部)としたが、ノウハウの蓄積等を考え、次回以降の日本開催に向けたサステナブルな体制とすべく、副実行委員長に、国科博館長 篠田謙一氏、日産自動車(株)グローバルブランドエクスペリエンス部部長 安藤駿介氏、本田技研工業(株)コーポレートプロモーション部チーフエンジニア 朝日嘉徳氏、マツダ(株)総務部部長 谷本康成氏になっていただいた。

そしてこのWFFMM日本実行委員会の傘下には事務局を設置し、そのメンバーはトヨタ博物館、富士モータースポーツミュージアムのメンバーを配置している。

また、WFFMM本体については、Haynes International Motor MuseumのMichael Penn氏がその運営委員会(ボードミーティング)の議長をされているが、上記の日本の実行委員会事務局の中から1名をこのWFFMM本体のボードメンバーに登録していただき、ボードミーティングに参加することで連携を取る形としている。

4 2024年日本開催WFFMMの概要

まず日程は次のとおりである。

- ・2024年10月29日(火)～11月1日(金) 於 トヨタ博物館(愛知県長久手市)、富士モータースポーツミュージアム(静岡県駿東郡小山町)

具体的には、10月29日(火)は、ウェルカムパーティーを行い、10月30日(水)と10月31日(木)はトヨタ博物館にて本会議を開催し、11月1日(金)に富士モータースポーツミュージアムにて展示見学とフェアウェルパーティーを実施するという流れである。

尚、日産自動車(株)、本田技研工業(株)、マツダ(株)の協力のもと、WFFMM会議の参加者が、本会議の前に、この3社の展示施設を見学いただけるオプションツアーも用意した。

次に参加者規模であるが、この原稿を執筆中はまだ参加者を募集している最中であるため、あくまでも見込みであるが、欧州主要博物館、米国主要博物館、アジア諸国主要博物館等からの参加者を約50名、国内4輪、2輪メーカー約40名、国内主要自動車博物館、マスコミ関係者など約20名、その他約20名の計130名程での開催を見込んでいる。

ちなみに、WFFMMボードミーティングとしては今回の日本開催を機に、今後当該会議をアジア諸国にもアピールしていきたいとの意向があり、WFFMM日本実行委員会事務局メンバーが、海外視察も含め、インドネシア、タイなどの現地博物館を訪問し、当会議のアピールや日本での参加を打診する動きもとっている。

以下は参加が見込まれる主要博物館の一部であるが、2024年6月時点で15カ国(内、豪亜7カ国)約40館、50名強の参加要望をいただいている。

- ・Haynes International Motor Museum(英)[世界自動車博物館会議事務局長博物館]
- ・Jaguar Daimler Heritage Limited(英)
- ・Musée National de l'Automobile(仏)
- ・Autoworld Museum(ベルギー)
- ・4C's Motor Museum(豪)
- ・The Henry Ford(米)
- ・Rolls Royce Foundation(米)
- ・National Automobile Museum(馬)
- ・Isle of Man Motor Museum 他

5 2024年日本開催WFFMMで取り上げ、議論するテーマ

WFFMM本体からは次の項目を会議のテーマの要素として織り込んでほしいとの要望が出されている。

最後の「Japaneseness」を除くこれらのものは過去の会議においても普遍的な要素として議論されてきたものであり、日本開催においても尊重することとした。

「Culture & Heritage」「New Trends & Digitization」「Community」「Operation」「Mobility & Future」「Japaneseness(日本らしさ)」

上記各種要素を念頭に、我々は当会議の2年近く前からどのようなテーマで議論すべきかを検討し始めた。

まずは日本会議のメインテーマとして**「温故知新(Hindsight Insight Evolution)」**を設定した。

これは、自動車博物館が、歴史・文化を学び、未来を考える施設であるということを改めて確認し、提案する意味を込めている。

そしてこのメインテーマをもとに、会議当日に議論する具体的なテーマ案についても検討を重ねたうえで、事務局としての腹案を携えて自工会会員の国内4輪、2輪全メーカーを訪問し、内容の説明をして回った。この時点では、前述したWFFMM日本開催の体制はまだ構築されていない段階であり、テーマ案の説明と合わせて、トヨタ博物館(トヨタ自動車(株))と一緒に、実行委員としてこのWFFMMの日本会議開催の主体になっていただきたいという要請もしながらの各社訪問となった。

果たして、2023年12月には全社合意の元、前述したようなWFFMM日本開催実行委員会を発足させることができた。その後この実行委員会を重ねて開催し、その中でもこのテーマ案については議論をしてきた。

また、当然のことながらこのテーマ案については、WFFMM本体のボードミーティングでも説明をし、助言と理解をいただきながら検討を進めていった。

2024年5月時点で固まってきたテーマ案は以下のとおりである。

〈10月30日(水)会議1日目〉

	テーマ項目	具体的なテーマ内容
1	基調講演	①何故、日本で自動車産業が栄えたのか
2	海外での日本の旧車人気とは	①80年代、90年代の日本車が今、欧米で人気なのはなぜか? ②英国における日本のクラシックカー文化： モーターミュージアムの新たな章
3	デジタルの活用例、リアルとの使い分け	①CSR活動のバーチャル化と企業博物館の将来展望 (拡張する企業博物館の価値) ②AIの動向 モーターミュージアムの変革
4	博物館運営のくふう・悩み	①遺産価値の再評価 ②博物館運営のくふう・悩み

〈10月31日(木)会議2日目〉

	テーマ項目	具体的なテーマ内容
5	日本の自動車メーカーのヘリテージ活動	①日本の自動車メーカーのヘリテージ活動 旧車オーナー・旧車関心層との理想的な関係構築 ②CLASSIC MAZDA 旧型車向けサービス事業概要
6	クルマが文化になりえた背景	①モーターミュージアム:その歴史と目的 ②自動車が「文化」となり、その将来の展望について
7	アジアにおける自動車文化形成と自動車博物館の役割	①移動の可能性を、アジアの全ての人に ②オーストラレーシアの自動車博物館について
8	100年前の大変革考察と未来へのメッセージ	

この様に、8つの大テーマに分けて、なおかつその大テーマ一つについて2つの小テーマを設定し、その中身を具体化していった。

また、各大テーマ毎にWFFMM日本実行委員会社からファシリテーターを配置することとした。これは2022年に米国Revs Instituteで開催された第15回会議に、トヨタ博物館の布垣館長、増茂副館長他4名が視察を兼ねて参加した際に、各セッションにこのようなファシリテーターがいなかったことによって、折角の発表が、大きな議論へとなかなか進まなかったことを踏まえてその配置の必要性を感じたことと、このファシリテーターを配置することで、スピーカーとなる会社も含めて実行委員会全社がこの日本でのWFFMMに責任と主体性を持って参画することができるためである。

尚、上記のテーマによる各セッションの他にも、各実行委員会社が保有するヘリテージカーなどをトヨタ博物館に持ち寄り、展示することも考えている。

各テーマの内容や議論の結果等は、今年のWFFMM開催後の次号の年報にて触れていきたい。

6 その他、事業費等

今回のWFFMM日本開催は、前述のとおり、全科協の中に実行委員会を組織して推進するので、その内容については、事業収支案を含め、全科協の理事会、総会にて承認を得る必要があった。2023年7月にその理事会と総会があり、その場にて事業内容を説明し、承認を得た。

尚、今回の事業費をどのように集めるかについては、深い議論と検討を重ねる必要があった。今回のWFFMM開催のみの対応を考えていたのでは、今後の日本開催へのサステナブルな仕組みとはならないため、熟考を要した。そこで、自工会会員各社が自工会として何か事を成すときの費用負担の考え方などを参考にし、ある一定の負担割合を設定させていただいた。今後、日本での開催がある場合にもこの考え方がベースになるものと考えている。

実行委員各社にとっては、決して少額の負担金ではないため、事務局としてはその考え方やそもそものこのWFFMMの日本開催の意義を丁寧に説明し、結果的に全社からの理解を得ることができた。

ちなみに、この会議に参加するには参加費を負担していただく必要があり、参加者数に応じた会費収入を想定している。

7 おわりに

今回のレポートは、本会議開催前の段階で執筆しているため、現時点までの経緯や各種検討状況などのみに言及していることをご理解いただきたい。

尚、前述の国科博館長 篠田謙一氏からは、2023年7月の全科協理事会、総会の際に、この日本でのWFFMMを、参加者のみの間で終わらせるのはもったいない、全科協が場を設定するので、会議内容の共有をWEB会議で実施してほしいとの要請があった。この要請を踏まえ、本会議開催後にこのウェブ会議での発信を行う予定であることを申し添えたい。

今回のWFFMMの日本開催は、日本の自動車産業が、クルマ文化として、世界に認められる絶好の機会であり、この目的を実現するために、WFFMM日本開催の実行委員会全社が一丸となって、オールジャパンでこの会議を成功させたい。



写真1 日本実行委員会事務局メンバー集合写真

フィアット ノオーヴァ500D (1963年)の修復について

期間：2023年5月17日(水)～2024年3月29日(金) 施工：新明工業(株)

平田 雅己(学芸・企画1グループ)

1 はじめに

イタリア フィアット社の大衆車「FIAT 500(トッポリーノ)」の2代目として登場した「NUOVA500」は、クルマ館3階ゾーン11に「NUOVA500L(1972年)」が常設展示されている。この個体は後期のモデルで随所が仕様変更されており、やはりNUOVA500としてできるだけ初期モデルの方が展示には望ましいと考えていた。そこで今回新たに収蔵されたNUOVA500D(1963年式)を入替展示するため、ボディの外観を中心に整備を行った。

【フィアット・ヌオーヴァ500について】

- ・初代フィアット500(“トッポリーノ” 1936～1955年)

フィアットの主任設計者ダンテ・ジァコーサが初めて手掛けた流線型ボディを纏った大衆車として誕生し、イタリアの多くの人々に受け入れられてきた。1936年～1955年まで約51万台が作られた。有名な映画に登場したことで知られる。

- ・2代目フィアット NUOVA500(ヌオーヴァ・チンクエチェント 1957～1975年)

1955年に登場した600(セイチェント)を更に一回り小さくして2年後の1957年に登場した。初代に続き、ダンテ・ジァコーサが設計を担当している。

初代はFR駆動方式(フロントエンジン後輪駆動方式)だったが2代目はRR駆動方式(リヤエンジン後輪駆動方式)を採用し、コンパクトな車体サイズながら大人4人乗車が可能。初代と区別するため、ヌオーヴァ(New)500(NUOVA500 1957～1960)として登場し、500D(1960～1965)、500F(1965～1972)、500L(1968～1972)、500R(1972～1975)へと発展しながら1975年8月まで生産は続けられ、18年間の総生産台数は約343.2万台に到達した。生産終了後もイタリア国内はもとより世界中で長期にわたり親しまれ、今でも高い人気を維持している。

- ・NUOVA500ボディを採用した車両：PUCH500について

フィアット社以外でも、OEM生産車を数多く手がけているオーストリアのシュタイア・ダイムラー・プフ社(Steyr-Daimler-Puch Spezialfahrzeug GmbH 現Magna-Steyr社)では、「PUCH500」として生産されていることでも知られている。ボディはフィアット社から供給を受けるが、プフ版NUOVA500では水平対向2気筒エンジンを搭載するなど駆動系の構成はやや異なるものの、1973年まで生産された。



写真1 FIAT NUOVA 500D (1963年)



写真2 PUCH500 (1957年)

2 当館のレストア基本方針について

- ・実車調査と文献調査をもとに、基本的に動態保存での修復作業を行う。
- ・修復過程で判明した事実、構造や材質等については実車見分と書籍等をもとに検討し「歴史的に意義のある姿」に復元する。
- ・修復作業終了後、得られた知見等をまとめ、後学のために記録として保管する。
以上の基本方針を踏まえ、今回の修復作業内容を決定した。
- ・可能な限りオリジナル状態を維持復元に努め、破損、不具合箇所については補修作業を行う。
- ・今回は主に車体外観、特に塗装補修を中心に修復する。
- ・内装(シート・内張り材等)については清掃のみとする。
- ・エンジン、サスペンション系については最小限の清掃、磨き等にとどめる。

3 事前調査

車体塗装の劣化が進行しており、入手時からボディ全塗装は避けられない状態と判断していた。そこで事前に修復見積りを行い、ダメージと補修規模の把握を行った。

- ・外観上の主な不具合箇所：フロントグリル左側及び、右リヤクォーターパネル周り、フード、左右ドア(亀裂発生)、以下主な亀裂発生箇所の写真



写真3 フロントグリル



写真4 左フェンダー



写真5 リヤパネル

4 発注～修復作業開始(塗装亀裂部剥離作業と下地調査)

ボディ全塗装のため、バンパーをはじめ灯火類、シートなどの内装部品もできる限り取り外してから亀裂発生箇所の塗装剥離を行った。塗装を剥がしていくにつれ、以前に補修された方法が明らかになってきた。各ボディパネルの接合部分の亀裂はともかく、フロントグリルやリヤクォーターパネルでは、追突事故等でダメージを受けた部分を板金補修することなく多量のパテ盛りで誤魔化して塗装でカバーしたものと判明。年代的にボディパネルのスチール材もあまり程度が良いとは思えず、年代物の中古車では“よくある話”である。



写真6 フロントグリル



写真7 フロントグリル亀裂部



写真8 左前フェンダー周り

- 塗装の亀裂発生部分を重点的に調査していくと、この個体がどのような扱われ方をしてきたかの痕跡が徐々に明らかになっていった。全体的にかなり塗膜が厚く塗られていたことから薄々気が付いていたのだが、お世辞にも丁寧とは言い難い補修作業が施されたものと推測される。フロント周りからリヤにかけて剥離作業が進むにつれて全容が明らかになり、特に右リヤ部の損傷度は深刻であった。



写真9 右リヤフェンダーパネル



写真10 塗装剥離後の様子



写真11 ダメージ部拡大

- 上記のように右リヤは追突事故等の影響でホイールアーチ上部に皺が寄るほどの大きなダメージを受けていることが判明した。車体後方から突き上げたような入力を受けたものと推定する。従って左右形状がアンバランスな状態であったことも納得がいく。また、ボディパネルの下面辺りは腐食しやすい傾向にあり、この個体でもいたるところに板金補修の跡がみられた。(一般的な切接ぎ板金ではなく、鋼板を貼ってから段差をパテ埋めするという状態である)



写真12 左リヤフェンダーパネル



写真13 左ドアパネル

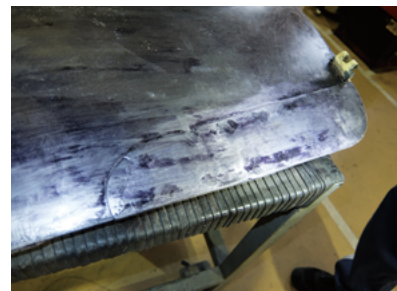


写真14 左ドアパネル下部

5 板金補修作業

- 特にダメージの大きかった右リヤフェンダー周辺部分については、引っ張り修正を行い、皺の補修を行った。



写真15 右リヤフェンダー周り



写真16 左リヤフェンダー周り



写真17 左フロント周り

- 板金補修完了し、次に塗装工程へ。



写真18 板金補修完成1



写真19 板金補修完成2



写真20 板金補修完成3

6 ボディ全塗装～部品組付け作業

- ・板金補修完成後、塗装工程へ車両を移動し、下塗り～サンディング作業を経て、全塗装へと作業を進める。



写真21 下塗り～サンディング作業1



写真22 下塗り～サンディング作業2



写真23 下塗り～サンディング作業3

- ・下塗り完成後、全塗装を行い、塗装部門より戻り、これ以降は部品の組付けに移行。



写真24 塗装完成1



写真25 塗装完成2



写真26 塗装完成3

- ・外したパーツを元の位置に装着し完成。



写真27 完成1



写真28 完成2



写真29 完成3

- ・全塗装以外の補修内容について
前後バンパー、ドアハンドル類の再メッキ処理を行った。

7 おわりに

今回の一連の修復作業にご尽力いただいた新明工業(株)の関係者の皆様には紙面を借りてお礼申し上げます。
フルマ館3階に常設展示が開始された際には、ぜひご覧になっていただきたい。

■参考文献

- ▶1899～1999 STEYR-DAIMLER-POCH FAHRZEUGTECHNIK AG&CO.KG A COMPANY OF MAGNA
- ▶WORLD CAR GUIDE 15 FIAT (株)ネコパブリッシング
- ▶CAR GRAPHIC LIBRARY 世界の自動車28 フィアット 株式会社二玄社
- ▶相原俊樹『フィアット500&アバルトストーリー 21世紀に甦ったイタリアの奇跡』三樹書房

学芸員実習生の受け入れ

期間または実施日：2023年10月24日(火)～10月31日(火) うち6日間

藤井 麻希(学芸・企画1グループ)

1 博物館実習の目的と受け入れ

今年度は博物館実習の館園実習として、6日間、4大学4名の受け入れを行った。館園実習の目的は『博物館実習ガイドライン』にあるように、「博物館資料の収集、保管、展示、整理、調査研究、教育普及等の学芸員の業務と博物館運営の実態を、実務を体験することによって理解する。博物館園での実務体験によって、大学で学んできた博物館像を確認する」ものである。

2 実施内容

受け入れ内容については、博物館実習ガイドラインをもとに、館内の各担当スタッフに協力を得て、施設・設備に関する実習、展示教育に関する実習、管理業務に関する実習、教育・普及に関する実習、資料の取り扱いに関する実習、保存・修復に関する実習、資料の展示に関する実習を行った。

	1日目	2日目	3日目	4日目	5日目	6日目
日	10月24日(火)	10月25日(水)	10月26日(木)	10月29日(日)	10月30日(月)※休館日	10月31日(火)
10:00 ～ 12:30	【教】 学校団体受け入れ 【施】 車両整備室説明	【展】 クルマづくり日本史 説明	【管】 受付・来館者対応説明 【展】 クルマ文化資料室 説明	【展】 来場者調査	【展】 企画展作業 【取】 資料取扱い	【資】 展示計画発表準備
昼休憩						
13:30 ～ 17:00	【展】 クルマ館説明と課題 【施】【保】 図書室等説明	【施】【保】 車両収集・保存 【展】 来館者調査説明	【施】【保】 文化系資料収蔵庫 【資】 展示計画の作成	【展】 来場者調査 【取】 資料取扱い	【取】 資料取扱い	【資】 展示計画発表準備 学習成果発表と 意見交換

【施】施設・設備に関する実習

【展】展示教育に関する実習

【管】管理業務に関する実習

【教】教育・普及に関する実習

【取】資料の取扱いに関する実習

【保】保存・修復に関する実習

【資】資料の展示に関する実習



写真1 展示教育に関する実習1



写真2 展示教育に関する実習2



写真3 展示教育に関する実習3

特に今年度は、資料の展示に関する実習の一環として、企画展の立案を実施した。実習生4人が1つのチームとなり、テーマ選定から展示企画、館員に向け発表を行った。実習生が立案した企画は以下のとおりである。

▶ テーマ：「止まって!～交通安全について考える～」

▶ 実施時期：11月

交通事故が一年で一番多い時期が、12月であることから、事故が多発する時期の直前である時期に企画を行う。秋の遠足シーズンでもあり、多く子供の目に触れさせることができる。

- ▶ねらい：①展示車両・歴史から安全についての知識を与え、事実を知らせる
- ②車両展示を比較する中で気づきを与える
- ③解決策を考える中で交通安全について発信・共有・共感を促す

▶対象者：すべての人(ハンドルを握る大人たち)

安全教室など受けることが子供に比べて少ないドライバーに向けて、関心を持ってもらうことで交通事故について考えてもらう



写真4 展示計画発表の様子1



写真5 展示計画発表の様子2



写真6 展示計画発表の様子3

事前に実習生にヒアリングをしたところ、4人とも展示企画立案については学んでおり、大学ですでに展示立案、実施についての経験はあった。内容については、自動車の博物館として、交通事故の歴史を押さえ、自動車メーカーの安全装備の変遷、来場者の交通事故体験談の掲示、そして来場者の安全意識向上を図るための記入コーナーを設けるなど、これまでの大学で習得してきた知識に、実習中に学んだことを加え、立案していた。発表を聞いた館スタッフからは、実施するにはいくつか改善する点があるが、その着眼点、ストーリー、展示内容についてはおおむね高評価であった。(写真4・5・6)

3 実習生の主な感想・意見

(1) 良かった点

車両や資料の知識、取り扱い方法はもちろんのこと、グループワークについて学べた。新型コロナウイルスによって大学ではグループワークの機会が少なく、今回ほどしっかりと行ったのは初めてだったかもしれない。また展示をするにあたっては、「なぜこの博物館で今これをやるのか」「誰に向けてどのようなことを伝えたいのか」についてしっかりと考えることの大切さについて学ぶことができた。

(2) 改善を要する点

資料の取り扱いに関する実習が少なかった。もう少し実際の資料を取り扱う実習があってもよかった。

■参考文献

- ▶文部科学省『博物館実習ガイドライン』(2009年)

MUSEUM LOUNGE リニューアル

開設日：2024年3月30日(土)

大石 典子(学芸・企画2グループ長)

1 はじめに

2024年3月30日、クルマ館から文化館への動線の間地点に、新しく「MUSEUM LOUNGE」がオープンした。元「情報コーナー」のリニューアルである。小さい空間ながらもエントランス近くの一等地であるこの場所を、有料ゾーンや機能する場ではなく、あえてお客様が休憩するラウンジにどのように仕立てたのか、紹介していく。



写真1 MUSEUM LOUNGE 全景



写真2 通路側から望む

2 企画の背景とねらい

改修前の「情報コーナー」は、愛知万博に合わせ2005年3月に開設された。展示内容は、①当館所蔵品データベース検索システムが閲覧できる情報端末2台とパソコン4台、②クラシックカーフェスティバルや所蔵車の走行映像が流れるモニター、③サテライト子ども図書コーナー、④ミニチュアカーケース4台、⑤ゲームが楽しめるTAMテーブルで構成された。しかし、2020年2月に新型コロナウイルス感染症防止対策のため、接触を伴う情報端末・パソコンや図書コーナーを撤去。4年間は映像が流れるモニターとベンチ、ミニチュアカーケースのみ残して運営していた。

2023年5月にコロナが5類になったこと、また、開設から18年経過して設備も老朽化しており、2024年開催予定の世界自動車博物館会議で国内外のお客様をお迎えするこの機会にリニューアルすることを決定し、企画を始めた。

(1)「情報コーナー」の課題

- ・所蔵品データベース検索システムはホームページで検索可能になったため、情報コーナーの役目終了(写真3)
- ・映像が流れるモニターとベンチで休憩室としての機能はしているが、殺風景で居心地がよくないためか利用率が低い
- ・入口のガラス壁面(写真4)と通路側のミニチュアカーケース(写真5)で囲われているため、中に入りにくい文化館へ通り抜けにくい
- ・イエローとグリーンのパステル調のカラーがクルマ館の色調や雰囲気と合っておらず、浮いた空間となっている
- ・ミニチュアカーケースは大人にも子どもにも人気があり残したいが、老朽化し補強が必要

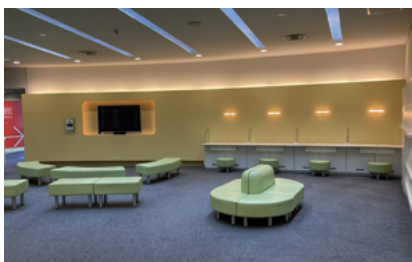


写真3 殺風景でくつろぐ人も少ない



写真4 入りにくい入口



写真5 人気コーナーだが通り抜けにくい

(2) ねらい

では、どのような空間ならこの場所に最適なのか。喉を潤すカフェやお腹を満たすレストランはすでにあり、そこまでではないがクルマ館で疲れた脚を休ませ一旦心身をリラックスする空間が必要と考えた。クルマ館約140台の車両を見学し、クルマづくり日本史の情報量をすべて見るには最低1.5～2時間はかかる。次の文化館では、企画展と4000点が展示されている「クルマ文化資料室」などが控えている。クルマ館だけで疲れて、文化館に立ち寄りないお客様も少なからずいることが残念でならなかった。クルマ館の余韻を保ち、文化館の期待感をあげるスペースづくりが必要と考えた。

またご家族連れでご来館された方の、お子様にも楽しんでいただけるよう、当初はドライブシミュレーターや遊具などのキッズコーナーも検討したが、遊び中心では学びやクルマファンづくりにはつながらないと考え、あえて大人の空間の中で子どもが興味を引くスペースづくりからスタートした。あえての無料スペース、博物館としてのホスピタリティ、お客様ファースト、ゆっくりクルマ文化に浸ってくつろぐラウンジにコンセプトが決定した。博物館全体の中での休憩室の重要性、それが滞在率アップ、リピート充足率につながることを狙いとしている。

3 展示内容

(1) コンセプト

① テーマ

- ・大人も子どもも居心地のよい「クルマ好きのガレージ風ラウンジ」
- ・子どもが大人のモノに触れながら遊び、憧れ、クルマファンになってほしい

② 空間イメージ

- ・博物館の世界観向上、トヨタ博物館らしいくつろぎ空間

③ 基本的な考え方

- ・クルマ館から文化館への移動前の一息、ラウンジとして整備。文化館へのいざない、動線の改善
- ・クラシックカーユーザーをイメージした館内所蔵品をディスプレイし、クルマのワクワクを演出
- ・企画展などに合わせて一部のディスプレイを更新し、フレキシブルに運用できること
- ・スタッフを配置せずに対応でき、展示物にランニングコストがかからないこと

(2) 会場のデザインとレイアウト

通路と空間が分断されていた現状(図1)から、ラウンジと通路を行き来できる広がりのあるレイアウト計画(図2)とした。クルマ館展示の出口を出ると見通し良く赤い3つの文化館サインが連続して目に入り、さらに床のタイヤ痕で文化館へいざなうデザイン(写真6)とした。狙いどおり、開設後はラウンジを眺めて通りながら迷うことなく文化館へ行く来館者が多く見受けられるようになった。

レイアウト計画は、遊び眺めるゾーンをガレージらしくタイヤ痕グラフィックのコンクリート調床材とし、映像や展示品、書籍を見ながらくつろぐゾーンをフローリング調床材とし、来館者の目的に合わせて動線が被らないよう配慮した。



図1 元情報コーナー平面図

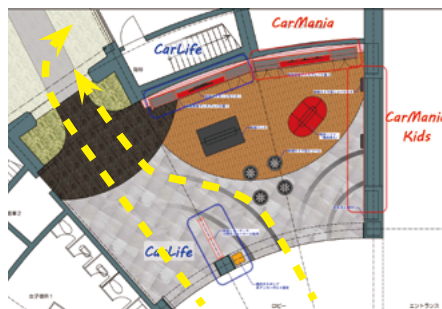


図2 新動線計画・レイアウト



写真6 3つの赤い文化館サインとタイヤ痕

(3) 具体的な展示内容

■ディスプレイテーマ

- ・CAR MANIA：クラシックカーのパーツをメインに展示。子どもも触って楽しめるハンドルやキッズサーキットを設置
- ・CAR LIFE：文化館へ行く前に立ち寄る場として、クルマにまつわるアイテム展示。図書室誘導の閲覧本など



写真7 カビネット(左:CAR LIFE、右:CAR MANIA)



写真8 壁面グラフィック・キッズサーキット

①セリカ2000GTリフトバックの壁面グラフィックと関連展示

ガレージをイメージしていることから、メインビジュアルとなる車両選びからスタートした。来館者に人気がある代表格はトヨタ2000GTだが、今回は初代トヨタ セリカ2000GTリフトバック(1973年)を選んだ。理由はトヨタ2000GTに劣らない人気車であり、当社初のスペシャルティカーであるセリカの中でもリフトバックは、大胆なロングノーズとフルファストバックスタイルに2000ccDOHCエンジンを新搭載した本格的なスポーツフラッグシップモデルであり、「MUSEUM LOUNGE」を飾るに相応しい車の1台と考えた。

スペースが狭く実車が置けない代わりに壁面に原寸大グラフィック(写真9)と床のタイヤ痕でガレージの雰囲気を出した。タイヤ型ツール(写真10)やタイヤ痕は、当館所蔵の現車から撮影して製作した。赤い工具箱の引き出しの中には歴代セリカのカatalogや販促ツールが納められており(写真11)、ガラスキャビネットには世の中に各1台しかない1/5意匠保存モデル2台(写真12 上段:トヨタ セリカ 1970年、下段:トヨタ セリカ リフトバック2000GT 1973年)や、当時の贈答用シガレットケースなど、セリカ好きの人にはぜひ見ていただきたい。(写真13)

また、トヨタ 2000GT開発者達のサイン入り(写真14)や1/5エンジンのミニチュアモデル(写真15)など、お蔵出しの所蔵品も展示している。



写真9 原寸大グラフィック



写真10 タイヤ型ツール



写真11 図書室所蔵のカatalog



写真12



写真13 贈答用シガレットケース、当時のプラモデルなど



写真14



写真15

②CAR MANIA・KIDs：キャビネットA・壁面ディスプレイ(遊び心を入れたディスプレイ)

象徴的存在感あるトヨタ AA型エンブレムのディスプレイやハンドルなど、五感の中で触れることも興味をそられる要素であるため触ることができる展示も計画した(写真16)。寄贈いただいた昭和初期の整備工具(写真17)や、昔のパブリカとクラウンのハンドルを触り、今との違いを感じてほしい。

また、木製のミニチュアカーを走らせるキッズサーキット(写真18)は人気で、子どもだけでなく大人も遊んでいることをよく目にする。力強く扱う子どももいるため、今後のメンテナンスが課題である。タイヤ型のミニチュアカーケースは幼児の目線に合わせて製作し、消防車やパトカーなど働くクルマを展示(写真19)。時計も遊び心として12個のミニチュアカーで製作した。(写真20)



写真16 上段：AA型エンブレム 下段：ハンドル

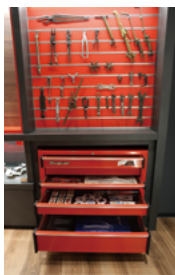


写真17 工具



写真18



写真19



写真20



③CAR LIFE：キャビネットB(文化館へのいざない)

キャビネットB(写真21)には、1915年前後に使用された英国道路地図・カバンやピクニックセット(写真22)、電球付き女性手袋、ボトルカー(写真23)、オイルタンクのシェードなど、生活の中での車関連の資料を展示し、クルマ文化資料室への興味を沸き立たせるコーナーを目指した。また下段には、ミニチュアカーケース展示に合わせたタンタンの絵本、セリカのすべて本や当館所蔵車の写真集などショップで販売されている書籍を置き、自由に閲覧していただけるようにした。

中央のモニターでは、2023年10月に開催した第34回クラシックカーフェスティバルの映像を流しており、ゆっくり鑑賞されるご夫婦なども見受けられる。

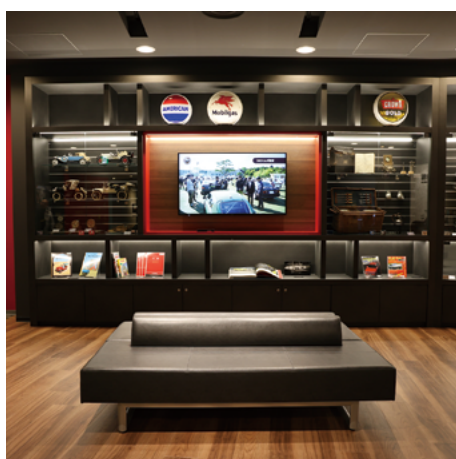


写真21



写真22



写真23

④オイルタンクとミニチュアカーケース復旧

人気だったミニチュアカーケースを転用補強し、通路をふさがらない場所へ移動した(写真24)。ミニチュアカーは、タンタンの絵本や映画やアニメで登場するクルマから働くクルマまで、大人も子どももつい見入ってしまうラインナップを展示している。

アクシデント

入口にシンボリックに立つ黄色のSHELLガススタンド(写真25)。一番上にシェル型のガラスのガスグローブが付く予定だったが、製作途中で破損してしまった。キャビネットの最上段に並ぶガスグローブと同様の年代・素材のものだ。残念に思っていたところ、当館学芸スタッフが急遽収蔵庫より、ガススタンドのミニチュアを出してきてミニチュアカーケースの最下段に年代順に並べてくれた(写真26)。本物を想像しながら展示物を見てほしい。



写真24



写真25



写真26 消防車とガススタンドのミニチュア

⑤その他

照明計画 : 既存の明るい照明から、落ち着いた照度・色温度のスポットライトに変更、色むらを付けた計画としている。
 キャプション : あえて展示物のキャプションは最低限にした。ぎっちりした展示室ではなく好きなものを並べた様にディスプレイし、「これなんだろう?カタチきれいだなあ」、「あのミニチュアカー自分も持ってる」と、まるで自分の趣味室やガレージにいるような雰囲気を作りたかった。

4 おわりに

子どもがキラキラした目でミニチュアカーを見たり展示品で遊び、大人はまるで自分の趣味部屋でくつろぐかのように、クルマの映像をBGMにベンチでひとときのリラックスを得てほしい。この「MUSEUM LOUNGE」をプロローグに文化館へいざない、また来たいと思ってもらえる場となることを願っている。

開設して1ヵ月経ったが、チケット購入中の家族を待つ方や、意図どおりクルマ館を見終わった来館者がくつろがれている(写真27)。ミニチュアカー時計とトヨタ博物館のロゴ前で来館記念写真を撮影している姿も見受けられ、企画担当者としては嬉しい限りである(写真28)。スタッフが常駐しないスペースのため、子どもが走り回って怪我をしたり展示品が破損すること、書籍がなくなってしまうことなど心配していたが、大人の空間にしつらえたことにより少し子どもも大人の気分になるのか、現在問題は起きていない。

今後は、モニターに車両の走行披露やレストアしている動画を流すなどのイベント企画や、企画展や文化館に合わせた展示物の入れ替えなど、来館者の集客や満足度向上につながる活用も検討していきたい。

最後に、このラウンジの展示物は所蔵庫に保管された当館収蔵品であり、全てが本物で世界に1点しかない展示物もある。沢山の所蔵品の中から何を展示するか、どう見せるかを、当館学芸スタッフの協力を得て、現物を何度も確認して選別した。貴重な展示物を提供・展示協力してくれた当館学芸スタッフに感謝する。



写真27



写真28

■MUSEUM LOUNGE

企画担当 : 大石 典子(学芸・企画2グループ長)

展示資料整備 : 堀部 和雄、藤井 麻希、小室 利恵(学芸・企画1グループ)

作図・製作 : 豊通ファシリティーズ株式会社、株式会社スペース

図書室 リニューアルに向けた準備

小室 利恵(学芸・企画1グループ)

1 背景

当館図書室(以下、当室)では近年、来室者数が年々増えており、また博物館全体の来館者数に対する来室者数の割合も、従前の10%程度からコロナ禍後は約20%に増えた。その要因としては、幼児や小学生を伴う家族連れと自動車カタログの閲覧目的の来室者が増えていることが挙げられる。また館内の告知、特に文化館2階のエレベーターホールでの図書室案内が功を奏しわざわざ足を運ぶお客様が増えているとも推測している。

但し、来室者が増えることは大変嬉しいことではあるが、当室のスペースを考えると、多くのお客様が過ごすには十分と言えず、安全上も問題があると感じている。そこで、まずは当室の運営を続ける上で、現状の問題・課題を洗い出し、リニューアルの検討を開始することとなった。

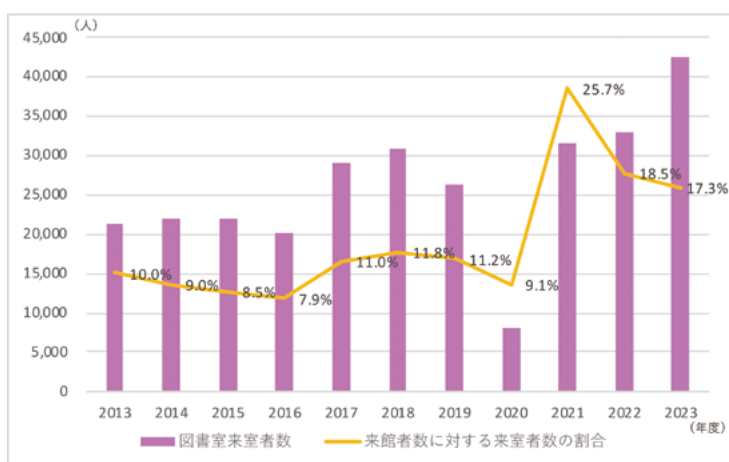


図1 博物館全体の来館者数に対する来室者の割合

2 課題・問題点

現状の課題について、「安全面」と「使いやすさ」の2点に焦点をあて、筆者を含む図書室スタッフで、来室者の視点に立って危険箇所と不便性の洗い出しを行った。

(1)安全面

- 書棚の最下段に図書が収まりきらず飛び出しているため、足と接触する恐れがある(写真1)
- 書棚の最上段が高く、取り出すときはステップを使うが安定性に欠ける(写真2)
- 通路幅が狭い箇所があり、車いすやベビーカー利用者は立っている閲覧者に接触する可能性がある(写真3)



写真1 飛び出している図書



写真2 高い書架



写真3 狭い通路

- d) 対応済ではあるが、開き戸の入り口が想定外で閉じられてしまった場合、すき間に指を挟む恐れがある(写真4)
 e) カーペット上の誘導サインが、お子様が室内で走ることを誘引している(写真5)
 f) 受付カウンターの位置が高く、スタッフが室内全体を見渡すことができない(写真6)
 g) テーブルの脚が細いため、接触時に転倒する恐れがある



写真4 指を挟む恐れのある隙間



写真5 走行誘導の恐れのあるライン



写真6 受付側から見たカウンター

(2) 使いやすさ

- h) 照明の位置が書架に最適ではなく、暗い(写真7)
 i) 受付カウンターが高く、スタッフに声がかげづらい(写真8)
 j) のりもの・えほん・としよつが満室になると、子供の往来が増えて落ち着かない(写真9)



写真7 照明が当たらない暗い書架



写真8 来室者から見たカウンター



写真9 のりもの・えほん・としよつ

これらの課題に対して対応してきたが、以下のような背反が残り、抜本的解決には至らなかった。改めて別の視点からの考察が必要となった。

- a) の対応策として、棚から飛び出す図書は最下段に置かない
 ⇒ 背反として、開架におく図書数が減る。
 b) の対応策として、最上段に関してもa)と同様
 c) の対応策として、書棚の前で立って閲覧されるカタログの位置を変更して動線を確保
 ⇒ 背反として、絶対的スペースが足りず結局は同じ

(3) 根本的な要因調査

次に根本にある問題は、スペースと仮定してみたが論拠に欠けるため、他の専門図書館と開架延床面積と配架数を比較した。

	当室	A館	B館	C館
開架面積	180㎡	409㎡	900㎡	200㎡
開架冊数	約1万5千冊	約2万4千冊	約4万冊	約3700冊
1冊の占有面積	0.012㎡	0.017㎡	0.022㎡	0.054㎡

これを見ると、1冊における占有面積が当室は小さく、余裕のない書架配置になっていることが分かった。そのため通路幅が狭くなり、書架も最上段までぎっしりと図書を詰め込み、取り出しにくくしていることが確認できた。

安全面・使いやすさの問題を解決するために、書架配置と開架の冊数を見直す必要があると認識した。そして解決策として、図書室の拡張についても検討するに至った。

3 これからの図書室について

スペースの見直しを含めた改装について検討するにあたり、まずは館内で今後の当室のあり方についての検討会を実施した。「そもそも図書室はいるのか?」という疑問も提起され、当室の存在価値について改めて考えさせられる貴重な機会となった。検討会の中では「デジタルではいけないのか?」「紙の本の魅力とは?」という意見も出された。これについては、他館の司書へのヒアリングや文献を調べ、結論として当室は『現物の図書を今後も継続して置く』ことで考え方が一致した。

デジタルと紙の本の魅力はそれぞれあることを前提として、デジタル化のメリットとしては保管スペースがミニマムであること、アーカイブや検索が楽なことが挙げられる。一方、デメリットとしては、初期投資やメンテナンスといったコストがかかることや、著作権の観点から全ての蔵書のデジタル化は困難という点がある。一方で、現物の図書の魅力は、その本独自の触感、装丁を含めたデザインなど、1冊としての完成度が視覚的、触覚的に味わえることが挙げられる。また、本と人の結びつき、人と人の結びつきを体現するのに優れている。

自動車カタログがまさにそういう存在であり、発売当時の担当者たちがその車にかけた想いや情熱は、カタログの表紙や形・サイズを手にとると顕著に伝わってくる。現在当室の開架では代表的なカタログを自由閲覧することができるが、リニューアル後の図書室では、さらにカタログの魅力を再発見してもらえる配架の工夫を行い、より一層クルマ愛を深めていただける場所にしたいと考えている。

また、自動車カタログだけではなく、当室には自動車に関する様々な図書があるが、スペースを単に広くして閲覧図書数を増やすだけではなく、クルマというキーワードを通じてお客様とより共感・交流が生まれる場となることを目指している。そのアイデアのひとつとして、企画の発想の“種”となりそうな資料を選書し、それらをすべて面出しで展示することで“視覚”から思わず手に取りたくなるような工夫をし、当室を活用するたびに新しい発想が浮かぶ、ひらめきが得られる場をつくりたいと考えている。

4 おわりに

以上を踏まえ、継続すること、進化することを織り交ぜた“クルマの図書室”を、本年末にリニューアルオープンする予定である。図書室=本しか置いていないイメージを払拭し、トヨタ博物館の展示場の一部として認知いただき、多くの方に興味を持っていただける場所となるよう、担当者一同、想いを共有しながらリニューアルを進めていく所存である。

新しい図書室に期待いただきたい。



日本自動車殿堂紹介コーナー開設

増茂 浩之(副館長 兼 学芸・企画1グループ長)

1 背景

2023年、弊社元名誉会長である豊田章一郎が「日本自動車殿堂」入りしたことを受け、社内から、歴代のトヨタの殿堂者の自動車産業への貢献を、歴史的意義の高いクルマを展示するトヨタ博物館で紹介すべき、との声が上がった。

弊社の創業者である豊田喜一郎は、2022年にクルマ館2Fに開設した日本の自動車産業の歩みを伝える「クルマづくり日本史」で紹介しているが、他のトヨタの殿堂者の産業や事業への功績に焦点を当てた展示はなく、来館されるお客様に、それらを伝える良い機会であると考え検討を着手した。展示場所は、クルマ館3F、初代トヨペット クラウンの後方壁面とした(写真1)。自動車殿堂を授賞した8名は、開発や販売等何かしら初代クラウンにたずさわっており、その意味でもクラウンに近い場所は適切であると考えた。改修前この場所は、豊田喜一郎が使用していた定規や手書きの図面のコピー、トヨタAA型のカタログ等を展示していた(写真2～3)。



写真1



写真2



写真3

2 展示構成

① 紹介する殿堂者(敬称略、受賞順)

豊田 喜一郎、隈部 一雄、神谷 正太郎、長谷川 龍雄、大野 耐一、豊田 英二、中村 健也、豊田 章一郎

② 展示品

- ・日本自動車殿堂とトヨタ博物館の関係を示す前説パネル(写真4)
- ・日本自動車殿堂の理念と活動内容の紹介パネル(写真5 上段)
- ・歴史遺産車紹介映像(写真5 下段)

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車として日本自動車殿堂が認定した歴史遺産車を紹介する内容(日本自動車殿堂製作、2003～2023年の受賞車)

- ・殿堂者紹介パネル：受賞理由と、受賞理由に沿った略歴と関連事項、それらに関連する画像

- ・日本自動車殿堂トロフィー

弊社内で管理しているトロフィーと共に、殿堂者のご遺族に展示の主旨をご理解いただき、受贈/借用させていただいた。(写真6～8)

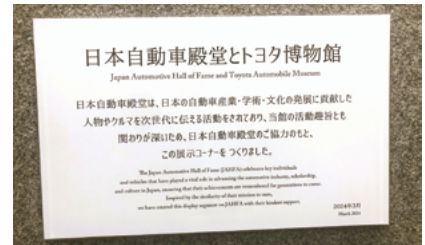


写真4



写真5



写真6



写真7



写真8

これらを展示するガラス什器を新設。什器の枠の色は悩んだが、重い雰囲気にならないよう、文化館2Fのクルマ文化資料室の展示什器を参考に濃紺とした。

パネルやトロフィーが際立つように、什器内に照明も設置し、2024年3月30日(土)に開設した。(写真9)



写真9

3 開設後の反応(写真10~13)

集客のための展示でなく、功績を紹介することが主旨であるため、多数のお客様が集中して見学することはない。

ただ、初代クラウンを見学された後に壁面の展示に気づき、功績や略歴、または歴史遺産車の映像を長時間かけて閲覧されるお客様が散見される。クルマ館をご案内する際、初代クラウンに携わった方々の紹介ができるようになり、今後は案内の内容にも深みを増すと感じている。



写真10



写真11



写真12



写真13

企画担当：増茂 浩之(副館長)、藤井 麻希(学芸・企画1グループ)

出典：特定非営利活動法人 日本自動車殿堂、国立科学博物館、三樹書房、グランプリ出版

協力(敬称略)：鈴木 一義、ブライアン・ロング/美穂・ロング、片山 光夫

II：館運営活動 4

クルマ館壁面へのグラフィックの追加

増茂 浩之(副館長 兼 学芸・企画1グループ長)

1 背景

当館のクルマ館ではクルマだけを展示するのではなく、その当時の時代背景が分かるようにクルマを囲む壁面にはグラフィック(写真、ポスター等)を設置し、お客様がその時代を感じ取れるようにしている(写真1~2)。ただし、一部はまだ壁面の素地が残っており、本年10月末に当館で世界自動車博物館会議が開催されることもあり、展示品質向上の一環で、この機会に新たに以下の場所にグラフィックを追加した。



写真1



写真2

2 改修内容

①クルマ館2F、3Fの車両背面

3箇所ほど、壁面が素地のままで残っており、各展示車両に相応しい背面画像を検討した。

- ・ポルシェ356：ポルシェと言えばレースのイメージが強いため、1957年のラリー・モンテカルロ参戦の一コマ（写真3・写真4）
- ・キャデラック エルドラド ビアリッツ：戦後の豊かで自由なアメリカをイメージする、マジソンスクエアガーデンのネオンが灯る夜景（写真5・写真6）
- ・リンカーン ゼファーHB：当時の雑誌「Saturday Evening Post」より流線型の列車バーリントン・ゼファーと映るリンカーン ゼファーの広告。反対側壁面には1917年頃の上野不忍池周辺をドライブするアメリカ車の団扇絵を既に展示しているが色彩豊かであり、これに対をなすよう白黒写真ではなく、多色の広告とした。（写真7・写真8・写真9）

2024年1月23日にエルドラドとポルシェの背面、同年3月19日にゼファーの背面を公開した。



写真3 改修前



写真4 改修後



写真5 改修前



写真6 改修後



写真7 改修前



写真8 改修後



写真9 改修後

②クルマ館2F ゾーン3～4の側壁面

ここは、欧州の大衆車と、覇を競った豪華車と言うテーマで、当時の富裕層が所有していた欧米の高級車が展示されている。ここも壁面が単調で当時の雰囲気や華やかさが伝えられていないため、以下を選定した。

欧州の大衆車

1910年代のパリとロンドンの市街写真。

当時の服装や道路状況、住宅などがうかがえ、何より既にこれだけのクルマが往来していたことに驚かされる（写真10～写真14）。



写真10 改修前



写真11 改修前



写真12 改修後



写真13 改修後



写真14 改修後

覇を競った豪華車

- 1920年代のブロードウェイの夜景：

濡れた路面に反射する照明が、この時代のアメリカの先進性を物語っている(写真15.改修前、写真16.改修後)

- クラーク・ゲーブルとデューセンバーグ：

キング オブ ハリウッドと言われたクラーク・ゲーブルだが、館内のガイドツアーでもデューセンバーグとオスカーを手にして初めて本当のハリウッドスターと呼ばれたと案内していることもあり、具体的にハリウッドスターがデューセンバーグと共に写っている画像を選定した(写真17.改修前～写真18.改修後)

これらは2024年3月12日公開した。(写真19～写真20)



写真15 改修前



写真16 改修後



写真17 改修前



写真18 改修後



写真19



写真20

3 改修後の反響

天井からのスポットライトを追加し陰影を強調したこともあり、明らかに改修前より展示車が輝くようになった。今回のグラフィックから既に欧州では大衆車が広がり、アメリカが繁栄していく時代であることが分かる。展示車をグラフィックと共に撮影されたり、細部まで展示車を見学されているお客様が増えたと感じる。クルマをどう見せる、何で伝えるかは今後も考え、随時、カイゼンしていく予定である(写真21～写真23)。



写真21



写真22



写真23

企画担当：増茂 浩之(副館長)、藤井 麻希(学芸・企画1グループ)

作図・製作：(株)乃村工藝社

企画展の広報活動について

期間：2023年4月～2024年3月

與語 美紀子・菅沼 未奈(学芸・企画2グループ)

1 はじめに

当館では企画展を年3回ほど実施している。本年報でも2023年度に開催した企画展(トランスポートーズ、トヨタ博物館でSDGsを考える 第3弾、お蔵出し展)について各企画者が執筆しているが、本稿では企画展開催時の広報活動の考え方や方法、またクルマ文化の醸成やファンづくりのための発信について紹介する。

2 実施事項

(1) 企画担当者との連携

まず始めに行うのは企画担当者との打合せである。当たり前ではあるが、企画の趣旨を広報担当者が理解し、その上で誰に何をどのように伝えることが一番大切なのかを導き出す必要があるためだ。企画展の内容や企画担当者の想いに基づいて主要なターゲット層を設定し、広報制作物のデザインや発信の方法に関するイメージを膨らませていく(表1)。

表1

企画展	アピールポイント	特に意識したターゲット
トランスポートーズ	<ul style="list-style-type: none"> 輸送に関わる全ての方に感謝を伝える 日本の輸送を支えてきた様々な車両を見られる 	輸送にかかわる仕事をされている方
トヨタ博物館でSDGsを考える 第3弾(以下「SDGs 第3弾」)	<ul style="list-style-type: none"> 多様な低炭素エネルギー車を見られる SDGsについて学び、自分ができていることを考えるきっかけとなる 夏休みのお出かけ先や自由研究の参考として適している 	小学生のお子さまとその保護者の方
お蔵出し展	<ul style="list-style-type: none"> 常設展示車以外の貴重な車両を見られる 収蔵庫(蔵)にいるかのように見学できる 	クルマへの関心が高いミドル・シニア世代の方

(2) メインビジュアルの制作

設定したターゲットを意識しながら、館長や企画担当者の意見も取り入れ、チラシ・ポスター等に使用するメインビジュアル(図1～3)を作り込んでいく。メインビジュアルが広報の肝となるため、企画者の想いを視覚化しながら、アピール力のあるイメージを生み出せるよう、毎回一番の力を注いでいる。「トランスポートーズ」は「感謝」というメッセージをパワフルに伝えるものに、「SDGs 第3弾」は社会課題が多く困難なイメージを与えがちなテーマであるからこそわくわくするような明るい未来を思い描けるものに、そして「お蔵出し展」は企画者のこだわりをダイレクトに反映し、展示室のデザインと調和したものに仕上げた。メインビジュアル作成の際には、企画展のもつ力を底上げし、ターゲット層に魅力を感じていただけるようにすることを常に心がけている。



図1 トランスポートーズ



図2 SDGs 第3弾



図3 お蔵出し展

(3) 各種媒体を用いて発信

① リリース

当館では通常、企画展開始の約1ヵ月前にリリースを配信する。当館のオウンドメディアだけでは発信力に限界があるため、リリースを配信することでメディアに記事化していただき、より多くの方に企画展を知っていただくことをめざしている。リリースの内容は、企画担当者が特に伝えたいと考えている部分と、記事化されやすいようなキャッチーな要素とのバランスを取りながら作成していく。プレスリリース配信サービスを活用するとともに、これまでに当館をご取材いただいたメディアの方々にもご案内する。

② チラシ・ポスターの配布、掲示

メインビジュアルを用いて作成したチラシ・ポスターは館内に設置する他、近隣地域の美術館・博物館・図書館、国内の自動車博物館、トヨタが運営する他施設、トはくらぶ(年間パスポート)会員様などに送付し、企画展の認知向上をねらう。企画展のターゲットに応じて送付先を追加・変更する場合もある。

③ ウェブサイト

当館公式ウェブサイト内に各企画展の内容や展示車両、関連イベントなどを紹介するページ(日・英)を作成し、リリースと同日に公開している。なるべく多くの閲覧者に企画展を認知していただけるよう、トップページにはメインビジュアルを用いた大きめのバナー画像を掲載し、企画展紹介ページに誘導する。トヨタ自動車のグローバル向け公式ウェブサイトにもニュースのひとつとして企画展紹介ページへのリンクを掲載し、メディアの方やトヨタに興味をお持ちの方に企画展を知っていただくきっかけづくりをしている。

また、観光スポットや博物館・美術館の情報を集約した外部のウェブサイトにも企画展の情報を提供、あるいは広報担当者自らが登録し、ご掲載いただいている。

④ SNS

当館では企画展の情報は主にFacebook、Instagram、X(旧Twitter)で発信している。リリース時から会期終了まで定期的に、個別の車両や見どころを取り上げつつ、写真や動画で展示を紹介していく。また、トヨタ自動車公式SNS(Facebook、LINE、X)にもひとつの企画展につき1~2回程度情報を掲載している。

⑤ 有料広告

企画展によっては、主要なターゲットとして設定した層が触れる機会の多いメディアを選定し、有料の広告出稿を行う。

今年度は「SDGs 第3弾」と「お蔵出し展」について広告出稿を行い、いずれも紙やウェブ、交通広告などさまざまな媒体で実施した。(「トランスポートーズ」は近隣県のトラック協会様にチラシの配布やポスターの掲示、ウェブサイトへの掲載などでご協力いただき、広告出稿は実施しなかった。)

⑥ 社内向け発信

企画展の開始直前から会期終了までの期間、イントラネットへの情報掲載、社内のサイネージの活用、社内でのポスター掲示などを行い、トヨタ自動車従業員の来館を促している。

3 実施結果

(1) メディア露出

各企画展のリリース直後の記事掲載数と、会期中の取材数は表2のとおりであった。(リリース・取材以外をもとに作成され、ウェブ・紙媒体に掲載された記事も多数あるが、全数把握が困難なため比較の対象としていない。)

表2

企画展	リリースをもとにした記事掲載数		取材数	計
	ウェブ	新聞・雑誌		
トランスポートーズ	117	34	3	154
SDGs 第3弾	115	20	3	138
お蔵出し展(2024年3月末時点)	130	31	7	168
2021年～2022年の企画展6回の平均	107	12	—	—

いずれの企画展も過去2年間の平均掲載数を上回り、特に新聞・雑誌への掲載数が大きく伸びた。

「トランスポートーズ」については、リリース後の新聞への記事掲載が30件あり、東は青森から西は宮崎まで広い範囲でご掲載いただけた。掲載紙の約半分は車両画像をカラーで複数台掲載していただき、昭和を中心に製造され、戦後復興や高度経済成長期の物流を支えた特徴的なトラックやバンを広く、より分かりやすくご紹介いただくことができた。また、取材数は少なかったが、物流やはたらくクルマ記事としても取り上げていただけた。

「SDGs 第3弾」の掲載数は他2つの企画展と比べて少ないが、2022年開催の「SDGs 第2弾」の約1.7倍(ウェブ・紙媒体合計)に増加している。一因として、2023年の「SDGs 第3弾」の展示車両のひとつである「ドラえもん」をモチーフにしたソーラーカー・ソラえもん号の写真がメディア関係者の目を引いた可能性が考えられる。また、ソラえもん号以外にも、バイオディーゼル仕様のランドクルーザー、空飛ぶクルマ、約半世紀前の電気自動車といったインパクトの強い車両が多く展示されたため、展示車両が少なかった第2弾よりも掲載数が増えたのではないかと考えている。同様の理由からか、今回は第1・2弾リリース時に比べ大手ウェブメディアに数多く取り上げていただいた。なお、ウェブ掲載数に関しては第1弾(2021年)の方が今回よりも19件多かったが、それには「SDGs」自体の話題性の低下が関係していると推定される。リリースに2023年夏時点の時事性を取り入れられると、よりウェブ掲載数を増やすことができた可能性がある(紙媒体に関しては、第1弾よりも第3弾の方が10件多かった)。

「お蔵出し展」については、他の企画展と比べるとリリースをもとにした記事掲載数に加え取材数が伸び、会期初日にテレビと新聞、その後もラジオや雑誌に取り上げていただいた。取材者の中には、当館からの案内ではなく「お蔵出し展」というタイトルと収蔵庫をイメージしたチラシに興味を持ちご連絡くださる方もいらした。今回の展示は、常設展示車両以外に400台もの車両を収蔵している中からレアな13台を展示していること、展示室を収蔵庫(お蔵)に見立てた空間で見学を楽しんでいただけたということがアピールポイントであった。リリースをもとにしたウェブや新聞・雑誌への展示紹介も認知にはもちろん効果はあるが、実際に興味を持ってくださった方に展示会場を取材いただき、その様子を取材者の言葉で伝えていただくことがより多くできたことはとても良かった。

(2) SNS投稿への反響

各企画展だけに関する投稿とその表示回数・閲覧者数および反応数をまとめた表を以下に掲載する(表3～5)。他のイベントなどの紹介の中に企画展の情報を織り交ぜている投稿もあるが、今回それらは除外した。

ここでの「反応」とは、Xの場合は「いいね」「返信」「リポスト」、Instagramの場合は「いいね」「コメント」「シェア」「保存」、Facebookの場合は「いいね」「コメント」「シェア」を指す。通常このようなSNSユーザーからのリアクションは「エンゲージメント」と呼ばれるが、SNSに馴染みのない方にも意味が伝わりやすいと思われる「反応」を今回は採用した。

SNS運用の目的は投稿をより多くの方に見ていただくことで当館の認知度を向上させ、フォロワーの増加＝ファン層の拡大をめざすことだが、投稿の閲覧者数・表示回数やフォロワー数は、投稿への反応数とおおむね比例して増加する傾向がある。反応数の方が閲覧者数・表示回数やフォロワー数よりも偶然的な要素が絡みにくく、意図的な増加をねらいやすいため、反応数を軸に投稿を評価・分析していく。

①トランスポーターズ

表3

投稿日	投稿内容	X (Twitter)		Instagram		Facebook	
		表示回数	反応数	閲覧者数	反応数	閲覧者数	反応数
2023年3月29日	リリース（メインビジュアルの画像）	9772	162			6940	293
2023年4月7日	会場レイアウトの図面チェックと、展示車両の整備の様子（写真）	6698	113	2566	333	7226	225
2023年4月12日	トヨペット マスターライン ライトバン RR17型の走行（動画）	18040	385	4097	410	4135	192
2023年4月19日	ダットサン 1000 トラック G222型の走行（動画）	6962	120	2634	299	3776	152
2023年4月26日	搬入の様子（X・Instagramは動画、Facebookは写真）	47306	896	11439	758	8604	447
2023年4月27日	マツダ 三輪トラック CTA型・トヨエース SKB型紹介（写真）	11497	286	2307	355	7394	359
2023年4月28日	本日開始（館員が企画展示室に集合した写真）	9675	238	3720	535	7735	400
2023年6月3日	トヨペット スタウト RK35型・トヨタ ダイナ RK170型紹介（写真）	6020	218	3439	453	7251	364
2023年7月10日	企画者（副館長）によるガイドツアーの告知1（写真）	5479	129	3345	528	16450	471
2023年7月15日	企画者（副館長）によるガイドツアーの告知2（写真）	5631	146	2980	378	6523	397
2023年7月16日	トヨタ BUV タマラオ KF10型（1977年）の後部座席を開放（写真）	6876	152	3397	429	37101	1336

「トランスポーターズ」のみに関する投稿は11件公開した。企画担当者からも積極的な投稿内容の提案があり、会期が4～7月と短かったにもかかわらず数多くの投稿をすることができた。

展示室への車両の搬入の様子を動画として公開したのは「トランスポーターズ」が初めてだったが、XおよびInstagramでは際立って多くの反応があったため、今後も企画展開始時にはなるべく搬入の様子をお見せしたいと考えている（図4）。なお、Facebookは動画を投稿すると反応および閲覧者数が著しく減る傾向があるため（動画がフィードに表示されにくいアルゴリズムが組み立てられていると考えられる）、動画ではなく写真で搬入の様子を紹介した。表3でもおわかりいただけるとおり、「トランスポーターズ」関連のFacebook投稿で最も反応が少なかったのは走行動画を公開した2件である。

同じ走行動画でも、トヨペット マスターライン ライトバン RR17型が特にXで多くの反応を得たのに対し、ダットサン 1000 トラック G222型はXを含むすべてのSNSで反応が少なかった。その理由としては、ダットサン 1000

トラック G222型の撮影時には天気が悪く動画が暗い色合いになってしまったことと、車両のイメージが湧きにくい車内のカットから動画が始まり、そのカットがやや長かったことが考えられる。走行の様子を撮影できる機会は限られており天気に関しては如何ともしがたいが、これ以降走行動画を編集する際には車両のイメージがつかみやすいカットから始まるようにし、こまめにカットを切り替えることを心がけている。



図4

②SDGs 第3弾

表4

投稿日	投稿内容	X (Twitter)		Instagram		Facebook	
		表示回数	反応数	閲覧者数	反応数	閲覧者数	反応数
2023年7月13日	リリース（メインビジュアルの画像）	5583	97			5719	228
2023年7月21日	トヨタ車体様のFacebook投稿をシェア					3666	122
2023年8月1日	本日開始（展示車両の写真）	17236	178	3757	380	6801	350
2023年8月18日	期間限定で展示したトヨタ プリウスPHV 実証車の紹介（写真）	6278	129	2734	236	7835	315
2023年10月14日	トヨタタイムズへの掲載情報（リンクのみ）	4332	24			3439	151
2023年10月17日	1台追加され2台になったトヨタ コミューターの紹介（写真）	36507	409	2912	406	7499	435
2023年10月26日	過去の東京モーターショーに出展された車両を紹介（写真）	20768	245	3423	350	4635	251
2024年1月11日	会期は今週末まで（展示車両と参加型コーナーの写真）	3958	91	2369	298	2470	115

「SDGs 第3弾」のみに関する投稿は8件であり、他の企画展に比べやや少なかった。本企画展では車両の搬入の様子を撮影しそびれてしまい、投稿できなかったことが悔やまれる。

もっとも反応が多かったのは、いずれのSNSでもトヨタ コミューターをもう一台展示に追加した際の投稿（図5）だった。本投稿には「2台のコミューターが揃うのはおそらく1970年の東京モーターショー以来初めて」と記載し、1970年当時の展示の写真も掲載している。また、投稿日の2023年10月17日はJAPAN MOBILITY SHOW 2023（旧・東京モーターショー）の開始日（一般公開は10月28日から）に近かった。約半世紀も前に小型EVという今日のモビリティが生み出されていたこと、それらが初めて公開された1970年の東京モーターショー以来初めて再会するというニュース性、タイムリーな投稿時期、といった要素の相乗効果で多くの反応を得られたのではないかと考えている。

最も反応が少なかったのは画像を添えず、ウェブ上の記事や他のアカウントの投稿をシェアした2件だが、そのような投稿は「SDGs 第3弾」に限らず反応を得にくい。それ以外で反応が少なかった投稿としては参加型コーナーの写真2枚を車両の写真(X・Facebookでは2枚、Instagramでは4枚)とともに掲載した2024年1月11日の投稿と、メインビジュアル(図2)の画像を掲載したリリース時の投稿が挙げられる。当館のSNSでは車両の情報がメインではない投稿への反応が得にくい傾向が顕著に認められるため、これらの投稿への反応が少なかった原因もそこにあると思われる。通常企画展のリリース時の投稿にはチラシの表裏(表はメインビジュアル、裏には展示車両などの詳細)の画像を添えているが、企画展「トヨタ博物館でSDGsを考える」は2021年の初開催時よりSDGs(資源の無駄の削減)の観点からチラシを制作してこなかったため、メインビジュアルしか掲載できなかった。車両の詳しい情報が掲載されているチラシの裏面があればより多くの反応を得られていた可能性があり、デジタルな側面でもチラシには意義があることを今回認識した。また、車両との関連性が薄い投稿への反応を増やすことも今後の課題である。



図5

その他の反省点として、「SDGs 第3弾」のリリースや当館公式ウェブサイト内の紹介ページではハッシュタグ「#トヨタ博物館でSDGsを考える」を付けてSDGsに関連のある取り組みをX・Instagramに投稿していただくことを呼びかけていたが、肝心のSNS上ではあまり呼びかけを実施できず(XとFacebookでは1回、Instagramでは2回)、会期を通して2件(Xのみ)の投稿しか確認できなかった、という点が挙げられる。先述のとおり、当館のSNSでは投稿に車両の情報が多く含まれていなければ反応を得にくい傾向があり、似たような写真の使い回しも飽きられてしまう可能性が高い。そのため、SDGs関連の取り組みの投稿を呼びかける際には企画展もしくは常設展のさまざまな車両を取り上げつつ、それらに関連付けて取り組みの例を挙げることがベストだと考えていたが、投稿をつくりこむ余力を作れなかった。さらに、Instagramでは2023年の夏ごろに仕様の変更があり、特定のハッシュタグで検索しても、その条件を満たす投稿のごく一部しか表示されなくなった(それ以前はブラウザ版であれば新着順にすべての投稿を確認できた)。それゆえ、せっかくInstagramにSDGs関連の取り組みを投稿していただいても見つけられない可能性があり、投稿の呼びかけをためらう要因となった。また、Instagram投稿は画像の添付が必須であり、他のSNS以上に画像の見映えが重視される傾向があるため、「映え」との親和性が高いとは言い難いSDGs関連の取り組みを投稿するハードルは高かったと思われる。その点、画像の添付が必須ではなく文字情報の重要度が高いXはInstagramよりもSDGs関連の取り組みの投稿に向いており、同じ写真を使い回してもInstagramに比べて悪目立ちしにくいという特徴もあるため、Xでこそもっと投稿を呼びかけるべきだったと感じている。

③お蔵出し展

表5

投稿日	投稿内容	X (Twitter)		Instagram		Facebook	
		表示回数	反応数	閲覧者数	反応数	閲覧者数	反応数
2023年12月20日	リリース (チラシ両面の画像を投稿)	51263	964	4032	480	8883	531
2024年1月23日	車両をトラックから下ろし整備室に運び込む様子 (動画)	9211	238	4275	439	2528	215
2024年1月24日	車両を展示室に搬入する様子 (動画)	45143	996	7469	764	4704	500
2024年1月25日	明日開始 (企画展示室の写真)	33512	658	3982	583	8450	723
2024年1月26日	テレビ愛知「5時スタ」での放映告知 (1/25の投稿を引用)	5762	94				
2024年1月29日	テレビ愛知「5時スタ」のウェブ配信情報 (写真)	6150	146			3847	279
2024年2月14日	トヨタ 86のコンセプトカーと試作車の紹介 (写真)	395351	3603	4417	631	12294	628

「お蔵出し展」のみに関する投稿は2024年3月末までに7件公開した。すべてのSNSで多くの反応を得たのは、企画展と連動してエントランスに展示したトヨタ FT-86 オープンコンセプト(コンセプトカー)とトヨタ 86 シューティングブレーク(試作車)を紹介した投稿だった(図6)。特に拡散力のあるXでは反応数・表示回数ともに桁違いに多くなっている。2023年11月1日にXで86のオーナーズミーティングの告知をした際にも表示回数は35万弱と高水準(2023年度のオーナーズミーティング告知の平均は3万弱)であったため、86自体が

注目度の高い車両のひとつであることは認識していたが、今回はコンセプトカー・試作車という希少さがより話題性を高めたと思われる。また、エントランス展示も企画展への関心を集める重要な要素となることを強く認識した。

それ以外でX・Instagramにおいて反応が多かったのは、「トランスポートーズ」同様に車両を展示室に搬入の様子を動画で紹介した投稿であった。動画の投稿に不向きなFacebookにも試験的に投稿してみたところ、やはり写真よりは反応数・閲覧者数ともに低水準となってしまったが、動画の中では比較的高い水準となった。

すべてのSNSで最も反応が少なかったのは、トラックから展示車両を下ろし、整備室に運び込む様子を紹介した動画だった。同じ搬入でも企画展示室に続々と車両が集まっていく様子に比べ、整備室に運び込む様子は期待感が高まらなかったのかもしれない。とはいえ、Instagramの2024年1月の平均反応数・閲覧者数は超えており、Xにおいても全体の中で特別パフォーマンスの低い投稿ではなかった。



図6

(3) 従業員の来館

2023年度はトヨタ自動車従業員の来館数が2022年度およびコロナ禍前の2018年度を下回る月が多かったが、新たな企画展に関する情報を発信した直後は従業員来館数が2022年度・2018年度よりも上昇する傾向が認められた。特に「SDGs 第3弾」(2023年8月1日～)開始直後の8月(2018年度比162%、2022年度比175%)、および「お蔵出し展」(2024年1月26日～)開始直後の2月(2018年度比266%、2022年度比232%)が顕著であった。従業員は全来館者数の1%程度に過ぎない(2023年度実績)とはいえ、小さな積み重ねも大切であるため、今後も新たな情報を出せる際には従業員向け媒体でも積極的に発信していきたい。

(4) 認知経路の調査

「SDGs 第3弾」および「お蔵出し展」では、来場者の方に企画展の認知経路に関するアンケート調査を実施した。そのデータの一部を掲載するが、以下の2点についてはあらかじめお断りしておきたい。

- ・サンプル数が少なく(SDGs 第3弾は178人、お蔵出し展は3月末時点で143人)、統計的に有意とは言えない可能性がある
- ・「SDGs 第3弾」ではお客様に広報担当者が直接お声かけして調査したが、「お蔵出し展」では会場にQRコードを掲示しお客様に自発的にご回答いただくという形式を取った

図7

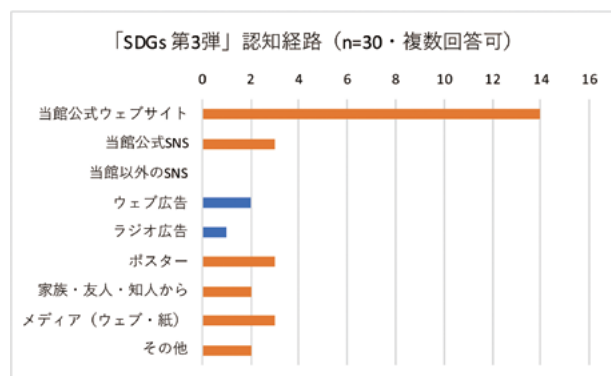


図8

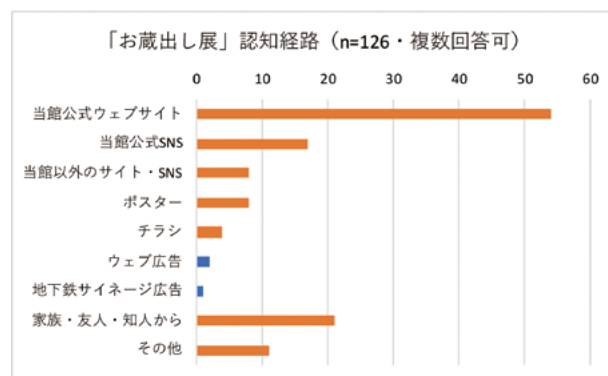


図7・8は「SDGs 第3弾」「お蔵出し展」を来館前から知っていた方の回答をまとめたグラフである。先に記載した回答者数よりも回答数が少ないのは、そもそも来館するまで企画展を知らなかったという方が多くいらっしゃったことによる。特に「SDGs 第3弾」は企画展への関心が薄そうな方も含むさまざまなお客様に直接お声かけして調査したため、企画展を来館前から知っていた方は12%(178人中21人)と少数に留まった。お客様に自発的にご回答いただく形式でアンケートを実施した「お蔵出し展」では69%(143人中102人)が来館前から企画展を認知しており、「SDGs 第3弾」よりも圧倒的に高い比率となった。

両企画展ともに当館公式ウェブサイトで企画展を知ったという回答が際立って多いが、アンケートの本項目は複数回答可としており、SNS・ウェブ広告・チラシなどにはウェブサイトへのリンクを記載・設定しているため、ウェブサイトを開覧された方が多くなるのは頷ける。また、開館状況などを確認するためウェブサイトアクセスし、企画展の情報を目にする方も多いと思われる。

アンケート結果からは、当館公式ウェブサイトを除外しても、両企画展ともに有料広告(グラフ内の青で示した項目)よりも無料の媒体を通じて知った方が多いことがわかる。広告の効果があまり出ていない点については歯がゆさを感じるが、当館の広告予算では大規模な広告出稿は難しいため、各所でのチラシの配架やポスターの掲示、プレスリリースやSNSでの情報発信など小さな施策の積み重ねが広告以上に効果を生んでいるという状況には希望も見いだせる。

4 おわりに

今回、こうして広報活動を振り返る機会を得たことにより、自分たちに足りていないものを改めて知ることができた。

先述のとおり、予算上の問題から当館ではあまり大規模な広告出稿をすることはできないが、アンケート結果からは他館・他施設との相互協力(チラシの配架、ポスターの掲示など)やメディア関係者の目を引くようなリリースの配信、企画展および当館自体の認知度・ファン層の拡大につながるSNSでの発信など、あまり多くの費用を必要としない活動をこつこつと積み重ねることの重要性が見えてきた。

現時点では企画展の認知度や認知経路をあまり正確に把握できていないという課題があるため、今後はより精度の高い調査方法を確立し、広報活動の成果を可視化することで、お客様に最も効果的にアプローチできる手段とは何かを探っていきたい。

II：館運営活動 6

館内緊急時の備え

1 救命入門コース受講

(1) 概要・狙い

■実施日：2023年 5月15日(月)

■会場：トヨタ博物館 小ホール

館内で来館者やスタッフが急な体調不良から心肺停止を起こし、早急な対応が問われる事態を想定し、尾三消防本部の指導のもと、救命入門コースを受講。応急手当の目的や必要性の説明のあと、胸骨圧迫による心肺蘇生の実技、AEDの実技を行った。(写真1)

(2) 受講を受けて

この講習を受けた後、来館者が駐車場からエントランスへの移動途中で倒れる事態が発生。迅速に警備員間での無線展開およびAEDを現地へ運び、偶然お客様として来館されていた医療従事者の方がAED操作いただき、救急車へ引き継ぐことができた。スタッフが直接応急処置をすることはなかったが、受講していたことで焦らずに適切な対応に繋がった。

今後も定期的な受講を実施し、定着を目指したい。



写真1

2 認知症サポーター養成講座受講

(1) 概要・狙い

- 実施日：2023年6月22日(木)
- 会場：トヨタ博物館 小ホール

長久手市社会福祉協議会の指導のもと、認知症に対する正しい知識と理解を持ち、認知症の人やその家族に対してトヨタ博物館としてできる範囲で手助けする「認知症サポーター講座」を館内スタッフ全員で受講することとした。受講者は事務所スタッフ、案内スタッフ(TAMキャスト)、警備、図書室・レストランスタッフ、施設管理スタッフなど全員で受講した。

(2) 研修内容

認知症サポーターは何か特別なことをする人ではなく、認知症について正しく理解し、偏見を持たず、認知症の方や家族を温かい目で見守る「応援者」。認知症がどういうものなのか?から始まり、症状の説明、グループワークなどを実施。(写真2)

ONEアクション研修とは、認知症の方と関わる機会が多いと想定される場所で働く人たちが、業務の特性に応じた認知症への対応を身につけ、日常の業務でさりげなく支援できるようになるために愛知県が開発した研修。

(3) 受講を受けて

将来誰にでも起こりうることであり、受講してみて改めて考えることができた。仕事だけでなくプライベートでも、認知症の方に関わる時には、認知症の方だけでなく家族の方への配慮や接し方も講習で学んだことを生かすことができる。これまで全く思いもなかったが、困っている人を見かけた時、「もしかしたら認知症の方かもしれない」と想像し見守り、声をかけることにつなげていきたい。

当館エントランスに受講企業や施設に提供される、認知症サポーターキャラバンのマスコット「ロバ隊長」が見守る。(写真3)「認知症になっても安心して暮らせるまちづくり」への道のりの先頭を歩き、ロバのように急がず、しかし一歩一歩着実に、キャラバンも進んでいくことを意味している。当講座の受講が一過性のものとならないよう、長久手市福祉協議会とも連携し継続していくことが重要と考える。私もロバ隊長のように一歩一歩着実に学習していきたい。



写真2 全セクションスタッフが受講



写真3 ロバ隊長

3 防災訓練

(1) 概要

- <春の訓練> 日程：6月29日(木)17:15～17:45 場所：クルマ館
- <秋の訓練> 日程：12月7日(木)17:15～17:45 場所：クルマ館

地震発生を想定し、二次避難所までの避難誘導を訓練。今年は負傷者の緊急搬出訓練(イーバックチェア)を追加した。

(2) 評価

歩行困難者を階段で安全に避難させることができるイーバックチェアの取り扱いをしたことがなかった担当メンバー全員が一通り対応できるようになった。また、傷病者が多数の際にどこまで対応できるのかどう対応すべきなのか、現状の問題点を自分目線で考えるいいきっかけになった。

(3) 課題

① 通信機器の整備

クルマ館2階・3階の展示エリアは案内スタッフが各1名ずつのため、お客様が大勢の場合、スタッフ一人で対応できる避難誘導には限界がある。応援要請など現場と防災本部への通信手段を早急に確保する必要がある。

② 救助体制の強化

防災本部トヨタ自動車の各防災担当者が各展示エリアへスタッフ応援・傷病者の救助・搬送に向かう事になっているが、実際は事務所に担当者が常時在席しているとは限らず来客対応などで文化館など別の建屋にいる可能性もあるため、発災時に本部長・副本部長が担当責任者へ指示した際にどれだけフレキシブルに判断・指示できるかが重要になってくる。また、その時の人員次第で応援・救助・搬送に向かうメンバーも変わるため、トヨタ自動車の館員はどの担当になっても対応できるように全体の動きを基本項目だけでも把握できるように救助体制だけに限らず強化を図る。

(4) おわりに

ストーリーの決まった訓練だけではなく、訓練直前に内容を決め放送のみの限られた情報だけでどの程度対応ができるのかトライし、臨機応変に対応できるスキルを身につけ、お客様だけでなく館員全員の安全を確保できるようにしていきたい。

4 一般参加者向け避難体験ツアー開催

(1) 概要

- 日 時：2024年3月2日(土) 閉館後17:30～18:30 (営業中10:00～15:00 消防イベント開催)
- 会 場：クルマ館 2階・3階
- 参加費：無料
- 体 制：主催／尾三消防本部 協力／トヨタ博物館
- 参加人数：事前申込による一般参加者109名、館員15名
- ね ら い：【消防】一般参加者を対象に、慣れない外出先での災害発生を想定し、対応能力の向上を図る
【ト博】地域貢献としての協力、館の災害対応力向上、避難体験をきっかけとした来館誘致

【避難体験実施内容】

- ① 尾三消防職員より講義
 - ・災害時に避難するときのポイント
 - ・消防用設備の役割:防火シャッター、誘導灯
- ② 避難体験
 - ・地震と火災が発生したとの想定で火災報知器作動、防火シャッター降下、照明消灯、非常照明点灯
- ③ 二次避難場所(バス駐車場)まで避難

(2) 評価・課題

当館・尾三消防本部ともに、来館者が参加した避難訓練は初の試みだった。避難誘導や説明は主催の消防本部がおこない、当館としては防災設備の作動に関して協力。実際の被災状況に基づき、防火シャッターを下ろして非常照明のみで避難するリアルな体験は、一般参加者・館員ともに大いに学びとなった。

消防本部からは、当館は地震発生を想定した避難訓練を主に実施してきたため、火災発生を想定した訓練の強化の必要性についてアドバイスをいただいた。今後の防災訓練に取り入れていきたい。



写真4 屋の消防イベント



写真5 避難体験)防火シャッターを下ろす様子



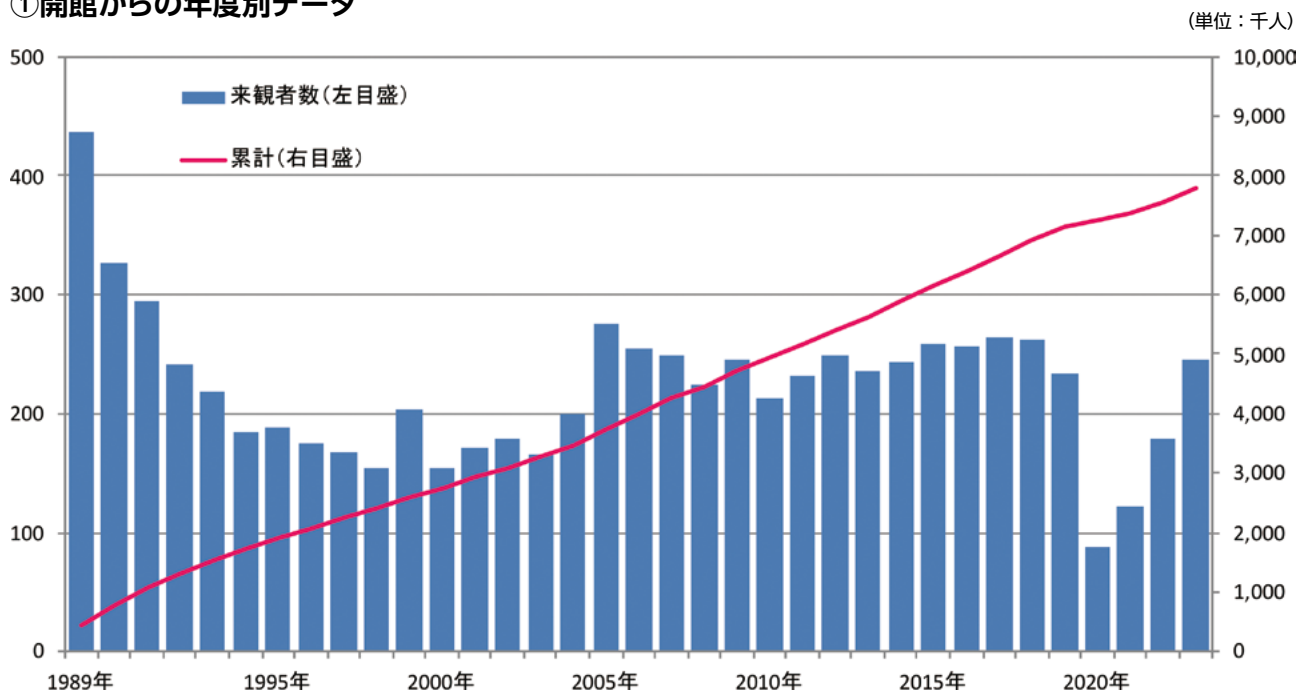
写真6 避難体験)非常照明を点灯した状態

■館内緊急時の備え 担当

- | | |
|-------------------|-------------------------------------|
| 1. 救命入門コース受講 | 増茂 浩之(副館長) |
| 2. 認知症サポーター養成講習 | 岡庭 宏昌(学芸・企画2グループ) |
| 3. 防災訓練 | 土館 泰裕(部運営企画グループ) |
| 4. 一般参加者向け避難体験ツアー | 小崎 沙矢佳(学芸・企画2グループ)、土館 泰裕(部運営企画グループ) |

来館者データ (累計及び2023年度)

①開館からの年度別データ



②年度別形態別来館者数

(単位：人)

年度	個人	団体	学校行事			合計
			大学・専門学校	高校・中学	小学	
2014	214,090	19,501	2,330	2,555	5,565	244,041
2015	225,358	22,188	2,275	2,904	5,361	258,086
2016	221,989	23,708	2,279	1,541	6,255	255,772
2017	213,981	38,471	2,010	2,797	6,701	263,960
2018	214,497	37,320	2,064	3,204	5,499	262,584
2019	189,081	34,065	1,691	2,707	5,768	233,312
2020	80,968	4,175	1,728	773	859	88,503
2021	110,664	6,664	1,270	1,329	2,602	122,529
2022	158,856	12,800	2,030	2,253	2,967	178,906
2023	210,878	25,823	2,386	2,329	3,925	245,341

③年度別客層別来館者数

(単位：人)

年度	大人	シルバー(65歳以上)	中高生	小学生	乳幼児	合計
2014	177,503	17,631	7,140	19,979	21,788	244,041
2015	188,037	20,078	7,282	19,555	23,134	258,086
2016	184,248	20,643	5,818	20,026	25,037	255,772
2017	192,589	22,339	7,909	21,433	19,690	263,960
2018	189,453	23,431	8,234	20,941	20,525	262,584
2019	167,137	20,272	7,675	20,733	17,495	233,312
2020	64,928	4,981	2,898	5,957	9,739	88,503
2021	87,634	6,690	3,964	10,599	13,642	122,529
2022	128,369	12,983	6,878	14,694	15,982	178,906
2023	179,109	20,565	9,447	18,662	17,558	245,341

④2023年度月別形態別来館者数 (学生・生徒・児童は学校行事での来館者数)

(単位：人)

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	合計
個人	15,139	19,778	13,062	20,037	28,017	16,650	15,980	16,279	8,863	14,083	19,456	23,534	210,878
団体	1,955	2,010	2,998	1,624	988	1,786	3,777	4,545	1,265	1,197	1,240	2,438	25,823
大学・専門学校	61	364	575	316	238	151	235	341	57	2	27	19	2,386
高校・中学	464	475	171	149	9	147	154	511	79	27	6	137	2,329
小学	12	170	111	185	166	370	1,265	832	399	222	187	6	3,925
合計	17,631	22,797	16,917	22,311	29,418	19,104	21,411	22,508	10,663	15,531	20,916	26,134	245,341

⑤2023年度月別客層別来館者数

(単位：人)

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	合計
大人	13,023	17,064	12,913	16,259	20,117	14,667	15,625	16,590	7,876	11,194	15,734	18,047	179,109
シルバー	1,558	1,778	1,572	1,724	1,505	1,596	1,949	2,419	777	1,224	1,463	3,000	20,565
中高生	1,013	1,075	512	1,006	1,597	443	453	831	404	493	527	1,093	9,447
小学生	1,040	1,429	802	1,651	3,553	1,079	2,066	1,651	832	1,246	1,536	1,777	18,662
乳幼児	997	1,451	1,118	1,671	2,646	1,319	1,318	1,017	774	1,374	1,656	2,217	17,558
合計	17,631	22,797	16,917	22,311	29,418	19,104	21,411	22,508	10,663	15,531	20,916	26,134	245,341

取材記録(2023年度)

No.	区分	媒体名	内容	公開日
1	自動車雑誌	いのうえ事務所『自動車趣味人』	WRC展について紹介	2023.7.12
2	自動車雑誌	新潮社『ENGINE』	モータージャーナリスト藤原よしお氏による館の見どころ紹介	2023.7.2
3	業界ウェブ	物流ニュース『L news』	企画展「トランスポーターズ」紹介	2023.5.8
4	自動車雑誌	ムックハウス『マガジンX』8月号	企画展「トランスポーターズ」紹介	2023.6.26
5	自動車雑誌	ぽると出版 『バスラマインターナショナル』No.198 『WORKING VEHICLES』No.83	企画展「トランスポーターズ」紹介	2023.6.26
6	新聞	Straits Times Singapore	館全体を紹介	2023.10.13
7	ラジオ	FM AICHI『FRIDAY MAGIC』	企画展「SDGsを考える」紹介	2023.8.18
8	自動車雑誌	ムックハウス『マガジンX』11月号	企画展「SDGsを考える」紹介	2023.9.25
9	自動車雑誌	八重洲出版『ドライバー』	カーマスコットの特集	2023.10.20
10	新聞	中日新聞社	第34回クラシックカーフェスティバル	2023.10.23
11	新聞	日刊工業新聞社	第34回クラシックカーフェスティバル	2023.10.24
12	新聞	読売新聞社	第34回クラシックカーフェスティバル	2023.10.23
13	新聞	日刊自動車新聞社	第34回クラシックカーフェスティバル	2023.10.31
14	新聞	日本経済新聞社	第34回クラシックカーフェスティバル	2023.10.24
15	新聞	共同通信社	第34回クラシックカーフェスティバル	2023.10.22
16	テレビ	CBCテレビ『JNNニュース』	第34回クラシックカーフェスティバル	2023.10.22
17	テレビ	ひまわりネットワーク 『長久手市政情報番組 「Weeklyながくて」』	第34回クラシックカーフェスティバル	2023.10.30
18	自動車雑誌	芸文社『Nostalgic Hero(ノスタルジックヒーロー)』	第34回クラシックカーフェスティバル	2023.10.22
19	自動車雑誌	株式会社SHIRO 『オクタン日本版 10月号』	第34回クラシックカーフェスティバル	2023.10.22
20	その他	モータージャーナリスト	第34回クラシックカーフェスティバル	2023.10.22
21	自動車雑誌	交通タイムス『カートップ』	評論家・吉田由美氏 連載「YYの乗りもの万歳!」で当館を紹介	2023.11.26 2023.12.26
22	テレビ	テレビ愛知『5時スタ』	生放送で「お蔵出し展」紹介	2024.1.26
23	新聞	朝日新聞社	「お蔵出し展」紹介	2024.1.30
24	新聞	日刊自動車新聞社	「お蔵出し展」紹介	2024.2.29
25	地域ウェブ	長久手タイムズ	「お蔵出し展」紹介	2024.3.6
26	ウェブ	朝日マリオン.コム 美博ノート	「お蔵出し展」の車両3台を紹介	2024.3.20 2024.3.27 2024.4.3
27	自動車雑誌	ムックハウス『マガジンX』5月号	「お蔵出し展」紹介	2024.3.25
28	雑誌	Retro Event Magazin(ドイツ)	館全体を紹介	2024.4.28

車両貸出実績(2023年度)

貸出期間		貸出先	車両名()は年式	貸出目的
貸出	返却			
2023.6.15	2023.12.12	日本自動車博物館	トヨタ 2000GT MF10L型(1967)	「トヨタの街」での展示に使用
2023.11.14	2024.5.23	四国自動車博物館	トヨタ LQ (2020)	四国自動車博物館 展示
2024.2.1	2025.1 予定	四国自動車博物館	トヨタ MR2 222D (1991)	四国自動車博物館 展示

オーナーズミーティング(2023年度)

No.	開催月	ミーティング名	参加者(人)	参加車両(台)
1	2023.4.2	第7回 東海・中部マイナーカー・オーナーズミーティング	41	30
2	2023.4.9	GRヤリス同好会 第3回オフ会	136	131
3	2023.4.16	Rally Replica Car Owner's Club	34	26
4	2023.4.22	自動車サークル	46	36
5	2023.4.23	Dino Club of JAPAN	32	30
6	2023.5.14	クラブTE27 クラブツーリング&ミーティング	45	35
7	2023.5.21	第1回 TOYOTA MIRAI オーナーズミーティング	67	40
8	2023.5.28	MINI R ジェネレーションミーティング	145	107
9	2023.6.4	トヨタ博物館 スーパーミーティング	112	87
10	2023.6.10	第14回 NEXUS MEETS at 愛知	178	136
11	2023.6.18	CLUB AURIST 全国オフ2023 in トヨタ博物館	48	34
12	2023.7.1	セルシオ改良の部屋 第20回オフ会	32	27
13	2023.7.15	GO!GO!プレサージュ「そうだ、トヨタ博物館、行こう」	16	10
14	2023.7.22	PRIUS OWNERS STYLE 6	24	22
15	2023.7.29	Sienta Café in トヨタ博物館	32	22
16	2023.8.27	聖地だよ。全員集合!!	10	8
17	2023.9.24	ゆ〜ろふぉ〜どMT in 東海	21	16
18	2023.9.30	商用車ミーティング	20	20
19	2023.10.1	アルファロメオオーナーズクラブ名古屋	36	26
20	2023.10.8	ファーストソアラオーナーズクラブ	28	23
21	2023.10.14	クラウン ランクル300 OribaHub	93	81
22	2023.10.15	CGCLUB 長久手TTD	58	55
23	2023.10.28	チェリークラブジャパン	33	26
24	2023.10.29	ナナマルカローラ保存会	52	45
25	2023.11.3	UUD	64	45
26	2023.11.5	AE86オーナーズクラブ	148	123
27	2023.11.11	Porsche 914 オーナーズミーティング2023	28	20
28	2023.11.12	パブリカ全国ミーティング	48	36
29	2023.11.18	Tweed Meeting	28	22
30	2023.11.19	TOYOTA MR2 CLUB JAPAN 全国オフ 2023	83	69
31	2023.12.3	ecoCG hybrid owners club	11	9
32	2023.12.10	124の日	61	40
33	2023.12.16	H×G MT	52	46
34	2023.12.17	quick silver 206SW 20周年同窓会	10	9

No.	開催月	ミーティング名	参加者(人)	参加車両(台)
35	2024.3.9	チラカーライフ	41	35
36	2024.3.10	GRカローラミーティング	62	51
37	2024.3.16	フェラーリ348クラブオブジャパン	15	14
38	2024.3.17	ELGRAND OWNER'S 中部地方オフ	38	28
39	2024.3.23	C-HR×CorollaCross Union MT	64	59

GRヤリス同好会 第3回オフ会
(2023.4.9)トヨタ博物館 スーブラミーティング
(2023.6.4)Tweed Meeting
(2023.11.18)

Ⅲ:資料編 5

エントランス展示車両(2023年度)

クルマ館		
テーマ	期間	車両名 ()は年式
新規収蔵車両	3.21~4.21	ニッサン スカイライン2000GT-R (1970)
	4.25~5.28	トヨタ セリカ ダブルエックス (1983)
	5.30~7.2	メルセデスベンツ 280SL (1971)
	1.23~3.24	アルファロメオ 1600スパイダー (1968)
	3.26~5.26	トヨタ 1600GT (1967)
新規寄贈車両	7.4~9.3	ロータス ヨーロッパS2 (1971)
	11.14~1.21	アウディ TTクーペ (2000)
クルマ館改修対応特別展示	9.5~11.12	トヨタ 2000GT後期型 (1969)

文化館		
テーマ	期間	車両名 ()は年式
企画展連動 (WRC 日本車挑戦の軌跡 再び!)	1.17~4.16	トヨタ カローラ WR-Car プロトタイプ (1997)
		トヨタ セリカ GT-Four ST205型 レプリカ (1995)
企画展連動(トランスポーターズ)	4.18~7.17	マツダ 三輪トラックCTA型 (1953)
		トヨタ トヨエースSKB型 (1959)
全塗装完了	7.19~9.3	ホンダ シティ AA型 (1983)、モトコンポ AB12型 (1983)
		トヨタ セリカ GT-FOUR (1994)
クルマ館改修対応特別展示	9.5~11.12	トヨタ 2000GT ボンドカー (1966)
		トヨタ 2000GT ロードスター (1967)
ラリージャパン開催連動展示	10.31~12.17	日産 シルビアS110 サファリラリー出場車 (1982)
		トヨタ セリカ TA64 サファリラリー優勝車 (1985)
		トヨタ セリカ ST165 サファリラリー優勝車 (1990)
新規収蔵車両	12.19~2.11	ポルシェ 356 1500スーパー (1954)
		トヨタ スポーツ800[浮谷東次郎仕様] (1965)
「お蔵出し展」連動展示	2.13~5.6	トヨタ FT-86 オープンコンセプト (2013)
		トヨタ 86 シューティングブレーク (2016)

図書室活動実績(2023年度)

1 概況



2 取組み実績

■企画展示：図書室では新刊図書の紹介と共に、社内外のイベントや時流に沿った図書や資料を展示する企画展を実施している

実施期間	内容	展示書籍
2023.4.25～7.17	企画展「トランスポーターズ」に連動し、展示車両や輸送に関連した図書・カタログを展示	・図書「日本のオート三輪車史」他、9点 ・カタログ「くろがね号自動三輪車」他、21点
5.16～7.6	TINY STUDIO(文化館1F)で開催した企画展「ミニカーが語る挑戦の軌跡 - ル・マン24時間レース100周年記」に連動し、ル・マンをより楽しむことができる図書を展示	・図書「LE MANS」他、12点
7.7～9.10	昭和レトロブームに着目し、「僕らの80年代」をテーマに、当時の流行を知ることができる図書を展示	・図書「絶版車カタログ」他、11点 ・カタログ「city」他、3点
7.19～10.22	企画展「トヨタ博物館でSDGsを考える 第3弾 ～クルマとゴミとカーボンニュートラル～」に連動し、SDGsについて学ぶことができる図書を展示	・図書「マークで学ぶSDGS 家でみつけるマーク」他、27点
10.24～11.22	「Japan Mobiliy Show 2023」の開催に合わせ、盛り上げの一助となるよう、過去のモーターショーの様子を知ることができる図書を展示	・図書「日本のショーカー 1991～1999年 東京モーターショー」他、20点 ・パンフレット10点
9.12～11.5	「Honda創立75周年」を祝する意味で、Hondaに関する図書、カタログを展示	・図書「本田宗一郎伝」他、11点 ・カタログ「Acord」他、5点
10.24～2024.1.25	「フォーラムエイト・ラリージャパン2023」の開催に合わせ、盛り上げの一助となるよう、WRC関連図書を展示	・「WRCへの挑戦 TOYOTA」他、図書64点
11.7～12.23	「日産創立90周年」を祝する意味で、日産に関する図書、カタログを展示	・図書「ニッサンの本」他、11点 ・カタログ「BLUE BIRD」他、7点
11.23～12.23	「ポルシェ 75周年」を祝する意味で、ポルシェに関する図書、カタログを展示	・図書「PORSCHE」他、13点 ・カタログ「PORSCHE911」他、4点
2024.1.4～5.6	当館の展示車両と同型のクルマが描写されるコミック「ゴールデンカムイ」の実写版映画公開に合わせ、作中の登場車両に関する図書を展示	・図書「ゴールデンカムイ」他、36点
1.4～6.2	「Car Toy's」と題し、クルマ文化資料室(文化館2F)で展示中のクルマの玩具に合わせ、トミカやミニ四駆等の関連図書を展示	・図書「トミカの本」他、13点
1.26～6.2	「お蔵出し展」に連動し、展示車両のカタログを中心に関連図書を展示	・図書「ロータス・エラン=LOTUS ELAN」他、8点 ・カタログ「ELAN S4」他、8点



写真1 企画展
「トランスポートーズ」連動展示



写真2 企画展
「トヨタ博物館でSDGsを考える」連動展示



写真3 「Car Toys」

■ イベント：本をキーワードに、館内(敷地内)で“お客様と交流する場”を企画している

実施期間/日	テーマ	
2023.7.15～8.31	<p>はたらくクルマ シルエットクイズ</p> <ul style="list-style-type: none"> 「はたらくクルマ」の一部の写真を館内に掲示し、そのクルマの名称を図書室に来て答えていただくクイズ。ヒントが図書室にあることに触れ、館内各所から図書室への誘導を図った。 参加者にはオリジナルしおりをプレゼントした。 参加者:1,634名 	
2024.3.30	<p>青空クルマ図書室</p> <ul style="list-style-type: none"> 図書室の認知を広げることを目的とし、芝生広場を会場とした移動図書室を初開催した。 近隣団体との交流を図るため、長久手市読み聞かせボランティア・吾亦紅(われもこう)様による、幼児・児童を対象とした読み聞かせを実施した。 「思わずドライブに行きたくなる本」をテーマに150冊程を図書室から選書し、暖かい日差しの中、子供から大人まで思い思いに読書を楽しんでいただいた。 参加者:55名 	

車両整備実績(2023年度)

当館では先人の知恵や工夫を伝えるため車両は動態保存を骨子としており、維持のため日々収蔵車の整備を行っている。

月	車両名	整備内容
4月	トヨタ BM型トラック (代用燃料改造車) (1950)	企画展「トランスポートーズ」展示のため外観清掃
	トヨペット SG型トラック (1953)	プロペラシャフト取付ボルト外れ、ヨーク位置合わせ
	トヨペット マスターライン ライトバン RR17型 (1956)	左リヤブレーキの引きずり発生、ギャップ調整
	スズキ スズライト SL型 (1957)	企画展「トランスポートーズ」展示のため、定期整備と走行確認
	ダットサン 1000トラック G222型 (1960)	ブレーキホイルシリンダー内に錆発生、オーバーホール
	トヨタ BUV タマラオ KF10型 (1977)	リヤブレーキホイルシリンダーから油漏れ、分解清掃
5月	フォルクスワーゲン タイプ1 (輸出仕様) (1951)	フロント/リヤのブレーキシュー剥がれ、擦り合わせ後新品に交換
	ホンダ ベンリー号 (1963)	スパークプラグより火花が出ない時有り、プラグ交換
	シボレー コルベット スティングレイ (1963)	新規入手車両、定期整備と走行確認
	トヨタ 2000GT MF10型 (後期型) (1969)	エンジンサウンドの音源収録撮影のため、走行状態確認
	トヨタ スプリンター トレノ TE27型 (1973)	イグニッションコイルの外部抵抗不良、交換
6月	ローバー 6HP (1907)	ラジエーターホース破れに水漏れ発生、修理
	デイトラー タイプ 45 (1920)	エンジン スターターが回らず、分解整備
	紅旗 (1968)	加速時にエンスト発生、キャブレターを分解清掃し調整
7月	イスパノスイザ K6 (1935)	プラグコード断線、ハンダにて修正
	パブリカ コンバーチブル UP10S型 (1965)	フロント左のブレーキホイルシリンダーから油漏れ、オーバーホール
	ナッシュ メトロポリタン コンバーチブル (1954)	夏の走行披露会出展車両、走行確認
	ホンダ S800 AS800型 (1967)	
	トヨタ 2000GT ロードスター (1967)	アイドル不安定、プラグ交換とキャブレター調整
	ニッサン スカイライン 2000GT-R KPGC10型 (1970)	
	トヨタ プリウス NHW10型 (1998)	
8月	ボルシェ 356 1500スーパー (1954)	新規入手車両、エンジン始動可否、及び走行確認
	トヨペット クラウン RS型 (1955)	スパークプラグより火花出ず、デストリビュータのギャップ調整
	トヨタ ランドクルーザー FJ25L型 (1957)	ランクルちゃんねるに貸し出しのため、エンジン始動走行確認
	マツダ T1500 TUB81型 (1965)	リザーブタンクが錆による欠損、ロウ付け修正
	トヨタ セリカ リフトバック 1600GT TA27型 (1974)	リヤブレーキドラムの塗装剥がれによる錆発生、ショット掛け後に塗装
	カローラレビン AE86型 (1983)	新規入手車両、定期整備と走行確認
9月	クラウンRSD (豪州ラリー仕様) (1956)	ブレーキ マスター シリンダーから油漏れ発生、シリンダーカップを交換
	フォード モデルT センタードア セダン (1915)	走行披露用車両、年次点検 (駆動部のトルクチェック、各部給油)
	チョロキューモーターズ Q-CAR Qi キューノ (2004)	バッテリー不良、代用バッテリーで充電を試行
10月	キャデラック モデル サーティ (1912)	クラシックカーフェスティバルでの走行披露車両、走行確認
	ダイハツ ミゼット DKA型 (1959)	
	キャデラック エルドラド ビアリッツ (1959)	
	トヨペット クラウン RS21型 (1960)	
	トヨタ 2000GT ボンドカー (1966)	
	アルファロメオ 1600スパイダー・デュエット (1968)	クラッチマスターシリンダーから油漏れ発生、ピストンカップ交換
	ロータス ヨーロッパ S2 (1971)	ブレーキホースの詰まり、ホース交換
	ロータス エランS4 (1972)	新規入手車両、定期整備後の走行確認
11月	トヨタスポーツ800 UP15型 (浮谷東次郎仕様レプリカ) (1965)	ブレーキ ホイルシリンダー固着、オーバーホール実施
	ユーノス ロードスター (1989)	燃料ポンプ不良により新品へ交換、インジェクター詰まり清掃
12月	トヨタ スポーツ800 UP15型 (1965)	スターター ピニオンギヤに欠け発見、スタータ分解の整備
	トヨタ 1600GT RT55型 (1967)	新規入手車両、定期整備後の走行確認
	マツダ コスモスポーツ L10B型 (1971)	アイドルリング不調、キャブレター分解清掃と調整

月	車両名	整備内容
1月	タトラ87 (1948)	ディストリビューター内のローター破損部位の修復
	マツダ キャロル KPDA型 (1962)	キャブレターからガソリン漏れ発生、分解清掃と調整
	ディーノ 246GTS (1973)	定期整備と走行確認
	DAF 600 (1959)	「お蔵出し展」展示のため動作確認、車両清掃
	トヨタ ライトバス RK170B型 (1963)	
	トラバント 601 ユニバーサル (1965)	
	三菱 コルト 1000F A81型 (1968)	
	トヨタ バンデランテ FJ50LV型 (2001)	
	トヨタ ハイラックス VIGO (2005)	
トヨタ アイゴ KGB10L型 (2006)		
2月	オースチン セブン (チャミー) (1924)	リヤブレーキ効き不良発生、各所調整
	トヨペット クラウン RSD型 (1955)	ブレーキホイール シリンダー固着、オーバーホール実施
	ホンダ S800 AS800型 (1966)	全輪ブレーキの固着、ブレーキホイールシリンダー整備
	マツダ サバンナRX-7 SA22C型 (1979)	ウォーターポンプ不良、交換
	トヨタ セリカ GT-Four ST205型 (1994)	定期整備と走行確認
	ランドクルーザー 5大陸走破車両 (2019-2020)	新規入手車の受入れ検査
	アウディ TT クーペ(8N) (2000)	
	ランドクルーザー パリ モスクワ 北京ラリー車両 (1992)	
3月	イスパノスイザ アルフォンソ XIII (1912)	火花飛ばず、マグネターの分解清掃
	ダットサン 11型 フェトン (1932)	定期整備と走行確認
	MGミジェット タイプ TA (1937)	サイドブレーキ効き不良、調整
	フォード GPW (1943)	ブレーキマスターシリンダーより油漏れ、分解整備
	モーリス マイナー シリーズ MM (1950)	定期整備と走行確認
	ルノー 5 (1979)	燃料ポンプのパッキン不良による詰まり、交換
	ランチア モンテカルロ (1980)	新規入手車の受入れ検査
	トヨタ 2000GT ロードスター (1967)	春の走行披露会出展車両、点検と走行確認
	Lexus LFA スパイダー (2012)	

■車両整備：福井 雄二、小橋 正典、足立 隆博、中田 浩信、生駒 育男、久保井 利治、今井 耕介、安藤 美登、廣瀬 敏也(学芸・企画1グループ)

車両整備風景



活動年表(2023年度)

4月	16日	企画展「WRC 日本車挑戦の軌跡 再び!」(11/11~4/16)終了
	18日	クルマ文化資料室「乗り物という文化」をテーマに錦絵の展示替え
	28日	企画展「トランスポートーズ ~日本の輸送を支え続けているモビリティ~」(4/28~7/17)開始。文化館エントランスに、マツダ三輪トラック CTA型(1953年)とトヨエース SKB型(1959年)を連動展示。
5月	1日	文化館展示中のマツダ三輪トラックの乗車会を開催(5/1~5/4)
	7日	トはくらぶ(年間パスポート)会員様向けイベント「トヨタ博物館 裏ツアー」を開催
	9日	レストランAVIEW 新メニューおよび価格改定
	16日	秘蔵のミニカー160台で100年の挑戦の軌跡をふり返る「ル・マン100周年記念企画展」開催(5/16~7/2)
	18日	企画展に合わせ、クルマ文化資料室へ当館所蔵のレースポスター、リトグラフを展示
6月	18日	国際博物館デーに合わせ、学芸スタッフによる限定ガイドツアー開催。当日は学生入場無料DAY
	6日	クルマ文化資料室の錦絵「開港したらどうなった?」をテーマに横浜開港時の文化や乗り物について紹介
	14日	閉館後の団体貸切り利用ユニークメニュー受け入れ(中学校)
	22日	トはくらぶ会員様向けイベント「床裏探検隊~副館長と覗くシャシーの世界~」を開催
7月	30日	トヨタ博物館活動報告書「年報2022」を発刊し、HPに掲載
	1日	トヨタ博物館・富士モータースポーツミュージアム共通券期間限定開始(~2024/8/31 予定)
	7日	第34回トヨタ博物館 クラシックカー・フェスティバル(10/22)の参加車両募集を開始
	14日	小学生無料入館 開始(7/14~8/31)
	15日	謎解きイベント「トヨタ博物館丸わかりラリー」開始(7/15~8/31)
	15日	レストランAVIEWにて、低糖質で低カロリーの「ロカボメニュー」新メニューを開始
	15日	文化館図書室にて、「はたらくクルマクイズ」開始(7/15~8/31)
	17日	企画展「トランスポートーズ」 終了。最終2日間は企画担当・副館長ガイドツアー開催
	22日	夏の思い出をつくろう!「クルマと子どものフォトコンテスト」を開催(7/22~8/31)
23日	夏休み企画「科学のびっくり箱!なぜなにレクチャー 二足歩行型ロボット(リリモツアーズ主催)」を開催	
25日	文化館エントランスにてチョコキューモーターズQ-CAR Qiキューノの乗車体験実施(7/25~8/31)	
8月	1日	企画展「トヨタ博物館でSDGsを考える第3弾 ~クルマとゴミとカーボンニュートラル~」開始(8/1~2024/1/14)
	1日	お子様向け「クルマ博士になろう!こどもガイドツアー」開始(8/1~8/31)
	8日	SDGs企画展に、太陽光パネルを搭載した「トヨタプリウスPHV実証車」を期間限定展示(~8/20)
	8日	クルマ文化資料室「乗り物と、偉人の視点」をテーマに錦絵の展示替え
8月	14日	4年ぶりの走行披露会「SUN SUN SUMMER 走行披露会 3Days!」開催(8/15・8/16は、台風7号で中止)
	15日	台風7号による臨時休館
	15日	建物補修にともない、クルマ館3階 ZONE10の一部を閉鎖(9/1~10/31)。そのため、9/5より、クルマ館と文化館エントランスに、通常展示していない蔵出しクラシックカートヨタ2000GT(後期型ノボンドカーノロードスター)を特別展示実施
9月	1日	ながくてアートフェスティバル2023連携展示を開催(9/23~10/15)
	20日	ながくてアートフェスティバル2023連携展示を開催(9/23~10/15)
	26日	クルマ文化資料室「鉄道が走った!」をテーマに錦絵の展示替え
	28日	従業員によるワールドクリーンアップデー参加。地域NPOと協働で秋の美化運動



マツダ三輪トラック乗車会



トはくらぶ「トヨタ博物館 裏ツアー」



錦絵「開港したらどうなった?」



トはくらぶ「床裏探検隊」



謎解きイベント
「トヨタ博物館丸わかりラリー」



Q-CAR Qiキューノ乗車体験



走行披露会



クルマと子どものフォトコンテスト
受賞作品

10月	1日	「スタッフは語る!クルマでつながるトクリレー」(10/1~12/17)の毎週日曜日(10/22除く)を開催。館長、副館長含むスタッフ10名が、それぞれのクルマに関する専門や雑学を語り、当館の展示や活動をより深く知っていただくイベント実施
	2日	「クルマと子どものフォトコンテスト」結果発表(With子ども賞2名、ベストドレッサー賞1名)
	11日	クルマ文化資料室のポスター展示を、「JAPAN MOBILITY SHOW 2023」に合わせ、モーターショーのポスターに展示替え
	17日	SDGs企画展に、若葉色の小型電気自動車「トヨタ コミューター」追加
	22日	第34回トヨタ博物館 クラシックカー・フェスティバルを愛・地球博記念公園で開催。約120台のオーナー車両がパレード参加
	24日	学芸員実習生4名を受入れ。(10/24~10/31)
	25日	SDGs(フードロス、飢餓をゼロに)に関連しフードドライブ活動を実施、防災備蓄品をNPO法人セカンドハーベスト名古屋へお届け
	31日	建物補修にともない、クルマ館2階 ZONE7・8を閉鎖(11/1~2/29)、3階回廊ジオラマ展示エリアを閉鎖(10/31~3/31) WRC第13戦の愛知・岐阜開催に合わせ、3台のWRC参戦車両を文化館エントランスに展示(10/31~12/17)
11月	21日	クルマ文化資料室「大八車、大活躍」をテーマに錦絵を特集展示 愛知県「休み方改革プロジェクト」に賛同し、「あいちウィーク」期間に小学生入館無料を実施(11/21~11/26)
	1日	スマートEX/エクスプレス予約、およびmy routeによる入場券の事前購入開始
12月	16日	トはくらぶ会員様向けイベント「裏ツアー」を開催
	17日	10/1より開催していた「スタッフは語る!クルマでつながるトクリレー」が終了
1月	4日	年始のご来館者に、オリジナルカレンダーと年始ポストカードをプレゼント(1/4~1/8) クルマ館エントランス改修、デジタルサイネージ追加 小学生無料入館 開始(1/4~1/8) リアル謎解きイベント「来間さん家の大騒動」3つの謎解きコースを開催(1/4~6/30)
		建物補修にともない、クルマ館2階ZONE 3・4の一部展示エリアを閉鎖(3/4~3/11)。そのため、1/23より、クルマ館エントランスに、新規収蔵車両アルファ ロメオ 1600スパイダー(1968年)を特別展示
	11日	職場体験として、長久手中学校2名の学生を受入れ(1/11・12)
	23日	クルマ文化資料室の錦絵「クルマと詣でる」をテーマに展示替え
	26日	企画展「お蔵出し展」(1/26~6/30)開始
	2月	14日
15日		安全快適なお客様利用のため、P2駐車場改修(駐車枠新設・バリア設置)
3月	2日	尾三消防本部主催「春の消防フェスタ」・「避難体験ツアー」開催
	12日	クルマ館 壁面グラフィック追加
	16日	小学生無料入館 開始(3/16~4/7)
	20日	「春だ!今こそオープンカー走行披露会」が荒天のため中止
	30日	クルマ館3階に日本自動車殿堂コーナー開設 クルマ館1階 情報コーナーを「MUSEUM LOUNGE」としてリニューアル 芝生広場にて「青空クルマ図書室 ~晴れた日は外で読書はいかが?~」開催
	31日	トはくらぶ 会員様向けイベント「館長と巡る館内ツアー」を開催



モーターショーのポスターへ展示替え



フードドライブ活動



オリジナルカレンダープレゼント



エントランス改修



謎解きイベント
「来間さん家の大騒動」



エンジンフード開放DAY



P2駐車場改修



消防フェスタ



トはくらぶ「館長と巡る館内ツアー」



FUJI MOTORSPORTS MUSEUM

はじめに：館長からのご挨拶

はじめの周回から、2周目に向けて…

富士モータースポーツミュージアム 館長 布垣 直昭

レースがはじまりサーキットを周回する際にも、一周目では路面のコンディションを確認したり徐々にタイヤを温めていったりするものですが、ミュージアムの運営も近いものがあり、一年間の周回を通じたリズムのようなものがあります。

イベントや企画展の開催が、お客様のご来館の日々の増減などと連動する適切なタイミングなどがあり、まさに一周目の走行のように様子を探る一年でもありました。わかってきた事も多く、やはり富士スピードウェイに隣接する施設として、大きなレースの開催と来場者には密接な関連性がありました。一方で、ミュージアムだからこそ、レースのない日々にも関心を持ってきていただける施設も目指さねばなりません。

そうした中、往年のレースドライバーの方々や、関係者の皆様が、休日にご家族を連れて来館され、かつて自ら関わられたレース車の前で記念撮影されるお姿などもちらほら拝見する機会があります。ほほえましくも嬉しい光景です。「来れる場所をつくってくれてありがとう…」というお言葉をいただくと、光栄であると共に、感謝の気持ちでいっぱいになります。

FMMは、ミュージアムであり、クルマ好きやモータースポーツファンの憩いの場所でもあって欲しいと願っております。そうあるために、まだまだやるべき事も多いですが、どうか寛大なご理解と応援をよろしくお願い申し上げます。



特別企画展及び 富士ファンクルーズ開催について

期間：2022年10月～2024年3月 場所：富士モータースポーツミュージアム

富士モータースポーツミュージアム 稲富 克彦

1 はじめに

「130年のモータースポーツの歴史をたどるミュージアム」として富士モータースポーツミュージアムは2022年10月にオープン。開設当初よりモータースポーツファンや、クルマ好きの方々がご来館いただける中、モータースポーツファンの裾野の拡大、集客を目的とした特別企画展や、クルマミーティングイベントを企画、ミュージアムの持続的成長、盛り上げ施策として実行してきた。

常設展示と連動させた特別企画展示は、同じエリアでの開催において更なる工夫を凝らし展示構成に厚みを持たせた。クルマミーティングイベントは、ミュージアム公式ショップ&カフェを運営する「Fan Terrace」と協業し、愛車で集い語らえる場を提供するとして「富士ファンクルーズ」を2024年3月までにこれまで7回実施。また加えて、周辺施設でのイベントと連動した集客施策にもトライしてきた。

本稿では、周辺施設をはじめ、関係各所の皆様と連携のもと、ミュージアムとして進めてきた取り組みの一部をご紹介します。

2 ル・マン24時間耐久レース 100周年記念特別企画展

2023年は1923年にフランスのル・マンで24時間耐久レースが開催されてから100周年に相当。これを記念し6月から9月までの間、特別企画展を実施した。常設展示としては、1991年ル・マンで日本車として初優勝を飾ったマツダ787Bと惜しくも優勝を逃したトヨタTS020を配置済みで、また暗闇を前照灯だけを頼りに300km/hで疾走する姿を4ローターエンジン音と共に演出し、24時間耐久レース夜間走行の過酷さ、ハイスピードレースの迫力を来館者へ直感で感じてもらえる構成としている。今回の特別企画展ではそれに加えて、「なぜ100年もの長きにわたり、人々がル・マンに集い、戦い、観衆を魅了し続けてきたか?」を、「メーカーの技術開発」「ドライバーの熱い想い」「観衆の目線」という3つの観点から特別展示を企画した。

<メーカーの威信をかけた技術開発>

トヨタがル・マンに本格参戦を始めた時の「TS010（1991年式）」、さらに空力ボディーを極めた「TS020（1999年式）」、挑戦を続け優勝目前での敗退等悔しい思いを積み重ねた後、ついに初優勝を果たした「TS050（2018年式）」、これらを時系列に展示した。優勝マシンの傍らには、トヨタグループで独自開発したエンジン+ハイブリッドモーター（最高出力735kw/およそ1000馬力、異次元の加速を誇るハイブリッドのパワートレインシステム）を同時展示した。本来その場所には、トヨタがチーム一丸で挑んだF1紹介ゾーンとして、「TF109（2009年）」を常設していたが、この期間限定での展示により、「F1からの撤退後も挑み続けた世界最高峰レースWEC（世界耐久選手権）、ル・マン24hにおいて、遂にハイブリッド技術で優勝を達成した事実」をお伝えできるよい機会となった。（写真1）



写真1 トヨタのル・マン挑戦の経緯 3台のマシンを並べて紹介

<ドライバーの熱い想いに耳を傾ける>

ル・マンは、レーシングドライバーにとっても憧れの舞台。そこへ日本人として初めて参戦(1973年)を果たした鮎子田寛氏や、初めて日本人として総合優勝(1995年)を果たした関谷正徳氏をミュージアムへお招きし、ル・マン特別展示エリアでトークセッションを実施した。(写真2)

また日を変えて、片山右京氏、鈴木利男氏、土屋圭市氏をお招きし、このトリオでTS020を駆り、惜しくも2位に終わったレースについて、当時を振り返り熱く語り合っていた。それぞれのセッションに集まった約50名の聴衆の方々は、当事者の生々しい話を直に聴ける貴重な機会となり、興味深く聴き入っていた。(写真3)

<観衆の熱狂を思い起こす>

1970年前後の熾烈を極めたレースシーンや、熱狂する観衆を生々しく撮影したカメラマンのジョー・ホンダ氏の写真展も同時開催した。日仏会館(東京・恵比寿)と連携し、日仏会館ギャラリーでも同様の写真展を開催、ともにル・マン100周年の盛り上げを図った。そうした取り組みの一環として在日仏大使館公使を特別ゲストとしてお招きしトークセッションの冒頭でご挨拶いただき、モータースポーツ発祥の地とされるフランス、そしてル・マンでのレース振興に長く取り組み続けている歴史、文化にも触れながらのイベントとなった。(写真4)



写真2 トークセッションの様子



写真3 告知チラシ



写真4 ジョー・ホンダ氏 写真展の様子

3 富士ファンクルーズ開催

愛車で集い、語りあう場を提供する「富士ファンクルーズ」(以下、FFC)は、もともとカルチャ・コンビエンス・クラブ(以下、CCC)が、東京代官山蔦屋の駐車場で日曜日の朝に実施している「モーニング・クルーズ」のような集まりをFMMでも実現したいという発想から検討を開始した。しかし、自由参加、会費無しという気軽な集まりは、各種制約上困難なため、Fan Terrace運営メンバーと知恵を出し合い、「富士の山麓でミュージアム、ホテル、サーキットが併設される特別の場所での申込制、付加価値を付与した有料イベント」として実施することとした。FFCでは、集いのテーマや開催場所、もてなしイベント内容を毎回変え、お客様の反応、満足度を企画にフィードバックしながら、毎回新しい試みで集いの場を提供してきた。

クルマを一か所に並べ、司会者を立て、愛車自慢トークを実施、参加者による参加車両の人気投票やイベント協賛先(ホテル/ミュージアム/ガソリンスタンド等々)各賞を設定し該当者には景品を贈呈した。加えてホテルの贅沢なランチやミュージアム特別ガイドツアーをセットにした「おもてなし」付加価値を付与し、それに相応しい参加費を設定、「特別な場所で初顔合わせの皆さんが、集い語り合える場」となるよう取り組んできた。(写真5)



写真5 左:集合写真 中:表彰式の様子 右:愛車自慢トーク

昨年2023年12月には、テーマを「イタリア車 集まれ」として、場所を富士スピードウェイ内の芝生広場で開催。天候にも恵まれ、富士山を背景に芝生の上に映えるお洒落なイタリア車が総勢35台集合し、最高の盛り上がりを見せた。(写真6)

さらに今年2024年3月実施の「70-90年代の日本車 集まれ」では、富士スピードウェイ(以下、FSW)本コースを貸し切り、憧れのスターティンググリッドに整列、体験走行を実現した。コース利用で参加費が高くなり応募が10台程度に留まったものの、自慢のクルマでの貸し切り走行は、贅沢極まりないものとなり参加者には大満足いただけた。しかし同時に、今後のFFC事前告知、適正な参加費設定に課題を残した。(写真7)



写真6 富士山をバックに芝生広場での語らい



写真7 グリッドに整列 体験走行直前の様子

4 集いの場、さらなる発展の兆し【ポルシェ女子会／FUEL FESTスピノフ】

昨年2023年9月のFFC「女性ドライバー集まれ」では、レジェンドドライバー関谷氏を再び招き、関谷氏が主催する女性だけのレース(KYOJO)に参戦するドライバー2名も特別参加。関谷氏によるドライビングポジション講習、ミュージアム布垣館長の特別ガイドツアーを実施し、「クルマ好き」を自負する女性ドライバーの皆さんに大好評であった。(写真8)



写真8 左:ゲストの方々との記念写真 中:関谷氏ドライビング講習の様子 右:館長特別ガイドの様子

更にその際、ポルシェで参加した関東と中部の女性たちが意気投合、その後SNS上で声を掛け合い再度FMMにご来館された。ホテルランチを皆で堪能し、FSW西ゲート前での集合写真撮影など、映えるインスタグラム、ブログ等で自ら情報を拡散、広く注目を集めるプライベートイベントへと発展した。(写真9)

またFFCとは、異なるアプローチでのクルマファンの集客の試みにもトライした。8月にFSWで毎年開催されている「FUEL FEST」のスピノフ(派生イベント)として、ハリウッド映画「ワイルドスピード」に登場する俳優らをミュージアムに招聘し、ファンとの交流会を催した。本体イベントとの連動となったこともあり高額な参加費とはなったが、多くの熱狂的ファンの方々から応募があり、ゲストに関係あるクルマを間近に、熱く親密な交流が実現でき大盛況であった。(写真10)



写真9 左:ホテルランチ会の様子 右:西ゲート前、圧巻の集合写真



写真10 GT-Rとゲストを囲んで集合写真

周辺施設やFSW一般イベントと連携したことで、ミュージアム見学を目的としたモータースポーツ好きのコアなファン層にとどまらず、幅広い客層にリーチでき、モータースポーツファンの裾野の拡大、ひいてはミュージアムへの来館者増につながると実感した。

5 今後の課題

2024年1月に「富士モータースポーツフォレスト株式会社」が設立され、4月からFMMもその傘下に入り、これまで富士スピードウェイ周辺に開設されてきた各施設が、いよいよ集結して本格稼働することになった。これまでミュージアムとして単独で運営を始め、ホテルおよび周辺施設との連携を進めてきたが、これを機に更に連携を強化していくことになる。

ミュージアム最大の役割は何なのか？FMMはモータースポーツ130年の歴史をたどって、過去を学び、今を知り、未来を夢見るといった「温故知新」を体現できる場所であり、小さなお子様を連れたいご家族、若いカップル、ご年配、海外の方と幅広いお客様に気楽にお越しただいているが、大幅な来館者増には至っていない。「ミュージアムだけを目的に訪れるには、時間（移動）もお金（交通費）もかかりすぎる」というご意見もある。

そんな中で周辺観光、FSWイベントとセットにすることで、より多くのお客様にお越しただけることは立証済みであり、現在フォレスト各施設のメンバー間で、連携強化に取り組み始めている。またFSWが主催するレース興行において、ミュージアム3F屋外テラスは、新たな観戦スポットとして集客を見込んでいたもののFMM単独での取り組みでは集客数も伸び悩む結果となり、FSW連携での大きな課題と認識している。加えて、大レースだけに頼らず、フォレスト構想に連動したミュージアムへの集客や、平日、閑散期（冬場）も含めた来場者の平準化も進めていく必要がある。

6 おわりに

今回紹介した企画イベントに、快くご協力いただいたレジェンドドライバー、現役ドライバーの皆様、また盛り上げ、広報PRを目的に、ご来館いただいた関係者の方々へ改めてこの場を借りてお礼申し上げたい。ミュージアムの存在意義に賛同いただき、皆様のモータースポーツ振興の熱い思いにも助けられ、我々だけでは到底成しえない貴重なイベントを催すことができた。参加された皆さんには素敵な笑顔をいただき、ときには涙しつつ感謝のお言葉をいただくこともあった。

モータースポーツファンの裾野の拡大につなげるアプローチ、その施策は、足元の小さなものから大掛かりなものまで幅広くある。モータースポーツの持続的成長を見据え思うことは、「モータースポーツの130年の歴史、FSWを盛り上げてきた方々へ畏敬の念を持ち、その熱い思いを後世に伝えることはもちろんのこと、未来のモビリティ社会にまで想いを馳せ、新たな創造、発展につながる橋渡しの役目を担うミュージアムでありたい」ということである。今何ができるか、何をすべきかを常に意識し今後も取り組みを進めていきたい。

■ル・マン24時間耐久レース100周年記念特別企画展

企画 統括：稲富 克彦(富士MSフォレスト施設グループ)

製 作：電広エイジェンシー

■ル・マン特別連動企画 ジョー・ホンダ氏 写真展

企画 統括：野木 正弘・稲富 克彦(富士MSフォレスト施設グループ)

写真 提供：定塚恵美子氏

協 賛：日仏会館

■ル・マン特別連動企画トークセッション出演協力

第 一 回：鮎子田寛氏／関谷正徳氏／関谷葉子氏

第 二 回：片山右京氏／鈴木利男氏／土屋圭市氏

■富士ファンクルーズ

企画 統括：星野雅弘氏・青木知子氏(カルチャー・コンビニエンス・クラブ)／稲富克彦(富士MSフォレスト施設グループ)

運営 支援：Fan Terrace／FMMスタッフ

■FUEL FESTスピノフイベント

企画 手配：堀江史朗氏(株式会社SHIRO)

運営 支援：Fan Terrace／FMMスタッフ

学芸活動

～当館常設展示車両の入替えについて～

期間：2023年7月1日(土)～2024年3月31日(日) 場所：富士モータースポーツミュージアム

富士モータースポーツミュージアム 長谷川 壮(学芸員)

1 当館展示車両の半数は「借用車両」～返却・新規借用に伴う車両入替えは当館の宿命～

当館の設立趣旨である「モータースポーツがクルマを鍛え、進化させた熱い歴史を語る」を踏まえ、当館では15の展示ゾーンと約40台の展示車両をお客様にご覧いただいている。(ここに至る詳細は『年報2022(P67～P73)』を参照されたい)

ただし展示車両の半数は、上述の設立趣旨にご賛同いただいた国内外自動車メーカーや自動車博物館など14社から借用しており、借用期限は原則1年間である。第一次借用車両搬入作業は開業3カ月前の2022年7月から9月にかけて実施したが、当館が存続する限り、毎年夏から秋にかけての展示車両の入替えは未来永劫続く作業である。

本稿では、展示車両入替えに関する諸準備と、入替え作業を実施して得られた知見について述べてみたい。

2 展示車両に関する諸準備

(1) 2023年度の入替え台数は延べ24台

該当車両の名称・写真、返却先および入替え実施時期について本稿最終ページの図1に取りまとめた。入替え作業が年越しした理由については、下記(3)①にて説明する。

(2) 国内外自動車メーカーや自動車博物館などから展示車両を新規に借用する際の留意点

検討ステップや留意点を以下に記す。

① 当館展示ストーリーおよび展示ゾーンに則った候補車両を洗い出すこと。

常設展示車両と企画・イベント展示用車両の選定は分けて考える必要がある。

また来館者が「常設」「企画・イベント展示」のどちらの車両なのかを容易に識別できるように、パーティションによる区分けや解説ボードの表記にも工夫が必要である。

② 借用先の周年記念行事を把握すること。節目の年は借用が困難と心得よ。

一例をあげると2023年5月、メルセデス・ベンツ日本株式会社(当時。現:メルセデス・ベンツ合同会社)経由でメルセデス・ベンツ博物館に次の展示車両借用を打診したが、「2024年はパリ・ルーアン走行検証会130周年(※)にちなんだイベントを実施するため、他館へのモータースポーツ車両の貸与は困難」との回答を頂戴した。

(※)1894年に開催された世界初のモータースポーツ。出走したプジョーとパナールのエンジンは自社オリジナルではなく、ダイムラー・エンジンのライセンス生産版を搭載。

③ 同じ展示ゾーンの新規借用候補車両と既存展示車両を比較検証する。

検証の結果、来館者の知的好奇心や満足を引き出せないと判定された場合は候補車両の再考が必要である。

④ 上記③に加えて、前後・斜め・上下フロアの展示ゾーンとの関連性も検討する。

地域や時代を超えて影響を与えた車両であることが望ましい。稀少性や担当者の恣意など狭量な視点で候補車両を絞り込むことは避けること。

⑤ 展示候補車両ご所蔵先との借用交渉

日頃から公式／非公式問わず連絡を取り合って関係強化に努めた上で、まずは先方ご担当者様へ打診する。最終的には先方責任者様の元へ出向いて、当該車両の借用理由や訴求ポイントを改めてご説明差し上げた上でご承認を頂戴する。このステップを実施するタイミングが難しい。

⑥ 新規展示車両1台ごとに借用条件を明文化して契約を締結する。その後、該当車両の当館搬入スケジュールを調整。

モータースポーツ史上貴重な車両を長期間借用することを踏まえると、貸借契約書の取り交わしは必須である。

当館はホテルと建屋を共有する博物館ゆえ休館日を設けていないため、展示車両の入替え作業スケジュールは、開館前もしくは閉館後の限られた時間帯に設定する必要がある。

(3) 入替え作業を実施して見えてきた課題

① 借用先のご事情を鑑みると集中入替えは非現実的であり、一部車両の入替えは年越しとなった。

借用車両の返却が集中する7月～9月から逆算して、2024年1月から各社ご担当者様にアプローチを始めた。しかしこのタイミングは失敗であった。失敗と判断した主な理由は、1) 人事異動に伴う後任者への業務引継ぎ中だった、2) 次年度に向けた各社ご所蔵の歴史保存車両に関する展示計画および整備計画をちょうど策定中だったなど、先方のご事情を踏まえずに走り出したためである。上記を踏まえ「アプローチは翌年度の第一四半期以降」に変更する所存である。

また梅雨明けから秋にかけての「モータースポーツ繁忙期」に、展示車両を輸送する積載車の手配は大変難しいことが分かった。当館展示車両はエンジンを始動せずに積込むため、水平状態で乗り降りできるゲートを装備した専用の積載車が必須だが、現役のモータースポーツチームも先述の専用積載車が必要になる。当館はモータースポーツイベントの合間に専用積載車を手配せざるを得なかった。

さらに、当館所在地(静岡県駿東郡小山町)は1月から厳冬期を迎える。路面凍結や大雪等の天候急変を踏まえた複数の車両入替え候補日の検討が必要になるため、ご貸与先および車両輸送会社双方のご担当者に多大なご負担をかけることになってしまった。

② 開館前もしくは閉館後の入替え作業に伴う残業時間が発生した。

今後は、午前10時開館で午後5時閉館の火曜日から木曜日に作業を集中すべく、各社ご担当者様のご理解を得ながら日程調整する所存である。

③ ウクライナ情勢を鑑み海外自動車博物館(メルセデス・ベンツ博物館、ポルシェ博物館)への返却を前倒した。

契約書では「2023年8月下旬の航空便返却で合意」していたが、1.5カ月前倒して7月上旬の航空便で返却。

書き入れ時となる夏休みの来館者にご覧にいれることができなかった。

なお借用車両2台は無事にドイツへ返却できたものの、現地側もバカンスの季節を迎えていたため、車両輸送や車両収蔵庫への搬入など人員不足の中でご対応を強いてしまったことを反省している。



写真1 メルセデス・ベンツ博物館から借用したW25

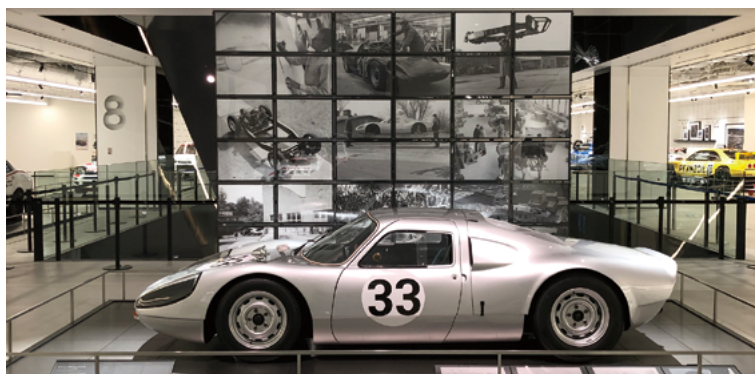


写真2 ポルシェ博物館から借用したカレラGTS

- ④展示車両入替え期間長期化に伴い「音声ガイド(日英韓中)」の更新完了が今年3月になってしまった。
更新予算は「一括更新」で確保していたが、四半期や半年単位で更新するなど柔軟な対応が必要であることを学んだ。

3 「モータースポーツ好きの社交場」ならぬ「車交場」を目指して (中長期観点での展示候補車両の開拓)

個人オーナー様や個人経営の自動車博物館様から「富士モータースポーツミュージアムの常設展示に、自分の車両を貸しても良い」との大変有難いお言葉を頂戴するようになった。

2023年8月に藤本吉郎氏(株式会社ティン・専務)から、1995年サファリ・ラリー優勝車両の「セリカ(ST185)」を、2024年2月に四国自動車博物館(横田英毅館長)から1986年式「ランチア・デルタS4」をご貸与いただくなど、従来の国内外自動車メーカーやメーカー系自動車博物館の枠を超えた「車交場」として第一歩を踏み出している。

個人オーナー様のご所蔵車両は、弊社含む自動車メーカーが収蔵していない貴重なモータースポーツ車両が多い。オーナー様の強い情熱のおかげで動態走行可能な車両も多数存在する。

ただし、ご所蔵車両の整備スケジュールや点検内容は個人オーナー様のご事情によるため、貸借契約書の文言は弊社法務部に都度相談しつつ締結している。

個人オーナー様と信頼関係を築くには時間がかかる。当館スタッフの個人的な人脈など「共通の友人」を介して拝顔の機会を得てからが肝心であり、こちらから個人オーナー様のもとに向いて対面でご相談しない限り車両をご貸与いただけることはあり得ない。

また「今までのトヨタは、歴史的なモータースポーツ車両をないがしろにしてきた。車両を貸与しても大丈夫なのか」という感情をお持ちになられている個人オーナー様も多い。

こうした事実も踏まえ、これからも焦らずに人脈(車脈)の構築に励みたい。



写真3 藤本吉郎氏から借用したセリカ(1995年サファリ・ラリー優勝車)



写真4 四国自動車博物館から借用したランチア・デルタS4(1986年)

■学芸活動～当館常設展示車両の入替えについて～担当スタッフ

企画・統括：長谷川 壮(学芸員)

展示車両入替：富士モータースポーツミュージアム常駐メンバー(山本幸伸、稲富克彦、山田卓弥、長谷川伸、小宮山泰央)

協力：Mercedes-Benz AG、Porsche AG、日産自動車(株)、本田技研工業(株)、三菱自動車工業(株)、
ダイハツ工業(株)、横浜ゴム(株)、(株)エッチ・ケー・エス、四国自動車博物館、藤本吉郎氏

図1. 返却済借用車両および現在展示中の借用車両一覧表(2023年7月～2024年3月まで)

借用先	返却済みの借用車両	展示期間	現在展示中の借用車両
Porsche博物館	 904カレラGTS	2022.10.7～2023.7.5	—
MB博物館	 W25	2022.10.7～2023.7.5	—
日産自動車	 桜号	2022.10.7～2023.12.19	 富士号 2023.12.20～展示中
	 R382	2022.10.7～2023.12.19	 R381 2023.12.20～展示中
	 バイオレット (サファリ)	2022.10.7～2023.8.21	—
	 240Z(モンテカルロ)	2023.8.22～2024.1.29	—
	 PENZOIL R33	2022.10.7～2023.7.11	—
	 R391	2022.10.7～2023.7.11	—
ホンダ	 RC162(#100)	2022.10.7～2024.1.22	 RC162(#10)
	 RA272	2022.10.7～2024.1.22	 RA273
	—		 CART LOLA T93 上記3台2024.1.23～展示中
	 NSX-R(1992)	2022.10.7～2023.10.18	 NSX-R(1996) 2023.10.19～展示中
三菱自動車	 ランサー 1600GSR	2022.10.7～2023.7.4	 ギャラン VR-4 2023.7.6～展示中
ダイハツ	—	2023.7.13～展示中	 P-5
横浜ゴム	—	2023.7.13～展示中	 ADVAN LOLA T94
HKS	—	2023.7.13～展示中	 GT-R (Gr. A)
四国自動車博物館	—	2024.2.1～展示中	 デルタ S4
藤本吉郎様	—	2023.8.1～展示中	 セリカ (サファリ)

モータースポーツ歴史車両 (セリカ<TA64>1984年サファリ優勝車)の復元作業

期間：2021年1月～ 場所：富士モータースポーツミュージアム、トヨタ自動車(株)東富士研究所ほか

富士モータースポーツミュージアム 長谷川 壮(学芸員)

富士モータースポーツミュージアム 長谷川 伸、小宮山 泰央(展示車両整備チーム)

1 サファリ・ラリーとトヨタ自動車の関係

(1) サファリ・ラリーとは？

1953年(昭和28年)、東アフリカのイギリス植民地においてエリザベス2世の即位を記念し初開催された。アマチュアイベントから国際的なラリーへと発展し、ラリー・モンテカルロ、RACラリーと共に「世界三大ラリー」と称されている。

野生動物との接触時にラジエーターを壊さないための「アニマルバー」、雨が降ると泥の川と化するコースで、エンジンに水を吸い込ませないための「シュノーケル(排気口を屋根まで伸ばせる)」など、「サファリ仕様」と言われる大幅な車両改造が許されている。

1960年代以降、日本の自動車メーカーの海外輸出が盛んになり、アフリカ諸国に自社製品の耐久性の高さをアピールすべく、日産が先陣を切り、三菱、トヨタ、スバルやダイハツが続々と参戦した。メーカー各社の奮戦と高成績は、アフリカの人々に強い印象を与え、現地での日本車のブランドイメージが確立した。

石原裕次郎氏主演映画「栄光への5000キロ」の影響もあり、日本ではダカール・ラリーと並び知名度が高い。

(2) トヨタのサファリ・ラリーへの挑戦

1973年(昭和48年)の第一次オイルショック以降、モータースポーツ活動を縮小していたトヨタがWRC復帰のために、セリカTA64をグループB規定車両としてTTE(トヨタ・チーム・ヨーロッパ。現：Toyota Gazoo Racing Europe(以下TGR-E))と共同開発した。

当時の技術トレンドである「ミッドシップ・4WD車」ではなく、頑丈で整備性に優れたフロントエンジン・リアドライブ方式を採用。1983年のアイボリーコースト・ラリー優勝を皮切りに、1984年～86年にサファリ・ラリー3連覇を達成した。

本車両は、1984年に優勝したビヨルン・ワルデガルド氏が運転した実車で、ターボ車として史上初のサファリ・ラリー優勝車でもある。



写真1 1984 サファリ優勝時(ゴール後撮影)
<出典:Mcklein Photography>



写真2 復元作業中のセリカTA64 サファリ優勝車

2 現車状態

(1) 1984年ゴール後

パルクファルメ(指定保管場所)から移動しようとしたらエンジンがかからなくなった。

TTE代表のオベ・アンダーソン氏から「原因を究明するように」との指示があったのでエンジンを開けて調査したところ、バルブスプリングが折れて始動不可状態になっていたとのことである。

(2) 2021年1月、復元作業開始時の状況

率直に申し上げると「保存状態は悪かった」。1984年のサファリ優勝後に日本へ輸送されてから何らかの事情により修復作業が実施されていなかったと思われる。

- ①外観 ……………エンジンフード、補助ランプ一式、タイヤ&ホイール「欠品」
- ②エンジンルーム ……………プラグコード「欠品」
- ③室内 ……………ステアリング、シフトノブ、左右シート、ダッシュボードの計器類「欠品」
- ④フロントサスペンション ……腐食が進んでいたがスプリングはヘタリ無し
- ⑤リアサスペンション ………腐食が進んでいたがスプリングはヘタリ無し



写真3 作業開始前の外観



写真4 エンジンルーム



写真5 室内



写真6 右フロントサスペンション



写真7 右リアサスペンション

3 劣化が激しいためTGR-Eに再生を依頼したパーツ

パーツ再製にあたりトヨタ自動車(以下TMC) OBの新居章年氏(元TGR-E技術コーディネーション担当ダイレクター)、TGR-E John Day氏、TTE OBのErnst Kopp氏とGerd Dicks氏に大変お世話になった。記して感謝申し上げる。

(1) FRPボンネット

ドイツに残存するボンネット型をベースに新たに製作。

しかし色合いや艶感が大きく異なるため、フェンダーやトランクの経年具合にあわせて国内で再塗装実施。

あわせて左右二か所のボンネットピン取り付け加工を現物合わせで実施。違和感の少ない外観に仕上げることができた。

(2) タイヤ&ホイール

PIRELLI社SCORPION 15インチタイヤとミニライト社ホイールを欧州マーケットで購入。なお、ホイールおよびタイヤ幅は、オリジナルの入手が困難であったため、少し大きめのサイズである。



写真8 FRPボンネット塗装前



写真9 塗装後ボンネットピン取り付け



写真10 タイヤ・ホイール

(3)シート、ステアリング、シフトノブ

- ▶Ass製 バケットシートをリメイク、専用シートレールとブラケットを製作。
- ▶ステアリングホイールは再製作、シフトノブはセリカ純正の中古品を調達。

(4)ダッシュボードの計器類

オリジナルメーターを揃えて、当時の形状にあわせて製作。

(5)ステッカー

ドイツでラリーカーのレストアを専門に行うTTE OBのDicks氏が所有するステッカーをベースに国内で再製作。
サファリロゴステッカーを忠実に再現。80年代と90年代ではフォントやトレードマークのヒョウの足先の表現が異なる。



写真11 シート取り付け



写真12 計器パネル類

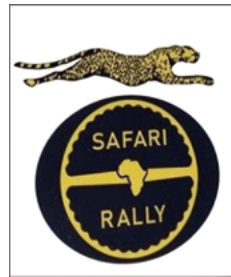


写真13 ヒョウのステッカー(左は1984年、右は1995年)



4 復元前の準備作業—正しい復元は、丁寧な時代考証から—

(1)当時の開発者へのインタビューおよび当時の写真や映像など各種史料を踏まえた 検証を実施

車両復元にあたり、まずは主要開発メンバーだったTRD(トヨタ・レーシング・ディベロップメント、現:Toyota Customizing & Development)OBの鳩谷和春氏へのインタビューを実施。あわせて当時の資料・雑誌・写真・動画映像・モデルカーまで、参考になるものは可能な限り入手した。

なおステッカーは左右側面で異なるものや、優勝後の凱旋イベント用に追加で貼られたものが混在していることが判明。「ゴール後を復元」すべく慎重に検証した結果、再製作と同時に剥がしたステッカーもある。

(2)現存する実車を用いた検分・計測

各車両は一品作業で造られているため、各車体の個体差や各部品の取り付け寸法のズレはやむを得ないが、ドイツで当該車両を所有するKopp氏、Dicks氏とのこまめな情報交換と現地での実車確認を行い、ステッカー位置やボンネットピン、補助ランプをはじめとする各再製作部品の取り付け方法を検証した。



写真14 動画映像からの検証①



写真15 動画映像からの検証②



写真16 動画映像からの検証③



写真17 当時の資料調査



写真18 モデルカーとの比較



写真19 凱旋用追加ステッカー



写真20 実車ステッカー位置採寸



写真21 左からKopp氏、小宮山、Dicks氏

5 復元作業—当時携わっていたTMC OBの知見も借りて—

(1) 追加ランプ取り付け

サファリ・ラリーの象徴ともいえる大型フォグ、スポット、ウィングの各追加ランプは劣化や喪失していたため、国内外各所の遊休部品を調達・整形して取り付け実施。



写真22 TGR-E 手配のウィングランプブラケットを実車に合わせて修正加工、取り付け



写真23 遊休補修パーツを流用加工して補助アームを取り付け



写真24 スポットランプ補助ブラケットを現物合わせで製作

(2) ライセンスプレート製作

ドイツのライセンスプレートには、日本でいう車検と管轄を示すステッカーが貼られている。

登録年度や地域によって色やデザイン、貼付け角度が異なるため、それらの情報を現地で購入、忠実に再現した。



写真25 ライセンスプレート再現



写真26 短期間での復元作業にご協力いただいたTMC OB勝又一氏(左)と杉山武彦氏(右)

2024年1月、FMM展示車両整備チーム発足後、3月末のサファリ展まで、実質作業期間は約2ヵ月という短い期間であったが、東富士での作業環境立ち上げと設備の利用に始まり、TGR-E やTMC OBの方々との連携による補修品の調達、技術的支援のおかげで、まずは展示可能な状態まで復元することができた。

展示期間は終了したが、エンジンルームや室内の細かな洗浄、サビ落とし等の作業は今後も継続する予定である。

また、実車を目にした来館者からは動態保存を望む声も多いが、残念ながらエンジン内部の不具合や欠品部品も多く、容易に実動可能な状態まで仕上げることは難しい。

しかし、本車両に限らず、展示車両を定期的にも実動させることは、ミュージアムとしての発信力と集客力向上に繋がっていくものと確信している。今後の活動テーマとしても取り組んでいきたい。



写真27 当館サファリ特別展にて展示中のセリカ<TA64>

■モータースポーツ歴史車両(セリカ<TA64>1984年サファリ優勝車両)の復元作業 担当スタッフ

企画・統括：長谷川 壮(学芸員)

復元作業：長谷川 伸、小宮山 泰央(展示車両整備チーム)

協力：TMC OB 新居 章年氏、TMC OB 勝又 一氏、TMC OB 杉山 武彦氏

TGR-E John Day 氏、TGR-E OB シャシワークショップマネージャー Ernst Kopp 氏、

TGR-E OB エンジンワークショップマネージャー Gerd Dicks氏

TRD-OB 鳩谷和春氏(有限会社NUTEC Japan代表取締役)

鳩谷和春氏は2024年2月19日ご逝去されました。謹んで哀悼の意を表します。

富士スピードウェイ興行レース時の集客最大化

期間：2023年4月1日(土)～12月31日(日) 場所：富士モータースポーツミュージアム

富士モータースポーツミュージアム 山田 卓弥

1 はじめに

2022年10月、富士モータースポーツフォレスト(以下、FMSF)の中核施設として、富士スピードウェイホテル(以下、ホテル)と富士モータースポーツミュージアム(以下、FMM)が先行して開業。また2023年5月にFMSF ウェルカムセンターも開業し、先に稼働していたルーキー レーシング ガレージと一体での一般公開も始まった。

更には8月から、シェイドレーシング FUJI ファクトリーも週末のみながら、一般公開を開始。集客施設群が整いつつある中で、2023年度の活動を振り返り、興行レース時にフォレストの一員として、「集客・収益」の最大化に向けて、ミュージアムが担うべき役割についてまとめたい。

2 富士モータースポーツフォレスト(FMSF)とは?

モータースポーツの普及・活性化とクルマ文化醸成に向け、富士スピードウェイ(以下、FSW)の周辺に展開中。

「モータースポーツ好き、クルマ好きにとって垂涎の施設」、FSWでのレース観戦の前後に立ち寄りたくなる施設、さらには「レース開催時以外でも行きたくなる」施設として、ホテルとの一体性・親和性の高さも相まって、まさに「大人の社交場」を体現しつつある。

但し、小山PAの開通延期(2023年度から2027年度に延期)や、もう一方の集客の要となる温浴・レストラン街などの商業施設の立ち上がりが延び(2026年度開業予定)、FMMは、単独での集客策を進めざるを得なかった。2023年度途中からは、開業したウェルカムセンターのリードで、富士スピードウェイやホテルとともに一体の集客活動をすすめられるようになった。

3 取り組んだイベント

- ・7大興行レース：4月、7月のスーパーフォーミュラ、5月、8月のスーパーGT、9月の世界耐久選手権、5月、11月のスーパー耐久(24Hレースを含む)

大前提として、「モータースポーツミュージアムとして、該当するイベントと関連性を保つ」こととした。

つまりスーパーフォーミュラならば、クラシックフォーミュラカー、スーパーGTならば、GT関連車両をレース期間及び前後の期間(およそ2ヵ月程度)の企画展示とすることにより、お客様にとって、学びや懐かしさを実感できることを目標とした。



写真1 スーパーフォーミュラ時、クラシックフォーミュラカーを展示



写真2 スーパーGT時にはGT車両を展示

また、広いFSW内では各エリア間の徒歩移動は難しいため、シャトルバスの準備は必須。シャトル便の増便、及びできる限り長時間(夕方まで)の運行を働きかけた。

4 集客活動内訳と結果

2022年10月のFMM開業以前からFMMスタッフとしてFSWの見学もしていたが、4月からのレースシーズンの開幕まで、イベントに関連した集客についての知見は無かった。以下、集客活動について、4月から5月にかけてのウェルカムセンター開業前を第1段階、開業後を第2段階として、まとめたい。

図 <主要7レースでの集客結果>

日程	4/8(土)~9(日)	5/3(水)~4(木)	5/26(金)~28(日)	7/15(土)~16(日)	8/4(土)~5(日)	9/8(金)~10(日)	11/11(土)~12(日)	
レース名称	スーパーフォーミュラ rd1	スーパーGT rd2	スーパー耐久 rd2	スーパーフォーミュラ rd6	スーパーGT rd4	世界耐久選手権 (WEC)	スーパー耐久 rd7	
レース中の企画展示 (2か月程度展示)	①三菱コルトF2000 ②F2マーチ中嶋選手号 ③F3000ローラ星野選手 ④SF23モデル	トムス スーパー	MAZDA2 バイオディーゼ	F3000 ADVAN ローラ MF308	HKS スカイライン GT-R	TS-010	ZENT LC500	
小学生無料			ウェルカムセンター オープン	○	○		○	
スタンプラリー				○	○	○	○	
○FSW公式来場者数(人)	27,100	82,000	47,000	33,200	50,400	54,700	26,500	
▶金曜日	-	-	5,000	-	-	5,600	-	
▶土曜日	12,700	31,600	22,200	12,700	20,200	15,500	9,900	
▶日曜日	14,400	48,600	19,800	20,500	30,200	33,600	16,600	
●FMM来館者数	421	865	1,007	692	530	769	493	
率 (FMM来館者/FSW来場者)	1.6%	1.1%	2.1%	2.1%	1.1%	1.4%	1.9%	
▶金曜日			88 曇	-	-	101 雨		
▶土曜日	224 曇	409 晴	394 晴	205 曇	277 晴	304 雨/曇	273 雨	
▶日曜日	197 晴	456 晴	過去最高 525 曇	487 曇	253 晴/雨	364 晴	220 曇	
●テラス FSW運動/貸し切り	FSWチケットシステムで販売	BMW貸し切り						
集客数	15人	80人						
総売上(チケット・飲食含む)	279千円	3,200千円						
内訳	18千円×6人+ 19千円×9人	40千円×80人						
FMM収益	69千円	1,664千円						

第1段階

ホテル&ミュージアムの初シーズンに合わせ、「4月8日~9日のスーパーフォーミュラレースに参戦するドライバーたちがホテルに宿泊する」という状態でスタート。ドライバーのご家族も宿泊され、FMMのカフェテラスからレースシーンを楽しめるなど、理想的な「レースのある週末」が演出された。

そんな中での最初のトライは、FMMの一つの売りである、カフェテラスを使つてのレース観戦チケットの設定と富士スピードウェイのチケットシステムを利用した販売である。

カフェテラス運営を委託しているFan Terraceと連携して、食事・ドリンク付きでのカフェテラス席の販売を実施した。販売目標は最大55人程度/日で、価格はFSWのグランドスタンド席並みの価格で販売した。結果はPR不足もあり、2日間で15枚と振るわなかった。

また、サーキットの映像もモニターでリアルタイムでご覧いただけるよう準備し、「ホテル&ミュージアムからゆったりレース観戦いただく」という優雅なスタイルはトライできた。

車両展示は、スーパーフォーミュラを運営する日本レースプロモーション(JRP)と連携し、SF23(2023年からの新型車両)星野選手のローラ、中嶋選手のマーチ、さらに三菱自動車様のコルトF2000(1971年日本GP優勝車)とふんだんに展示車両を揃えることができた。

これだけの豪華な車両群の展示にもかかわらず、集客はレース期間中の2日間で421人(※開業以来の最大集客は5月のスーパー耐久24Hレース時の1,007人)と、期待どおりと言える結果では無かった。

「企画に対して、一般のお客様への認知向上活動が足りなかったのでは?」、そんなギャップを感じた。



写真3 中嶋選手のマーチと星野選手のローラが勢揃い



写真4 最新型SF車両(SF23)も展示

続いて、年間を通じての最大イベントである、5月のスーパーGTである。ゴールデンウィーク中の5月3日は、いにしへの「旧日本グランプリ」やその後の富士の主要レース開催日にあたり春の最大イベントである。

幸い、BMWジャパン様の貸し切り要請を受けたため、トライとして貸切りに踏み切った。カスタマーPRとして企画代理店・旅行代理店の全面協力もあり、チケットは無事完売(2日間で80枚)し、大きな収益を上げることができた。

高価な観戦チケットをご購入いただいたお客様の快適さを保つことは必須であり、雨対策の課題が顕在化した。対策として、雨天時でもFMM内で観戦していただけるよう、モニター、テーブルと椅子を確保した。

イベント自体は、BMWジャパン様自身がファンイベントを実施、お客様に大変好評で、無事終了できたが、FMSFの「貸し切りでは無く、より多くの一般のお客様に楽しんでいただく」方針もあり、その後のレースからはFan Terraceが対応し、席料チャージをいただくシステムで、カフェテラス席からのレース観戦をお楽しみいただいている。

車両展示は、初期のスーパーGT車両であるスーパGT500。レースとの親和性はPRできたが、「レース観戦客がミュージアムを積極的に訪問したくなる理由になるか?」強い手ごたえは感じられなかった。スーパーGTのレース観客総数は82,000人であり、FMMの来館者は2日間で865人と大幅に更新した。



写真5 BMW貸し切り時、イベントも開催



写真6 箱根の山を臨みながらスーパーGT観戦

第2段階

5月のウエルカムセンター開業後は、連携体制が強化され、スーパー耐久24Hレースを皮切りに、7月は夏のスーパーフォーミュラ(2日間で692人)、8月はスーパーGT(2日間で530人)と夏休み、また小学生無料施策も相まって、集客は安定した。

また9月は世界耐久選手権(WEC)が開催されたが、「長時間の耐久レースはミュージアムへのお客様が増える。雨の日も同様に集客が増える」という経験則も積みあがってきた。



写真7 スーパー耐久前年出場車を24時間レースで展示



写真8 7月のスーパーフォーミュラで高橋国光選手の車両を展示



写真9 8月のスーパーGTでかつて大活躍したスカイラインを展示



写真10 TS010<イベント時撮影>

レースイベントとして実施する内容も固まり、PRの手ごたえも感じるようになった。

FMMの車両をPR(基本は主要レースに合わせて、展示車を更新し、改めて各方面に声かけ)、Fan Terraceの新商品(メニュー、グッズ)展開、スタンプラリー実施等を定着化できた、一方で、レース観戦客がFMMにお立ち寄りいただく率、絶対数の頭打ち感も感じるようになった。

「車両以外の展示で集客増を図れないか?」「モータースポーツ関連を展示するFMMの魅力は何か?」主要7レースの最後、11月のスーパー耐久時(レース期間の集客は2日で493人)に、以下3点、チャレンジした。

- 1.現役に近いスーパーGT車両展示(2019年式、レクサスLC500 スーパーGTのチャンピオンカー：展示車はFSWのレースで優勝した車両)
- 2.今シーズン限りで引退する有名選手(立川祐路選手)の装備品展示(スーツ、ヘルメット、シューズ、トロフィー)
- 3.乗り込み体験実施(身長150cm以下のお子様)



写真11 装備品とセットの展示で幅広い層にPR



写真12 LC500を活用しての乗り込み体験

11月~12月の期間中、400人以上が搭乗された。またコアなファンも多数ご来館いただいた。新しい誘致策をトライでき、手ごたえを感じた。選手が来館してのイベントは実施できなかったが、「魅力ある企画を機動的に行うFMM」として認知を高め、継続的にトライしたい。



写真13 ヘルメットやトロフィー展示



写真14 レーシングスーツ展示

5 年間活動を通じて

FMSF本体も集客施設を立ち上げた。ウェルカムセンターオープンにより、集客活動も活性化したが、それによるFMMへの影響は以下のとおり。

- ①FMSFとしての集客の後押し効果は大。
 - ・レースをはじめとするイベント時のシャトルバスの通常運営(恒常化)の恩恵を受けられる。
 - ・隣接する西ゲートもオープンし、周辺での人の流れが大きく、増えている。
- ②また、主催するレースパンフレットにFMMやその他施設を紹介するページを創設していただいた。
 - このように、一気に興行レース時の集客体制が強化された。
 - 一方で、「FSWを含むフォレストの中で、FMMは具体的に何をどれくらい貢献できるか?」、これからはより、具体的な成果が求められると認識している。

<考察：レース観戦客を十分に取り込めているだろうか?>

FMM来場者はレース観戦者の1~2%程度:「このレーシングカーが展示してあるから来た!」という熱心なお客様はお迎えできたが、レース観戦者の大多数は来館されていない。

- ①観戦券に加えた入館料の負担に対して、より低価格での入場、あるいは更なる話題性・インパクトが必要では?
- ②24年以降は、小学生の無料化施策の効果検証、企画展示の効果をより詳細にデータを紐解いて、検証したい。

6 おわりに

FMSF内でFMMが果たすべき役割を最も効果的に発揮できるのは興行レース開催時ということに疑問は無い。(夏休みなどのハイシーズン時の企画、冬の閑散期の対策などは、別の方策・企画が必要)

11月のスーパーGT最終戦をもてぎサーキットで見学したが、併設されたホンダコレクションホール(ミュージアム)はレースの開催に合わせて大盛況であった。

もてぎの賑わいぶりに比べ、FMMはまだまだと言わざるを得ない。サーキット内にあるミュージアムがメインのレースを盛り上げる集客の起爆剤となっていくことが、ミュージアムスタッフとしての最大の目標である。そのために、富士スピードウェイとミュージアムとの親和性の高さを、企画展示・ファンイベントその他を通じてひとつひとつ、明確にしていきたい。「FMMが果たしうる役割」をFMSF内の各施設メンバーから共通に認識され、重宝される存在にならなくてはならない。

IV:1年間の活動 5

開館1周年を迎えて

期間または実施日：2023年10月7日(土)~11月30日(木) 場所：富士モータースポーツミュージアム

富士モータースポーツミュージアム 松井 知香

1 開館後の状況

オープン以来国内外の様々なお客様をお迎えし、2023年10月7日で1周年を迎える事になった富士モータースポーツミュージアム(以降FMM)。「国内外10メーカーの連携ミュージアム」という成り立ちもあり、トヨタ色を出した露出を避けたこと、展示スペースが富士スピードウェイホテルと同じ建屋にある事、お客様との対話を重視し、広告宣伝はウェブサイト、SNS、三つ折りリーフレットの設置での発信であったことから、トヨタ自動車社内も含めまだまだ多くの方には知られておらず、地元の方でさえ「ホテル宿泊者専用のミュージアム」と思われていた方も多かった状況だ。

来館者についてもオープン当初は多くのお客様にお越しいただいたが、冬季は隣接の富士スピードウェイでレース等のイベントの開催がないこともあり、閑散期対策が必要な状況であった。

2 開館1周年イベント企画・検討

前述の情勢認識に鑑み、この駆け出しのミュージアムにまずは地元の方々にしっかりとその存在を認知いただくことが必要と感じた。

「地域と共に成長するミュージアム」を目指し、1周年を迎える事ができた感謝の気持ちを形にし、FMMをより身近に感じていただきたいとの思いで、地元2市1町(小山町、御殿場市、裾野市)の住民の方々に11月の平日に無料ご招待する企画を立案した。2市1町には趣旨をご説明、賛同をいただいたが、住民の皆さんへの告知方法についてはそれぞれの自治体に委ねることとした。

全世帯に配布される広報誌への掲載は共通していたが、小山町は住民限定に配信されるLINEでの告知も実施。裾野市は全世帯に当館作成のチラシをポスティングする形で、確実に住民の皆様へ平日無料ご招待の情報をお届けできるよう対応いただけた。

また、開館1周年当日を盛り上げるための企画として、布垣館長による特別ガイドツアーをカルチャー・コンビニエンス・クラブ(以下CCC)と共同で企画。SNS等を通じて告知を行い、1周年の特別チケットも製作した。

加えて、開館1周年記念ステッカーを作成。これについてはFMMの象徴ともいえる「トヨタ 7」をモチーフにし、来館者の思い出にしていだけるようなとの想いを込め、10月7日当日のご来館者へお渡しした。



ガイドツアーご参加者と布垣館長



1周年記念ステッカー

3 実施結果

開館1周年当日(10月7日)は小山町のマスコットキャラクター「金太郎」がご来館、布垣館長の案内付きで1周年の様子をご覧いただいた。共に開業1周年を迎えた富士スピードウェイホテルにも「金太郎」が駆けつけ、スタッフの皆様と1周年の喜びを共に分かち合った。

また、当日は布垣館長のガイドツアーを午前と午後の2回行い、モータースポーツ展示車両をストーリーと共にご紹介した。お客様への感謝を込めた特別な内容のガイドは参加者には大変好評であった。ご来館者全員に前述の「トヨタ 7 FMM1周年ステッカー」を差し上げ、ご来館の思い出としてお持ち帰りいただいた。

また、抽選でご来館いただいたご家族1組の方にFMMオリジナルグッズを館長より記念として謹呈した。

2市1町の無料ご招待によるご来館者は合計863人となった。2023年11月のご来館者は前年比133.6%を達成し、地域の方々にFMMを知っていただく事につながった。地元の方にこのミュージアムを知っていただくことは、この後迎える冬の閑散期の来館者の底上げにもつな+がったと思われる。

小山町の広報誌「広報おやま」にも1周年イベントの内容が掲載され、FMM1周年の様子のみならず、普段ご覧いただけないトヨペットレーサーの火入れ等ミュージアムのバックヤードでの活動もご紹介いただいた。この記事が小山町の皆様や国内外の小山町の姉妹都市、友好都市の方々にもご来館いただくきっかけとなったとのことだ。

また、人口数に比して裾野市の来館者が多かったのは、裾野市による全世帯への告知ポスティングが奏功したものであると思われる。SNSの影響力が拡大している昨今にあっても、直接的な紙による告知方法はまだまだ効果的である事実の証左となった。



小山町マスコットキャラクター 金太郎と布垣館長



布垣館長と記念品に当選されたご家族

2023年11月実績

	大人	中学生以下	計	人口	世帯数
小山町	115	19	134	17,281	7,492
御殿場市	96	9	105	82,241	34,187
裾野市	525	40	565	49,284	21,718

2市1町 1周年平日無料ご招待 ご来館実績

4 今後に向けて

無料ご招待の対象を「平日限定で2市1町」としたこともあり、中高生以下のお子様のご来館者が少ない結果となってしまったことも事実である。今後は中高生以下のお客様にも繰り返しご来館いただけるような企画を検討の上、モータースポーツへ憧れを抱いていただき、クルマファンを増やす企画を検討したい。姉妹館のトヨタ博物館で実施している「トはくらぶ」(年間パス)の企画もその一案である。告知については、裾野市のポスティングによる告知が最も効果的で、各世帯に1枚ずつチラシを配布する事の重要性を痛感した。2市1町のみならず各自治体への渉外活動を引き続き行いたい。

また、夏祭り等の地元の祭典での出展を富士モータースポーツフォレスト内で連携し、積極的に行いたい。これまでのFMM告知活動に加え、「コロナ明け」とインバウンドの拡大も相まって、FMMの来館者は増加傾向にある。5周年、10周年に向け、FMMが多くの人に愛され、魅力ある施設となるよう、一層の取り組みを進めていきたい。

1 はじめに

富士モータースポーツミュージアム(以下:FMM)は、2022年10月7日の開業に先立ち、2022年7月6日からX(旧:Twitter)、Instagram、FacebookのプラットフォームでSNSの運用を開始した。FMMは、国内外の自動車メーカーとの連携による常設展示と、併設の富士スピードウェイホテルと融合した特別な空間を通じて、モータースポーツの黎明期から現代に至るまで体系的に展開している。時代を象徴する約40台のレーシングカーとその歴史を展示し、量産車メーカー創業者たちのモータースポーツへの情熱、功績を紹介している。SNSを通じてこれらの魅力を積極的に発信し、認知度とフォロワーを増やすことを通じ、モータースポーツファンの拡大と来館者数の増加を目指している。

2 SNS運用の初期段階での挑戦

運用初期には、フォロワーの獲得やエンゲージメントの形成に多くの困難を伴った。

「FMMの認知度向上のためにSNSが鍵になる」ことはチーム全体の共通認識であったが、コアターゲット層にどのようにリーチすれば良いかのノウハウが無く、発信できる素材を違った角度で公開し、実験的投稿を通じてフォロワーからの反応を探るなどのトライアルを試みながらの運用となった。開業前のトライアルの一例として、展示車両の一部を意図的に「チラ見せ」することで、FMMや展示車両に対する興味を喚起しようとした。

また、SNSの投稿担当者がFMM常駐ではなかったため、ミュージアムの生の情報や雰囲気把握することが物理的に困難であった。これを克服するために、常駐者やトヨタエンタプライズと連携し、期間限定展示などの情報を適宜収集し、リモート運用のデメリットをカバーした。また、広報チームのメンバーは、FMMを訪れた際に積極的に写真や動画素材を収集し、メディア向けのコンテンツのストックも意欲的に行った。



2022年8月19日



2023年4月27日

3 反応が大きかった投稿

X、Instagram、Facebookでの運用を同日にスタートし、昨今のSNSのトレンドからフォロワーの数が一番多くなると予想されたInstagramよりも、Xのフォロワーの数が一番多いのは興味深い特徴といえる(フォロワー数:X_5,602名、Instagram_2,205名、Facebook_1,380名 2024年4月15日現在)。

ミュージアム開業後の数ヵ月間は、常設展示車両の紹介に焦点を当て、プロのカメラマンによる高画質の写真と共に投稿し、FMMの館内の雰囲気も伝えた。高品質な車両の写真を使用した訴求は、多くのインプレッションを獲得したが、写真の枚数には限りがあるため、発信頻度には注意を払った。

「館に関するガイドツアーの開始時刻」「館内写真撮影のルール」「ネット予約に関する基本情報」を定期的に配信したところ、これらに対する反応も多く、新規オープンしたミュージアムへの関心の高さが認識できた。Facebookに関しては、フォロワーの年齢層が他のプラットフォームに比べて高く、車両紹介などの投稿にはあまり反応を示されない傾向にあるが、FMMで開催される特別展やファンイベントに対する反応は他のプラットフォームと比べて顕著に高いことが明らかになった。

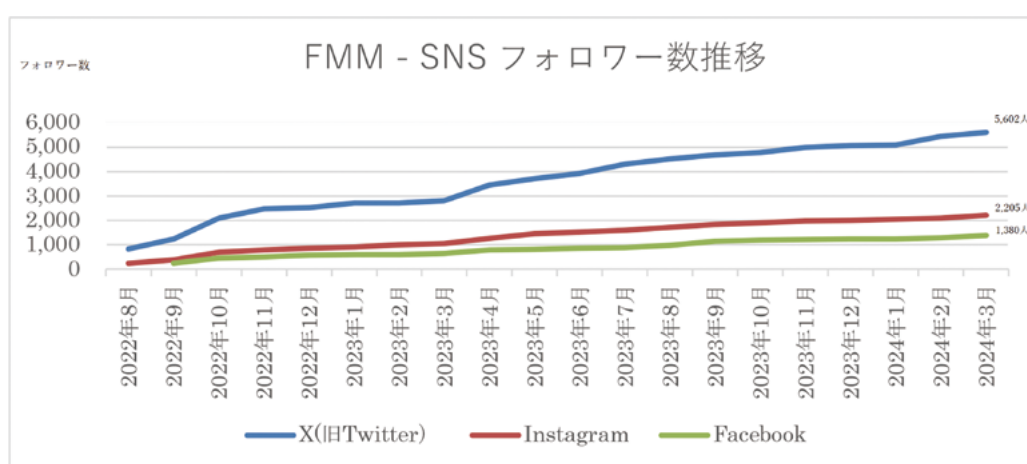
また投稿で特に反応が大きかった主な投稿は、「カストロール・スーパ展示開始」(2023年4月27日投稿/インプレッション数:約23万)、「TS050搬入」(2023年7月1日投稿/インプレッション数:約19万)、「Joe Honda写真展開催」(2023年6月6日投稿/インプレッション数:約17万)、立川選手引退特別展示(2023年11月9日投稿/インプレッション数:約16万)であったが、新規車両の搬入時の様子や限定特別企画の関心の高さが顕著であった。



2023年7月1日



2023年11月9日



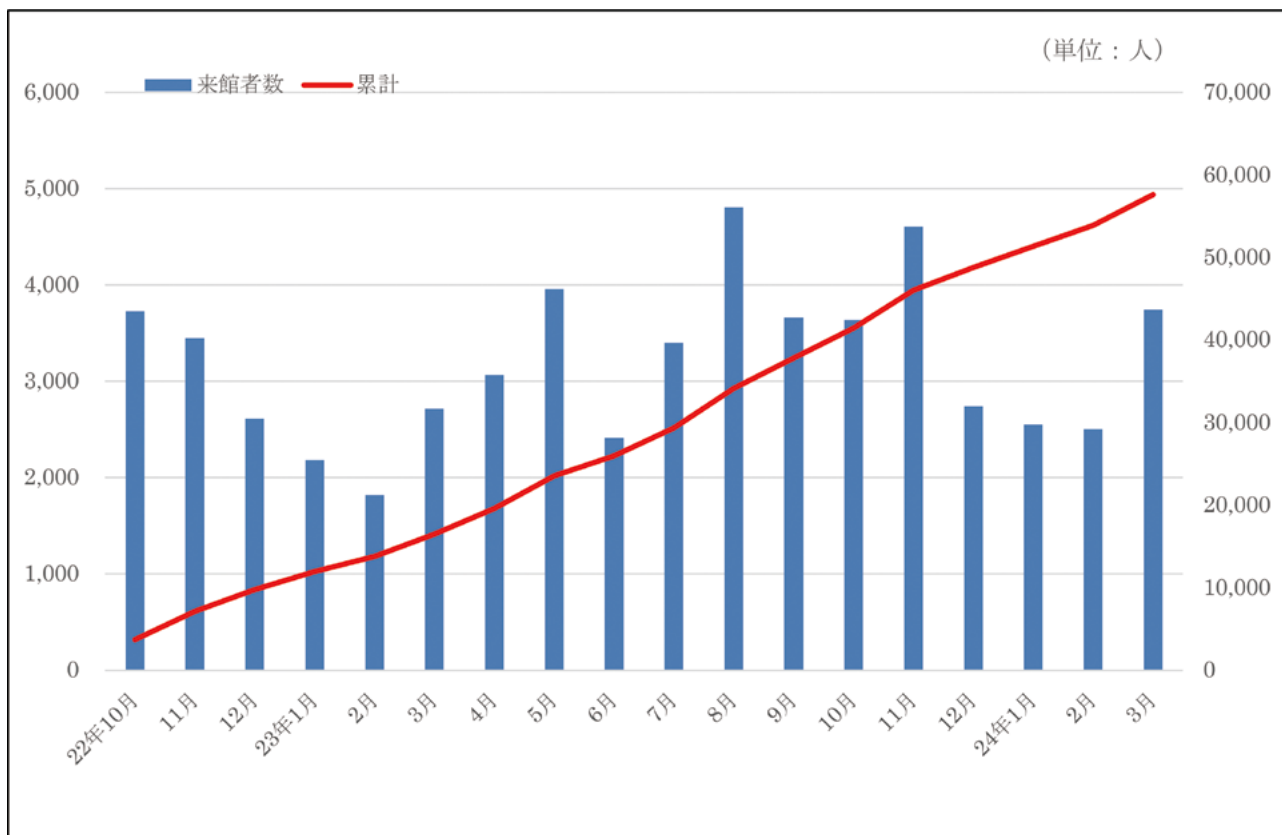
4 今後の展望

FMMのSNS運用戦略においては、これまでの経験を活かしたさらなる前進が求められている。今後は、デジタルマーケティングの最新トレンドを取り入れつつ、新たなターゲット層の開拓とエンゲージメントの深化を目指すことも考えたい。具体的には、次のような取り組みを実施することが有益だと思われる。

- 体験系、モータースポーツ系のインフルエンサーとの協業：モータースポーツ界の著名人や影響力のあるSNSユーザーと連携し、そのフォロワーにFMMの存在と魅力を紹介してもらうことで、新規フォロワーの獲得とブランド認知度の向上を図る(富士モータースポーツフォレスト各施設間の連携が必須)。
- 定期的なライブ配信：特定の展示やイベントを定期的にライブ配信することで、フォロワーとの直接的なコミュニケーションを強化し、エンゲージメントを促進。
- ユーザー生成コンテンツの活用：以前実施したフォロワーが自ら撮影した写真やビデオをSNSで共有するキャンペーンは、初期には活発な参加が確認できたが、期間後半には動きが鈍化。今後はハッシュタグ等の有効的な利用を検討し、イベントを長期にわたって盛り上げる戦略も考えたい。

来館者データ (開館から2023年度)

①月別来館者データ



②開館から2023年度月別形態別来館者数

(単位:人)

月	2022 10	11	12	2023 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2024 1	2	3
個人	2,967	2,151	1,769	1,453	1,185	1,727	2,056	2,948	1,464	2,247	3,427	2,352	2,084	2,602	1,491	1,684	1,444	2,295
団体	328	779	109	238	185	455	308	384	225	491	265	606	777	1,190	340	90	213	520
高校・中学	0	0	0	0	6	9	1	39	0	0	120	7	0	2	0	0	10	58
小学	0	0	0	0	5	2	0	0	0	15	0	33	0	0	0	0	1	15
宿泊	436	519	738	492	438	527	704	588	725	647	995	664	777	815	911	779	838	857
合計	3,731	3,449	2,616	2,183	1,819	2,720	3,069	3,959	2,414	3,400	4,807	3,662	3,638	4,609	2,742	2,553	2,506	3,745
年度累計	16,518						41,104											

③開館から2023年度月別客層別来館者数

(単位:人)

月	2022 10	11	12	2023 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2024 1	2	3
大人	3,454	3,286	2,378	2,018	1,635	2,385	2,764	3,520	2,183	2,904	3,758	3,302	3,326	4,283	2,373	2,181	2,159	3,211
中高生	87	27	56	1	36	105	71	176	56	111	403	79	53	63	100	91	76	198
小学生	112	60	68	57	63	132	143	145	94	219	393	141	113	120	154	147	138	171
未就学	78	76	114	107	85	98	91	118	81	166	253	140	146	143	115	134	133	165
合計	3,731	3,449	2,616	2,183	1,819	2,720	3,069	3,959	2,414	3,400	4,807	3,662	3,638	4,609	2,742	2,553	2,506	3,745
年度累計	16,518						41,104											

車両貸与者(開館から2023年度)

常設展示	貸与月	貸与者名	車両名 ()は年式	写真
	2023. 7	三菱自動車	ギャラン VR-4 (1991年)	
	2023. 7	ダイハツ	P-5 (1968年)	
	2023. 7	HKS	GT-R (Gr. A) (1992年)	
	2023. 8	藤本吉郎氏	セリカ (サファリ優勝車) (1994年)	
	2023.10	本田技研工業	NSX-R (1996年)	
	2023.12	日産自動車	富士号 (1958年)	
	2023.12	日産自動車	R381 (1968年)	
	2024. 1	本田技研工業	RC162 (#10) (1961年)	
	2024. 1	本田技研工業	RA273 (1967年)	
	2024. 1	本田技研工業	CART LOLA T93 (1994年)	
	2024. 2	四国自動車博物館	ランチア デルタS4 (1986年)	
企画展示	2023. 4	JRP	SF23 (2023年)	
	2023. 4	JRP	マーチ812 F2 (1982年)	

企画展示	貸与月	貸与者名	車両名 ()は年式	写真
	2023. 4	JRP	ローラ F3000 (1996年)	
	2023. 4	三菱自動車	三菱コルト F2000 (1971年)	
	2023. 4	GR	スープラ GT500 (2002年)	
	2023. 5	マツダ	マツダ 2 バイオ (2022年)	
	2023. 7	ヨコハマタイヤ	アドバンローラ (1994年)	
	2023. 6	GR	トヨタ TS010 (1991年)	
	2023.11	レクサス	レクサス LC500 (2017年)	
	2024. 1	ハヤシレーシング	ハヤシ 712 (1981年)	
	2024. 1	エムズバンテック	ポルシェ 962C	
	2024. 2	タイサン	3/4 962C	
	2024. 2	タイサン	3/4 F40	

V: 資料編 3

富士ファンクルーズ(開館から2023年度)

	開催日	実施テーマ	参加者数(人)	参加車両(台)
1	2022.12.17	ノンジャンル	65	45
2	2023. 1.29	SUV	22	16
3	2023. 5.13	ドイツ車	35	24
4	2023. 7.19	英国車	31	22
5	2023. 9.30	女性ドライバー	16	13
6	2023.12. 9	イタリア車	55	35
7	2024. 3.30	70年代から90年代の日本車	19	10

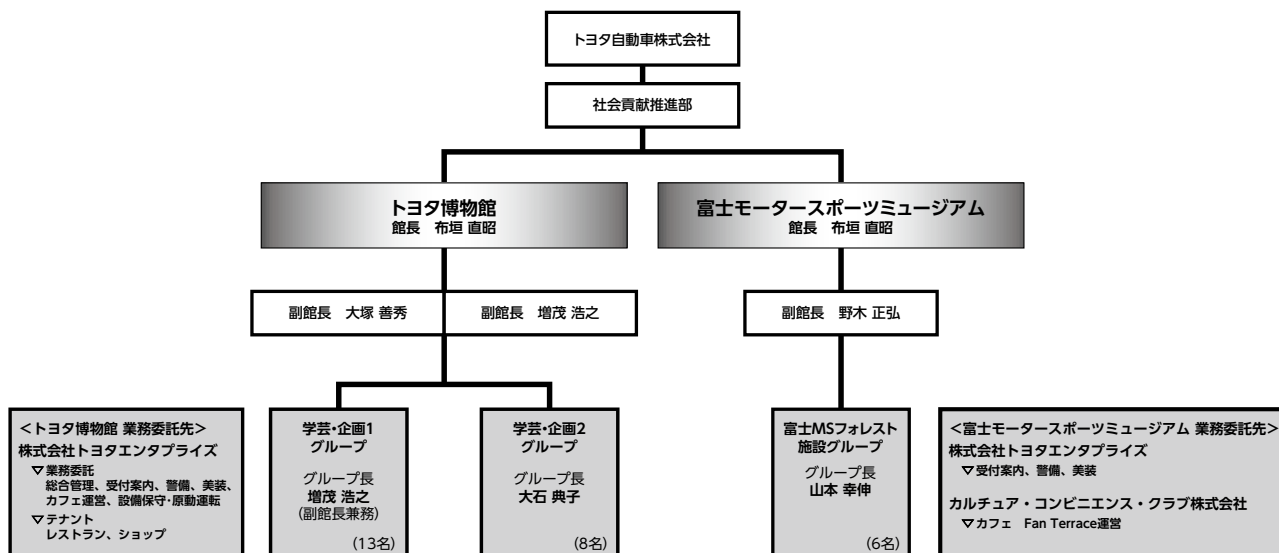
活動年表(開館から2023年度)

2022年 10月	5日	水	富士モータースポーツフォレストの決起会を開催。決起会参加者にFMMを開放
	7日	金	開業日。9時45分～テープカット。ご招待した各界VIP 40名様をはじめ一般見学受入れを開始
11月	1日	火	ENボード様によるFMM初の終日貸し切り対応で、ENボード関係者と、ホテル宿泊者にお楽しみいただく
	2日	水	富士スピードウェイホテルで、平日限定FMMチケット付ランチ販売開始
	11日	土	FUJI MOTORSPORTS FOREST Fireworks by 富士山花火に伴い、駐車場を事前予約のみとし運営
	18日	金	GBラリー特別対応として、17:30～パンケット前の扉を開放。20:30～22:30ナイトミュージアム実施
12月	17日	土	富士ファンクルーズ初開催で、ご参加のお客様は13:00頃から続々とご入場され館内は賑わいを見せた
	24日	土	クリスマス装飾の一環として24日、25日の両日、展示車にサンタ帽子などを設置
2023年 1月	1日	日	1日から3日までの来館者にFMMポスターを配布 オンラインチケットが時間制から日付指定制に変更
2月	19日	日	エンジンルーム開放展示を一部展示車両で開始
	28日	火	富士スピードウェイホテルのFMM入場券付開業記念宿泊プランが終了
3月	13日	月	コロナ感染対策の受付アクリル板を撤去し、お客様のマスクも任意に変更
	24日	金	スーパーGT公式テストに合わせ、初の開館時間延長(～19:00)を実施
4月	7日	金	スーパーフォーミュラ決起大会で17:00～FMM貸切り
5月	1日	月	スーパーGT特別展示(カストロール スープラ)を1日～29日で開催
	28日	日	期間で525名/日の最高来場者を記録。(FSWでスーパー耐久24h開催)
6月	9日	金	ル・マン24時間レース100周年記念TS010/TS050HYBRID展示開始(～7月11日)
	10日	土	10日は鮎子田寛氏、関谷正徳氏、30日は片山右京氏、鈴木利男氏、土屋圭市氏によるトークショー
7月	1日	土	トヨタ博物館とFMMの共通入場券を発売開始
	15日	土	夏休み特別企画でF1車両(TF101)の子供乗込み体験および小学生入館料無料を開始(～8月31日)
8月	10日	木	FUEL FESTイベントとして17:00～貸切り特別入場(@30,000円)を開催
	14日	月	台風7号接近により15:00に閉館し、翌15日は終日臨時休館
9月	6日	水	14日まで車両エンジンフード開放(ベントレー/TS020/TF109/トヨタ7/トヨペットレーサー 等)
10月	7日	土	開業1周年記念ステッカーを来場者全員に配布。また期間最大210名様様の団体を受入れ
	19日	木	ホテルとFMM合同での全館合同の防災訓練を実施
11月	9日	木	SUPER GT LC500立川祐路選手の企画展を開始(～1月9日)。小学生乗込み体験も併せて実施
	11日	土	11・12日スーパー耐久に合わせて、小学生の入場無料を実施
12月	9日	土	富士ファンクルーズ イタリア車編をFSWパナソニックコーナー横の芝生広場で開催
2024年 1月	25日	木	K4-GP関連車両の特別展示を開始
2月	2日	金	四国自動車博物館より貸与いただいたランチア デルタS4展示開始
3月	11日	月	防災訓練を実施し、対応マニュアルや館内誘導図などの見直しを実施

運営組織・施設概要

1 運営組織

(2024年3月31日現在)



2 施設概要

(1)トヨタ博物館

- 所在地 〒480-1118 愛知県長久手市横道41番地100
電話：0561-63-5151、FAX:0561-63-5159
- ホームページ <https://toyota-automobile-museum.jp/>



- 展示概要 トヨタ博物館はトヨタ自動車(株)の創立50周年(昭和62年)記念事業の一環として、1989年(平成元年)にオープン。開館10周年の1999年(平成10年)には、新館(現・文化館)を併設し、開館30周年の2019年(平成31年)には、文化館2階を「クルマ文化資料室」としてリニューアルオープンした。

「クルマ館」では19世紀末のガソリン自動車誕生から現代までの自動車の歴史を日米欧の代表的な車両約140台で紹介しており、「クルマ文化資料室」では「移動は文化」をテーマに、ポスターや自動車玩具、カーマスコットなど自動車にまつわる文化資料、約4000点を展示している。

■建築概要

	クルマ館	文化館
開館日	1989年4月16日	1999年4月17日
敷地面積	46,700㎡ (約14,000坪)	
建築面積	4,800㎡ (約1,500坪)	2,700㎡ (約820坪)
延床面積	11,000㎡ (約3,300坪)	8,250㎡ (約2,500坪)

※2019年4月、本館→「クルマ館」、新館→「文化館」に施設名称を変更

(2) 富士モータースポーツミュージアム

- 所在地 〒410-1308 静岡県駿東郡小山町大御神 645
電話：0550-78-2480
- ホームページ <https://fuji-motorsports-museum.jp/>



- 展示概要 「富士モータースポーツミュージアム」は、国内外の自動車メーカーが協力した世界的にも珍しい「モータースポーツ展示館」として、富士スピードウェイ隣接地に2022年(令和4年)10月にオープンした。
「モータースポーツが車を鍛え、進化させた熱い歴史をたどる」ことをコンセプトに、約40台の車両展示をとおり、約130年のモータースポーツの歴史を辿る。

■建築概要

開館日	2022年10月7日
展示面積	3,400㎡ (約1,000坪)

※富士スピードウェイホテルの1階、2階が「富士モータースポーツミュージアム」のため、展示面積のみ掲載

**トヨタ博物館／富士モータースポーツミュージアム
年報 2023年度版**

発行日 2024年6月30日

編集・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番地100
Tel. 0561-63-5151 Fax. 0561-63-5159

レイアウト：株式会社トヨタエンタプライズ

印刷・製本：トヨタループス株式会社

トヨタ博物館

TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM

富士モータースポーツミュージアム

FUJI MOTORSPORTS MUSEUM



トヨタグループ



【加工製本】
トヨタグループは、障がいのある方により多くの働く機会を提供するためにトヨタ自動車が発立した重度障がい者多数雇用事業所で、特例子会社に認定されています。トヨタ自動車の中で行っていた社内印刷、社内郵便物の受発信などの業務を受託業務として行っています。本冊子の印刷・製本はトヨタグループが行いました。