



2000GTが  
愛された時代。

# クルマはいつも時代を映し、 世界を走り抜けていく。

これまで国内外別々に展示されていた車両を、時系列に並べ替えた展示リニューアル。  
本館3階は1950年代以降、アメリカ、ヨーロッパ、そして日本において、どんなクルマの変遷があり、  
いかにしてクルマが進化して現代に至ったのか、比較しながら検証している。

文：村岡俊也 写真：田村孝介 (P1-15)



戦後、1950年代半ばからのクルマが展示されている。スタートは、現代から振り返ればとてつもなく巨大で加飾されたキャデラック・エルドラド。テールフィンを施された最後の世代である。1950年代のクルマ文化を牽引していたのは、戦災を受けていないアメリカだった。大きなクルマに乗って、快適な生活を送る、そのシンボルとしてエルドラド・ピアリッツはあった。では日本ではどうだったかと振り返れば、よ

うやく自家用車の普及を図ろうとしていた時代。他方、ヨーロッパでは、それぞれの国柄に合わせたコンパクトカーが生まれている。特にフォルクス・ワーゲンのタイプ1(通称ビートル)はアメリカにも大量に輸出され、外貨を稼ぎ、復興の一助となっていた。モーリス・ミニが、エルドラド・ピアリッツと同じ年、1959年に発表されているのも興味深い。スエズ動乱によってヨーロッパに石油が入ってこなくなることを懸念した危

機意識から生まれたコンパクトカー。当初、一般からの評判は良くなかったが、エリザベス女王やビートルズのメンバーが乗ったことから、流行が広がっていった。イギリスのような階級がはっきりした社会で、クラスレスなクルマが生まれたのも、一つの潮流だったのかもしれない。同時代のクルマを展示することの意義は、比較を容易にすること。一目見て、クルマを通して、それぞれの国柄が透けて見えるよう。(P6につづく)

## 国の経済の差は、クルマの違いに表れる。

1950年代から60年代にかけてのもう一つの見所は、マイクロカー。ドイツのメッサージュミットやイセッタなどが大ヒットした時代に、日本では商用車系のトラック、ダイハツ・ミゼットが広く普及していた。技術力の差よりも、その国がどういった状況に置かれていたかが、車種に反映されている。



戦後再スタートを切った日本の自動車産業には、二つの道があった。日産とオースチン、日野とルノーのように、欧米メーカーから技術導入して進む道。もう一つはトヨタやプリンスのように、独力で開発を進める道。それぞれが当時発表していたクルマも並列して展示されている。そこにはやはり外国技術に一日の長が見て取れる。1950年代末から60年代、コロナがオースチンの血を引くブルーバードと熾烈な競争

をしていた時代。初代、2代目はブルーバードに売り上げを圧倒されていたが、1964年発表の3代目のコロナで遂に逆転する。それは、国産技術の成長の証であり、日本のクルマが世界に追いついたことを意味しているとも言えよう。その後、66年にはコロラとサニーが発売され、この頃から一般市民が、クルマを持つということを現実的に考えられるようになった。さらに経済成長の波に乗って、世界記録を樹立したト

ヨタ2000GTのようなスポーツカーまで開発できるようになっていった。それぞれの時代にどんなクルマが並んでいるのか。一台だけではわからない歴史が多種多様なクルマを並べることで立体的に浮かび上がってくる。透けて見える、時代と経済の流れ。国と国との関係性。2000GTの前には、比較して論じられることの多いジャガーEタイプが置かれている。ぜひ、実車同士を見比べてみて欲しい。

## カルチャーは、 クルマの進化と共にあった。

今回の展示リニューアルでは、当時のカルチャーを垣間見ることのできる展示も追加されている。今回新設されたラウンジスペースでは、60年代当時に発表されたスワンチェアに座って、写真集など当時の文物を眺めることもできる。クルマは、変化していく日常の代表選手だった。





# 単なる消費財ではなく クルマは文化の礎である。

2016年11月に行われたトークショーは、トヨタ博物館館長、クルマ専門誌の代表、そしてプロダクトデザイナーという異なる立場から意見交換が行われた。



**ブ** ロダクトデザイナーである柴田文江さんとCAR GRAPHIC社の代表取締役である加藤哲也さんをゲストに迎え、自動車文化について、布垣直昭館長と共に語り合った貴重な時間の一部を再録したい。「自動車は単に消費財ではなく、文化を築くものである」という加藤さんの言葉は、トヨタ博物館のテーマでもある。車文化を語る上での、さまざまな視点が提示された。

**柴田文江(以下、柴田)** 今日はクルマの会ということで、プロダクトデザイナーとして唯一デザインしたことがあるクルマを持ってきました。木のおもちゃなんですけれども、最近の子どもはクルマの絵を描かせると、四角く描くらしいんです。

**加藤哲也(以下、加藤)** ワンボックスってことですね。

**柴田** セダンを描かないって、結構衝撃だなと思いつつ、クルマになったり積み木になったりするおもちゃを作ったんです。私、本当はカーデザイナーになりたかったんですよ。武蔵野美術大学の工芸工業デザイン科卒業なんですけど、当時はカーデザイナーになるためのような学科でしたから。今、プロダクトデザイナーとして身近な小さいものを作っていますが、自分の気持ちとしては、あわよくばクルマに関わりたい。全くクルマのこと知らないんですけどね。

**布垣直昭(以下、布垣)** そう言いながらも、ポルシェの911に乗ってらっしゃいますよね。

**柴田** 女性って、クルマの形を覚えるのが苦手だったりするんです。でもワゴンとかポルシェって、子どもの頃からわかりやすい形として覚えていて、いつか自分でクルマを買うならああいう形かなって。ある時に一念発起して、996を買ったのが、最初のポルシェです。アイコンックではっきりしたモノが好きなんですよね。

**加藤** 911シリーズ初の水冷モデルですね。  
**柴田** 今のクルマってどれがカッコよくてカッコ悪いのかわからないって、女性はよく言います。でも、古いクルマに関しては、これがきれい、好きっていうのがわかりやすい。形がはっきりしているというか。

**布垣** ポルシェはヘリテージを非常に大事にしている会社だと思うんです。シルエットそのものが特徴的ですよ。ああいうデザインを守りながら、でも毎回リフレッシュして新しいクルマを発表している。加藤さんが昨年からはじめられた「オートモビルカウンシル」というイベントにも、近い意図があるんですよ？

**加藤** はい。日本は生産大国という意味では世界一の座について久しいと思うんですが、その一方で文化面から見ると、欧米に比べればプアーな状態が続いている。文化と生産、両面が成熟してこそ、自動車先進国って言えるんじゃないかなと思うんですね。少なくともアジア圏ではナンバーワンの文化的側面を維持していかなければいけない。『CAR GRAPHIC』は、創刊から55年を迎えるんですが、当初から自動車文化を訴えてはきたものの、一誌だけで謳っていても成熟は難しい。もっと自動車界全体で文化を訴えていかないと大きなムーブメントにならないんじゃないか。そう思って、新型車はもちろん展示していただくんですが、そこに至る文脈も合わせて大事にしていきたい。今までは新しいクルマと古いクルマは別々のイベントだったんですが、それを初めて一緒に展示して、新型車に至る文脈まで一望出来るようにしたんです。クルマは単なる消費財ではなく、文化として語る価値があるものだ気づいて欲しい。

**柴田**クルマは乗っている自分を含めての表現だと思うんですね。何のクルマに乗ってますか？って聞いて返ってきた答えと、当

人のことを離して考えられない。あのクルマに乗っている人なのかっていうパーソナリティになるんです。

**布垣**クルマのデザインは機能をベースにして始まっていると思うんですが、時代の進化の中で洗練されながら、機能を離れて文化的アイコンとして人の記憶に残るものとして成長することもある。人がいいと感じるから残されるわけで、ファンクション以外にも価値があるんですよ。

**柴田**小学生の時の図画工作の授業で、お菓子の箱で何かを作りなさいっていう授業があったんです。アーモンドチョコレートの箱の中に入っていた敷き紙を幌に見立てて、私は迷わずスポーツカーを作ったんですね。山の近くの田舎の出身ですが、たまたま別荘族がスポーツカーに乗っているのを見て、映画やテレビに出てくるものが走っている！って思っていたから。今、一度見て頭に焼きつくようなクルマってあるだろうか考えてしまいます。

**布垣**トヨタ博物館で展示している2000GTも、そういう意味では周辺文化に非常に強い影響を与えたクルマですよ。

**柴田**2000GTはイメージよりも小さく見えますね。造形的にバランスがいいものは小さく見えるんですが、実は前がゆったりと長い。ディテールは可愛いですけどね。

**布垣**最近のクルマは、つり目の怒った顔に見えるという方もいらっしゃいますが、丸目の時代は、スポーティではあるけれど可愛いと言えますね。

**柴田**クルマは高級なものですからね。高級なものって、可愛いという形容詞が付きづらい。どちらかと言うと、速いとか先進性みたいな、怒った顔の方が価値を作りやすいのかもしれない。

**加藤**その価値観の変遷も、クルマ文化のひとつなのかもしれません。



**柴田文江さん**  
プロダクトデザイナー。代表作に、無印良品の『体にフィットするソファ』など、多数。



**加藤哲也さん**  
専門誌『CAR GRAPHIC』の前編集長にして、現在、同社の代表取締役を務めている。



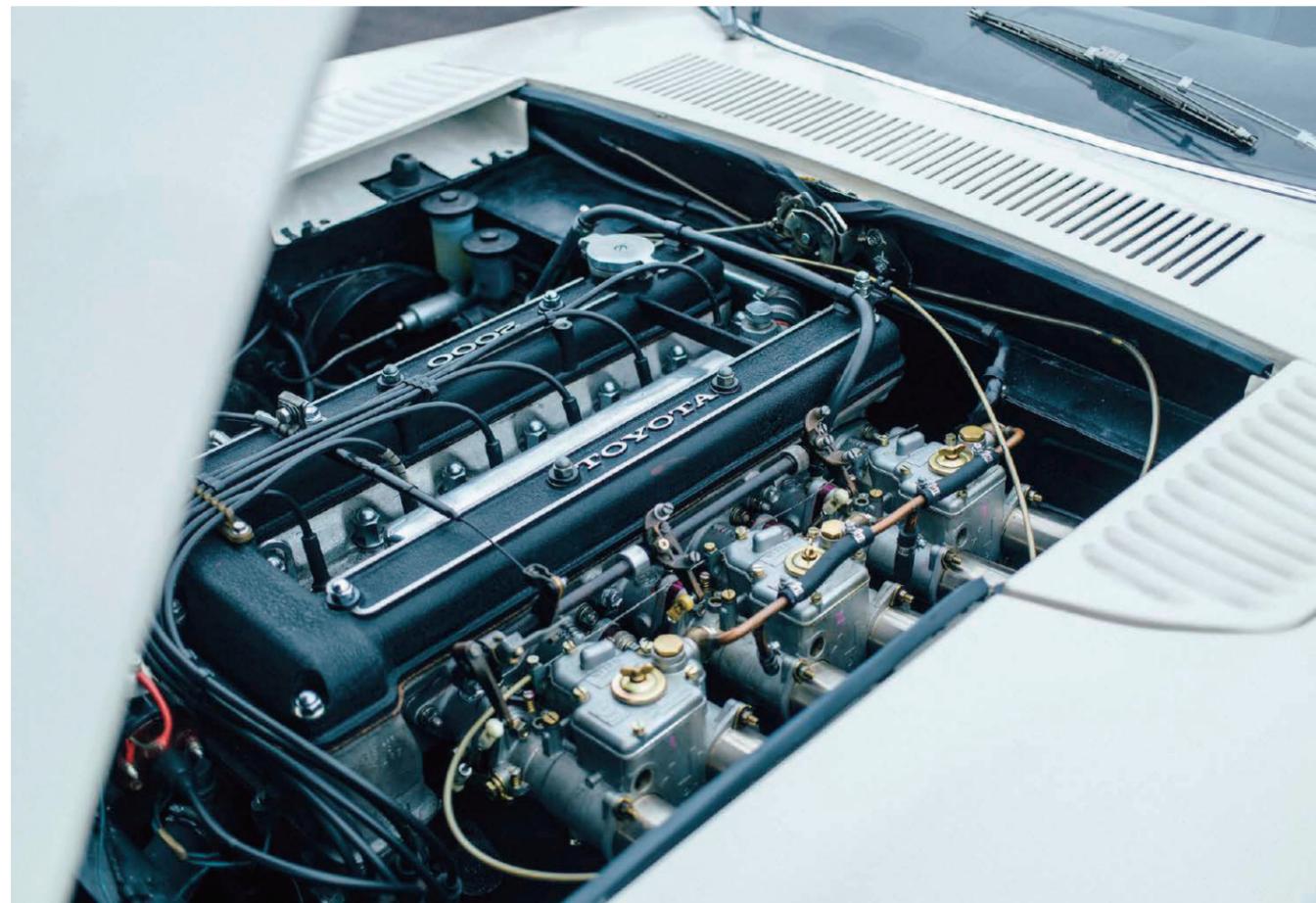
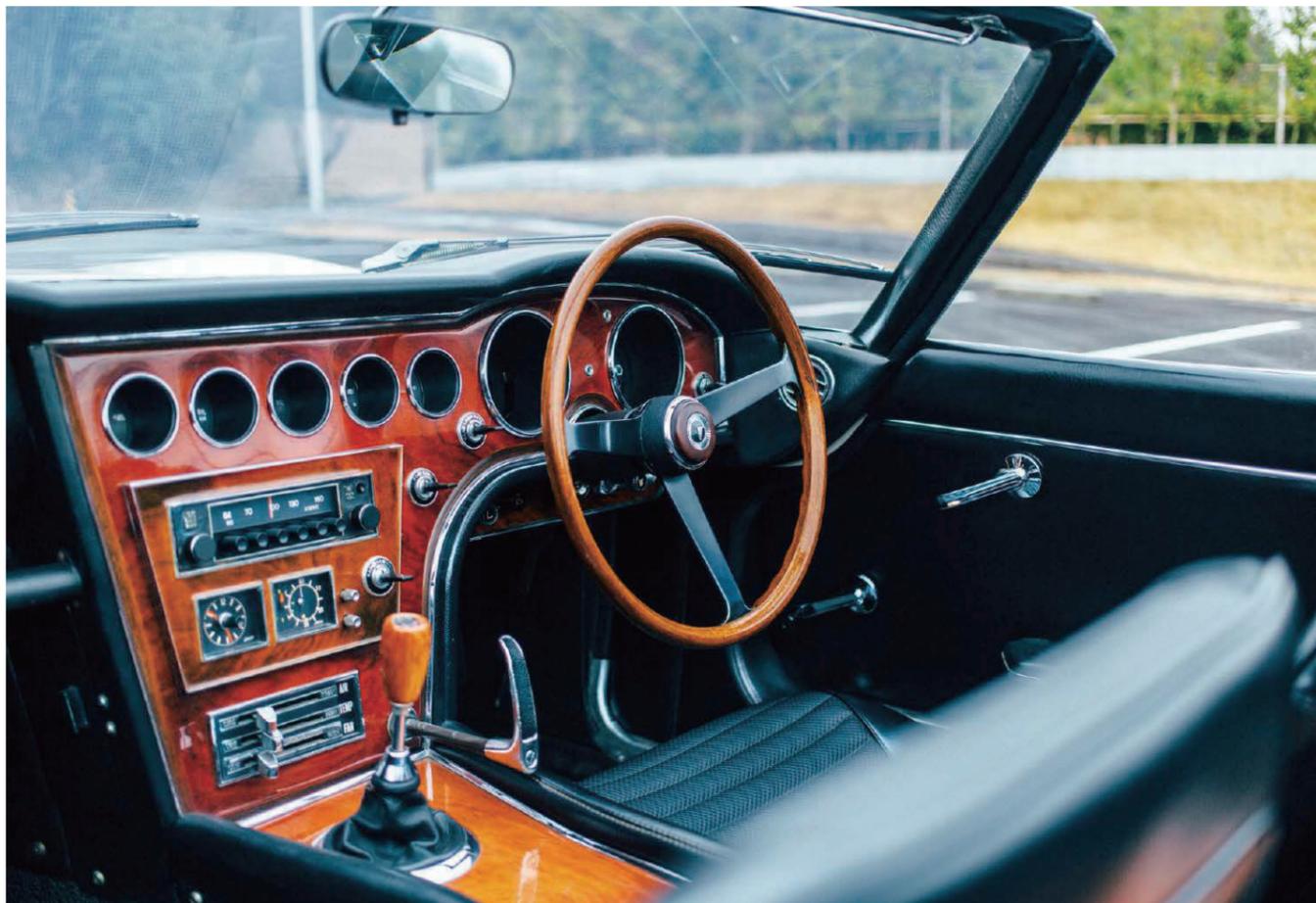
**布垣直昭**  
トヨタ博物館館長。30年にわたり、カーデザイナーとしても活躍した実績を持つ。



収蔵車紹介

# TOYOTA 2000GT

トヨタ2000GT前期型 諸元 全長:4175mm 全幅:1600mm 全高:1160mm(ポンドカー:1104mm) ホイルベース:2330mm  
エンジン:水冷直列6気筒DOHC 排気量:1988cm<sup>3</sup> 最高出力:110/150/6600(kW/HP/min<sup>-1</sup>)



1 1963年から始まった日本グランプリ。トヨタは自己の成績に必ずしも納得してはいなかった。クラウンやコロナなどの乗用車を生産する技術だけでは、世界に認められることは難しい。そこで企画されたのが、世界に通用するグラン・ツーリスモ、GTカーだった。組織による総合力でクルマを生み出していく通常のプロジェクトとは違い、2000GTのプロジェクトは、少数精鋭のスタッフで行われることになった。プロジェクトコードは、「280A」。プロジェクトリーダーの河野二郎、デザインの野崎諭、エンジンの高木英匡、シャシーの

山崎進一というメンバーが選ばれた。

2000GTは、ヤマハ発動機の協力を得て開発された。オートバイの分野では既に世界的なメーカーとなっていたヤマハ発動機は、以前に日産とのGTカー開発のプロジェクトが頓挫した過去があった。当時の川上社長がトヨタに対し、共同開発を相談に来たのが発端となって、偶然にもGTカーを計画していたトヨタと手を組むことになった。それが、1964年秋の話。

トヨタのコアスタッフはヤマハに常駐し、ヤマハのスタッフと共に製作に取り組んでいく。試作第1号が完成したのが、1965

年8月。通常のプロジェクトでは考えられないスピード感で、2000GTは形になっていった。少数精鋭で進行するプロジェクトのメリットを最大限に生かし、さらに2ヶ月後の10月には、モーターショーで試作2号車を展示している。そして、1967年5月発売のために、性能の熟成が行われていく。

世界で通用する本格的GTであることを実証するために必要だったのが、クルマの性能を世界に示す実績だった。そのため1966年10月1日から3日間に渡って、スピードトライアルを実施する。6時間、12時間、24時間、48時間、72時間の走行時

の平均速度や、1000マイル、5000マイル、10000マイルでの平均速度などが、トライアルの種目だった。3個の世界記録と、1500~2000CCのEクラス内の国際記録を13個樹立することに成功している。

もう一つ、2000GTの名を大きく広めたのが、映画『007は二度死ぬ』で使用されたことだった。当時、爆発的な人気を博していた007シリーズが初めて日本で撮影されることになり、2000GTは、ポンドカーとして使われることになった。正確には、ジェームズ・ボンドの愛車としてではなく、日本の諜報機関のクルマとして、ボンドを助ける

“アキ”という女性が乗っていたクルマ。撮影は、1966年9月に行われたが、撮影の準備期間が非常に短く、トヨタ側はルーフトップを切ったようなタルガトップを提案するが、俳優の顔を撮影しやすくするために制作側はオープンカーを要望した。ルーフ撤去後の形状バランスを考えて原形より25mmほど低く、さらにカメラワークのために取り外し式としたアクリル製のウィンドシールドも新造された。製作期間は、たった2週間だった。映画封切りは、1967年6月。2000GT発売から1ヶ月後だった。

2000GTには、当時の最先端の技術が

込められている。サスペンションは、前後輪ともにダブル・ウィッシュボーンが採用され、操縦性と乗り心地を担保し、ステアリング機構はラック・アンド・ピニオン式、エンジンはヤマハの技術力を結集して、クラウン用のM型エンジンをベースにDOHC化された。当時の一般的な乗用車が50馬力ほどだったのに対し、2000GTは150馬力を誇った。1970年に生産中止。月産は最大で14台、少ない時には10台以下、ほとんど手作りとも言える生産だった。現在トヨタ博物館には、ポンドカーを含めた、5台が収蔵されている。



TOYOTA 2000GT  
**“Speed Trial”, 1966**  
(Replica)

実際のトライアル車両は、その後も様々なテストに使用されたのち廃車され残されていない。この車両は Sports Car Club of America主催のレースに出場するためにアメリカに運んだ3台のうち1台を持ち帰り、スピードトライアル仕様に作り変えたもの。フロント周り、フェンダーなどが、当時の車両とは微妙に異なる。

TOYOTA 2000GT  
**The “Bond Car”, 1966**

ボンドカー。撮影のために2台用意されたうちの1台である。アメリカでの販売促進に使われた後、ハワイに置かれているのをトヨタ社員に見つけられ、日本に持ち帰られた。ルーフがカットされた他、トランクを含む後部など、多くの箇所が撮影のために新造されている。内装については市販車の状態に戻されている。

TOYOTA 2000GT  
**Model MF10L, 1967**  
Early Model, LHD

実際に発売された前期型。ヘッドランプは地上からの高さを保つためにリトラクタブルタイプが採用され、美しいフロント・ノーズを実現している。内装は、ヤマハ製のウッドステアリングなど、高級感溢れる仕様だった。ボディカラーは、ペガサスホワイト、ソーラーレッド、サンダーシルバーメタリックの3色だった。

TOYOTA 2000GT  
**Model MF10, 1969**  
Late Model

1969年8月にマイナーチェンジした後期型。座席にはヘッドレストが付き、クーラーが採用されたほか、若干の仕様変更がある。前期後期二台を詳細に見比べるとわかるが、補助前照灯が小さくなり、特徴的な“顔”も変わっている。車高も10mm高くなっている。前後期合わせて337台が販売された。

# 多方面に天分を発揮した チャールズ・ケタリング

文：早川直樹(トヨタ博物館 文化芸グループ)



Charles F. Kettering  
1876-1958  
The Saturday Evening Post  
1933/August/13

チャールズ・ケタリングはイノベーションを実現させた発明家として、またGMの研究・開発部門を育成した技術者及び経営者、そして後の“DELCO”を立ちあげた起業家としても当代一流の存在であった。ケタリングがリーダーシップをとり成し遂げたイノベーションのうち、自動車業界のみならず産業界や社会にまで大きな影響を及ぼした代表的なものを3点紹介する。

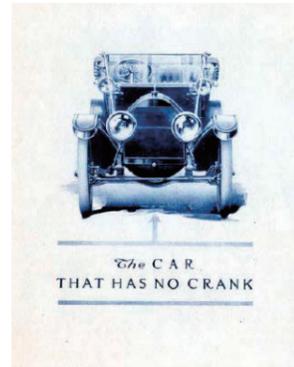
一つ目はエンジン始動の危険と煩わしさから人々を解放した「電気式自動エンジン

ンスターター」の量産成功、二つ目はエンジンのノッキングを回避した「エチル・ガソリン」、三つ目は自動車や街並みをもカラフルにした新塗料「デュコー」。ケタリングはこれらの発明をGMが独占することなく、自動車業界や産業界全体で、享受できるように心を配った。

具体的な例の一つを紹介する。米国石油協会(API)は最高の賞「APIゴールドメダル」を次の感謝の言葉を添えて彼に贈った。「石油業界はケタリングの偉業により多

大の利益を受けた。その報酬は自動車産業ではなく石油産業から支払われても当然だった」(「ガソリンの時代」熊崎照著オイルリポート社より)

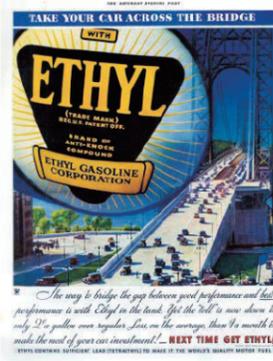
“Unemployment and The Industrial System (失業と産業体制)”との題名で“The Saturday Evening Post”(1930年12月13日)に論文を寄稿している。この内容からケタリングが経済活動や社会体制について深く洞察し、暖かい心で社会と対峙していたことを窺い知ることができる。



キャデラックモデルサティ カタログ

## 電気式自動(セルフ)エンジンスターター

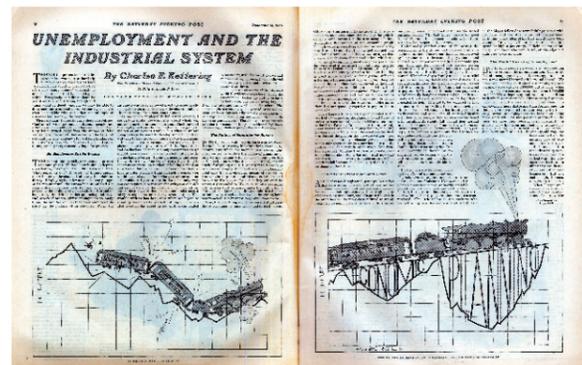
1912年に発売されたキャデラック・モデル・サティには電動式自動エンジンスターターが装着されていた。電気式自動エンジンスターターで量産化と耐久性を両立させるのに成功。人々を危険と煩わしさから開放し、女性にもガソリン自動車が普及する道筋をつけた画期的なイノベーションであった。「クランク無し」とカタログに明記。



The Saturday Evening Post 1934/February/24

## エチル・ガソリン

スタンダード石油ニュージャージー(現エクソンモービル)とGMは、1924年8月に「エチル・ガソリン会社」を共同で設立。ケタリング率いるGMとスタンダード石油の共同開発チームが開発したアンチノック剤入り「エチル・ガソリン」が商品化された。アンチノック・ガソリンにより高速回転エンジンの開発が可能となったので、自動車や航空機の速度アップなどの性能を大きく向上させた。



The Saturday Evening Post 1930/December/13

## 世界大恐慌への挑戦

大恐慌の深刻さは、天気の話と同じように大恐慌が日常会話にのぼるようになっていたことから推察できる。大恐慌がもたらす失業により人々の心が疲労・荒廃していくことに心を痛めていたケタリングは、「雇用を計画的に持続できるようにして、購買力(=需要)を創造し大恐慌を克服しよう」と人々に問いかけた。

## デュコー(新塗料)(右ページ)

新塗料「デュコー(DUCO)」は、ケタリングをリーダーにGMとデュポンが協力して開発。1925年には、全ての自動車産業に開放された。「デュコー」により自動車の外観は黒一色からカラフルになり、1920年代後半には彩り豊かな街並みが現れた。「デュコー」は自動車会社の経営にも大きな恩恵を与えた。乾燥が速いので、自動車一台塗装するのに2~4週間必要としていたのを8時間にまで短縮した。デュコーにより膨大な屋根付きの乾燥用スペースとボディ在庫が飛躍的に圧縮されたのであった。



Chevrolet Master Six Sport Coupe, \$535

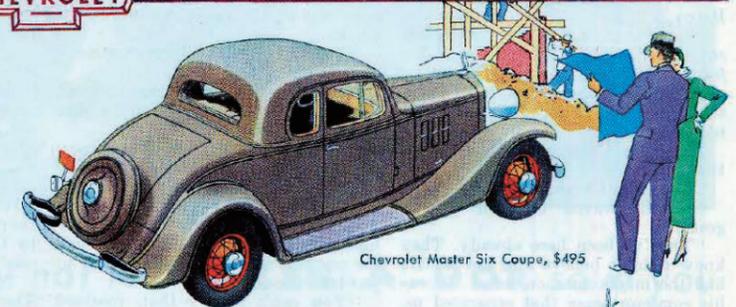
Chevrolet Master Six Coach, \$515

Chevrolet Master Six Cabriolet, \$565

# DOWN GOES THE COST OF MOTORING with the car that leadership built



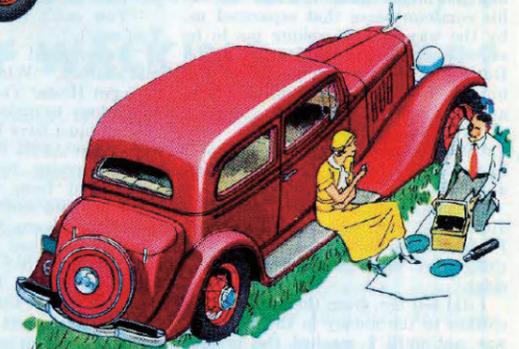
Chevrolet Master Six Sedan, \$565



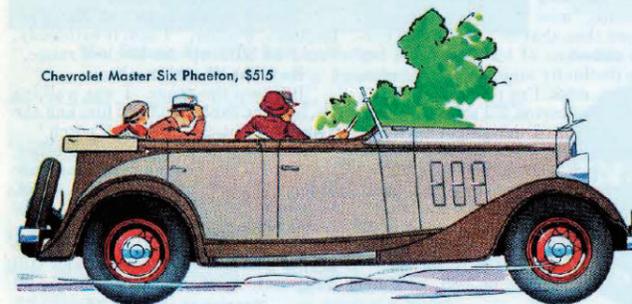
Chevrolet Master Six Coupe, \$495



Chevrolet Master Six Coach with wire wheels and fender wells, \$530



Chevrolet Master Six Town Sedan, \$545



Chevrolet Master Six Phaeton, \$515



Chevrolet Master Six Cabriolet with wire wheels and fender wells, \$590

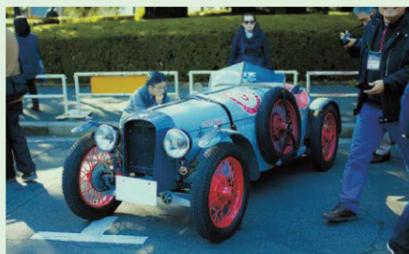
The Saturday Evening Post 1933/April/12

# The T-Times

## 2016クラシックカー・フェスティバル in 神宮外苑



東京地区では10回目の開催。恒例の銀座往復パレード、Classic Car Circuit (CCC; 場内走行披露)、Classic Car Studio(場内実況放送)などに加えて、株式会社カーグラフィックの加藤代表と当館布垣館長らが場内を巡りながら参加車両について語る「お散歩トーク」を実施。パレード出発位置とCCCコースをより多くの方にご覧頂けるよう変更。CCCには50周年を迎えるトヨタ2000GTが2台(ボンドカーとスピードトライアル)登場。秋の晴天下での一日を2万9千人の来場者の方々に楽しんで頂きました。(2016年11月26日 東京 明治神宮外苑 聖徳記念絵画館前にて開催)



## 大人のためのクルマと文化を語るイベント、TINYトーク



2月11日にTINY STUDIOにて「TINYトーク クルマ×本×珈琲」イベントを行いました。ミュージアムカフェCARS&BOOKSの選書をして頂いた選書集団BACH代表の幅允孝氏と布垣館長がカフェの本を取り上げて話をしました。2人の幅広い知識が掛け合わされ、クルマ文化の広がりや深さを感じる1時間でした。

また、自家焙煎珈琲店コクウ珈琲の篠田康雄氏に写真集『Cars-New York City, 1974-1976』をイメージしたオリジナル珈琲を淹れて頂きました。

## 寄贈車紹介



トヨペット  
コロナマークII グランデ  
[日本・1979]  
熊本県天草市  
川本幹男様



トヨタ  
ウインダム 3.0  
[日本・1992]  
福岡県福岡市  
森田和久様



トヨタ  
ランドクルーザー 40系  
(BJ42V)  
[日本・1984]  
トヨタ車体株式会社様

## 歴史的写真本?

この2年間、常設展示改装と並行して進めていたもうひとつの大きなプロジェクトがあります。トヨタ博物館初の本格的写真本「The Museum of MOTION」の制作です。世界の中でトヨタ博物館でしかつくり得ない写真集をつくらう!との意気込みで、博物館スタッフも含め制作チームが心血を注いだ、数千ショットから厳選した226枚の写真を収録した「写真本」がついに完成、この4月に発刊の運びとなりました。

卓越した印刷技術と製本技術などにより写真そのものの魅力を引き出す事はもちろん、当館収蔵車両から厳選した85台を30のストーリーで構成する組み合わせの妙、それによる奥深い自動車文化の表現…、随所にこだわりが散りばめられています。

この写真本の完成により、クルマ文化を伝える媒体がひとつ加わったと自負しております。なお、このT-TIMEで活躍中のカメラマンも参画してくれていた事を申し添えたいと思います。

トヨタ博物館長 布垣直昭

「The Museum of MOTION」はトヨタ博物館ミュージアムショップでお求め頂けます。



## 完成 本館常設展示リニューアル モータリゼーションの進展と多様化

昨年より進めていた本館の展示改装が完成致しました。これにより、自動車誕生から現代に至るまでの米欧日の自動車の発展や互いの関係が一望できるようになりました。今後も車両の追加など、展示内容の充実を進めてまいります。

