

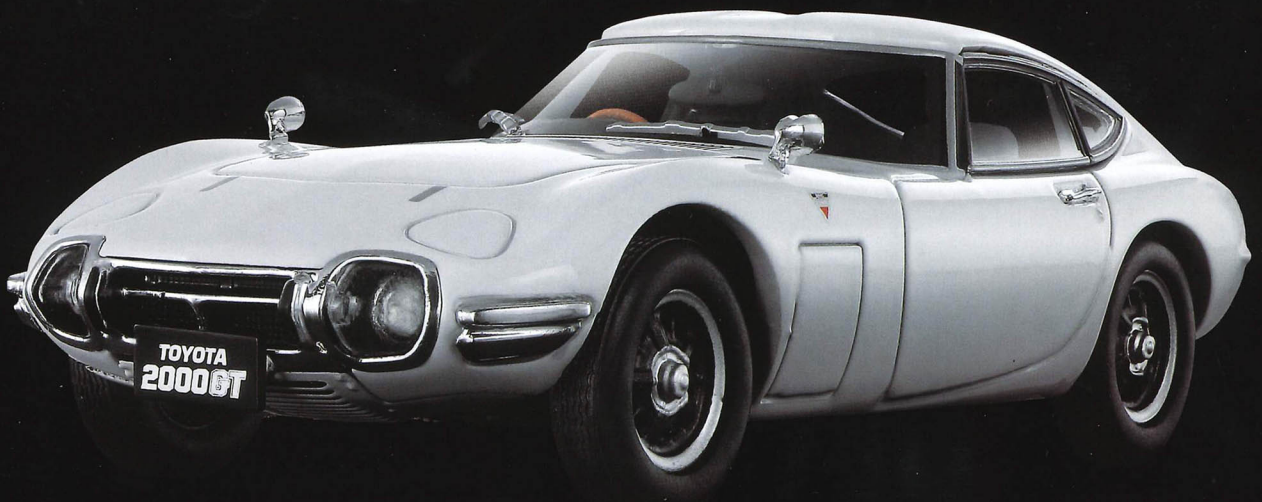
JAPANESE CARS PREMIUM COLLECTION

国産名車プレミアムコレクション



高精度スケール
カーモデル

07
2022.3.16



TOYOTA 2000GT (MF10)
1969

MAGAZINE CONTENTS

コレクション解剖

トヨタ 2000GT (1967)



 hachette
COLLECTIONS JAPAN

www.hcj.jp/cars



JAPANESE CARS PREMIUM COLLECTION

国産名車プレミアムコレクション

送料無料でご自宅までお届け!

売り切れや買い忘れの心配無用!

定期購読をお申し込みの方全員に
もれなく素敵なプレゼントを差し上げます!

特典1 日産 スカイライン2000GT-R レーシングコンセプト 1972

「幻のGT-R」と呼ばれるKPGC110型ケンメリGT-Rのレーシングプロト。翌年の実戦投入を予感させる「73」をまとうて1972年の東京モータショーに出展されたが、ワークス活動の休止で参戦は叶わなかった。



**1/43
scale**

●本体サイズ：全長 10.3cm×全高 3.2cm ●ダイキャスト製

※実際の商品は、写真と異なる場合があります。

特典2 トヨタ 2000GT “ボンドカー” 1966

スパイ・アクション映画『007は二度死ぬ』(1967年世界公開)のために製作された2000GTの特別車両。ジェームズ・ボンドが駆る“ボンドカー”に日本のトヨタ車が採用されたこと自体がニュースとなった。



**1/43
scale**

●本体サイズ：全長 9.7cm×全高 2.5cm ●ダイキャスト製

※実際の商品は、写真と異なる場合があります。

詳しくは、本誌綴込みの

「定期購読申込のご案内」、または

www.hcj.jp/cars



JAPANESE CARS PREMIUM COLLECTION

国産名車プレミアムコレクション



高精度スケール
カーモデル

07
2022.3.16



TOYOTA 2000GT (MF10)
1969

MAGAZINE CONTENTS

コレクション解剖

トヨタ 2000GT (1967)



 hachette
COLLECTIONS JAPAN

www.hcj.jp/cars



誌名/国産名車 プレミアムコレクション
発行/アシェット・コレクションズ・ジャパン株式会社
〒162-0825 東京都新宿区神楽坂1-2

※商品の返送先:

凸版印刷株式会社 坂戸工場 〒350-0269 埼玉県坂戸市にっさい花みず木8-1
●こちらは倉庫となっており、お客様からのお電話にはお答えできません。

発行/編集人/イザベル・マニヤック

ゼネラル・マネージャー/アントワーズ・ドゥヴォー

プロダクション&ロジスティクス部長/マキシム・ゴドメール

編集部長/佐藤 建

編集長/鈴木 幾久美

編集部/後藤 大貴、声間 利香、藤原 悠里子

制作/株式会社 OVER DRIVE

執筆/横田 宏近

写真/ドリームアップ

資料協力/ブックガレージ

印刷/Art & Elite Shanghai Printing Co.,Ltd.

©2022 Hachette Collections Japan K.K.

ALL RIGHTS RESERVED.

●書店向け受注センター(販売部)

書店様からのご注文をお電話で承ります。

TEL: 03-5763-9176 受付時間 10:00~17:30 (土日祝日以外)

FAX: 03-5767-6685 (24時間受付)

●お客様サービスセンター

商品に関するお問い合わせは、弊社サービスセンターにご連絡ください。

TEL ☎ 0570-001-070

受付時間 10:00~18:00 (土日祝日以外)

●定期購読のお申し込み

定期購読のお申し込みは、第1~3・5・7号に同封の申込書を郵送いただくか、フリーダイヤルのお電話、またはFAXにて受け付けております。

TEL ☎ 0120-073-661

受付時間 10:00~18:00 (土日祝日以外)

FAX ☎ 0120-745-567 (24時間受付)

■定期購読の解約と返品について

※お届けした商品がお申し込みの品と異なっていた場合、あるいは配送途中の事故により破損のあった場合は、弊社送料負担で取り換え、もしくは返品を承ります。商品到着後8日以内にお客様サービスセンター(☎0570-001-070)までお申し出ください。

※開封後の返品および交換は、不良品の場合は以外はお断りさせていただきます。

※ご購入を中止される場合は、お電話で上記のお客様サービスセンターまでご一報ください。

※ご購入のお知らせをいただきましても、口座引き落とし停止の手続きには4週間ほどかかる場合がありますので、ご了承ください。

※商品到着日から8日以上たった商品は返送いただけませんのであらかじめご了承ください。

■定期購読者の長期不在・住所不明・受取拒否等について

お客様の長期不在、または住所不明等で商品のお届けができない場合は、商品を一旦引き上げさせていただきます。なお、ご連絡がとれない場合は、解約とさせていただきます。場合もございます。また商品引き上げ後は、在庫状況により再発送できない場合がありますので、ご了承ください。

■返品・交換について

多少のデカールのスレ、塗装ムラ、パーツ等の取り付け位置の左右及び上下誤差のゆがみ等は製造過程によるため、交換対象外とさせていただきますので、あらかじめご了承ください。

■個人情報について

お客様の個人情報はお申込みの円滑な対応、アフターサービス、新商品・サービス等の各種ご案内、弊社内部の統計調査に使用し、厳格に管理いたします。また、お客様の個人情報は、ご注文いただいた商品等を円滑に発送するために、他の事業者へ提供することがあります。これら弊社の個人情報の取扱についてご同意ご承諾をお願いいたします。

▲お取り扱い上のご注意とお願い

●金属部品、プラスチック部品その他、部品の先端がとがっている場合がありますので、ケガをしないように十分注意してください。

●部品等をお子様がお口に入れよう、お子様の手の届くところには置かないでください。万一口にしまった場合はすぐに医師にご相談ください。

●この商品の対象年齢は14歳以上です。

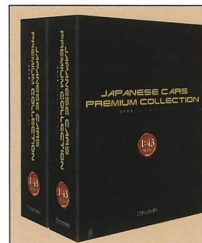
■注記

※掲載されている商品の写真は、実際のものと異なる場合があります。

※このコレクションの宣伝物や告知欄に記載されている内容は、予告なく変更される場合があります。また、販売上あるいは製造上の事情から、最終予定号、価格、付属品及びその材質、組み立て部品の構成、商品の仕様などについて変更を行うことがあります。

※商品の品質には十分注意を払っておりますが、万一部分の破損や不足などがございましたら、お客様サービスセンターまでお早めにご連絡ください。なお、各号の発売日より3ヵ月を過ぎてからのお問い合わせは一切ご対応しかねますので、あらかじめご了承ください。

※バックナンバーのご注文は、各号の発売日より半年間承ります。なお、在庫の状況によりお受けできない場合があります。



『国産名車 プレミアムコレクション』 特製バイندر

マガジンを切り離して項目別にファインリングできる特製バイندرを用意いたしました。バイندر1冊で15号分のマガジンを綴じることができます。

※サイズ:

約 H:30cm × W:24.5cm × D:6.5cm

※7号の発売と同時にご注文を承ります。

●価格 900円+税

JAPANESE CARS PREMIUM COLLECTION

国産名車 プレミアムコレクション

TOYOTA 2000GT (MF10)
1969



07 MAGAZINE CONTENTS

コレクション解剖

トヨタ 2000GT (1967)



国産車の世界

道路標識の変遷

日本の名車図鑑

マツダ ルーチェ ロータリークーペ (1969) ホンダ 1300・17 / 99 (1969) 三菱 コルト ギャラン (1969)

08 NEXT ISSUE

本体 3,635円+税

第8号は3月16日(水)発売!

MAZDA SAVANNA RX-7
(SA22C) 1978

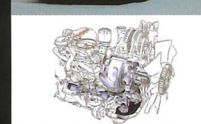


コレクション解剖

マツダ サバンナ RX-7 (1978)

日本の名車図鑑

トヨタ ターセル (1978)



www.hcj.jp/cars

トヨタ 2000GT (1967)



世界的に高い評価を得る珠玉の逸品。太陽の照り返しを防止したミラーの塗り分けに注目。

世界が驚いた日本が誇るサラブレッドスポーツ

トヨタ 2000GTは、ヨーロッパやアメリカのコレクターからも「クラシック」として認知されている唯一の存在だ。見る者を魅了する流麗なフォルム精緻なメカニズムもさることながら世界速度記録への挑戦や007シリーズのボンドカーへの抜擢など、名車にふさわしいストーリーの持ち主だからに違いない。トヨタ 2000GTそれは世界に羽ばたこうとする国産車の「夢の結晶」だった。

その伏線は 初代クラウンだった

第二次世界大戦後の日本での自動車工業の実質的な始まりは、1955(昭和30)年に発売された初代トヨペットクラウン(RS型)といってよい。当時は自家用車の所有など大学新卒者の初任給が数千円のレベルにあった庶民にとっては遠い夢だったが、そんななか100万円に近い価格の乗用車を登場さ

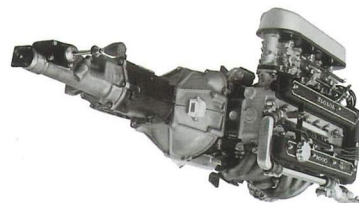
せたトヨタの狙いは自分たちのもつ技術力のアピールだった。戦後10年を経て徹底的な破壊と混乱のなかから、ようやく自分たちの技術力だけで本格的な乗用車を生産できるまでになったのだということを世界に向けて宣言していたのである。トヨタというメーカーは独自性が強く、その当時ほかのメーカーがヨーロッパやアメリカの自動車先進国のメーカーと技術提携を結んで短期間に自動車生産技術の向上を図ったのに対して、トヨタはあくまで純国産技術での完成を目指したのだった。その最初の結果がトヨペット クラウンだったというわけだ。クラウンはその後、トヨタのブランドとしてだけでなく日本製の高級乗用車の代表として大きく発展していくことになる。

ちなみに「トヨペット」のネーミングは、1947(昭和22)年に少数が販売された革新的な小型乗用車であったSA型の発売にあたり、キャンペーンの一環として全国公募された結果決定した

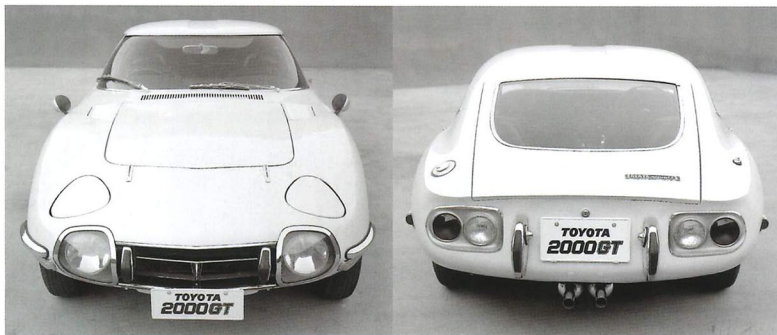
ものである。

すべてが衝撃だったデビュー

クラウンの発売から10年を経た1965(昭和40)年の第12回東京モーターショーに、トヨタは突然「トヨタ2000GT」という名の2シーター GTのプロトタイプを参考出品した。当時は、前年の1964(昭和39)年に始まった日本GP自動車レースを頂点としてモータースポーツがかつてないほどの盛り上がりを見せ、各メーカーはスポーティイメージを打ち出して販売の強化を図ろうとしていた。そんななかで、トップメーカーであるトヨタが



エンジン開発はヤマハが担当。当時のクラウン用を元に徹底チューンし150psをマーク。



1966年10月に連続78時間のスピード記録に挑戦。平均206.18km/hの世界記録を含め16もの世界&国際記録を樹立した。日本車が世界をリードした瞬間である。

展示した「2000GT」には見る者が驚嘆したのも当然だったろう。それほど「2000GT」のデビューは衝撃的なものだった。

1965年の東京モーターショーでは参考出品であり詳細は発表されなかったが、翌年の1966年5月に開催された第3回日本GP自動車レースには2台の「2000GT」がエントリーし、うち1台が3位に入賞した。さらに、1965年6月に開催された鈴鹿1000km耐久レースでは1位、2位を独占し、高速耐久性能の高さをアピールした。そして、10月には茨城県谷田部町にある日本自動車研究所のテストコースで連続78時間におよぶ長距離耐久走行にチャレンジし、3部門の世界記録と13個の国際記録を樹立する。もはや、「トヨタ2000GT」の名声は

確立されたのである。このような地道なキャンペーンを経て、1967(昭和42)年5月から本格的な販売が開始された。とはいえ、トヨタにとっては「2000GT」を企業のイメージリーダーと位置づけており、けっして量販を計画していたわけではなかった。販売価格は238万5500円であり、この価格は「クラウン」のほぼ2倍に相当する高価格車であった。

トップスピードは 驚嘆の220km/h

まったくの白紙状態から計画された「2000GT」は、すべての点で他の量産モデルとは共通性をもたない、いわばスペシャルモデルとなっていた。フレームは強固なスチール製のバックボーン型で、エンジンはMS系クラウン用の水冷直列6気筒OHCをトヨタとレーシング部門で技術提携関係にあったヤマハ発動機の手でDOHC12バルブ化した

3M型となっていた。排気量は1988cc、これにツインチョークソレックスキャブレターを3基備え、8.4の圧縮比から最高出力150ps/6600rpm、最大トルク18.0kg-m/5000rpmを発揮した。

トランスミッションは5速マニュアルのフロアシフト、ステアリングはパワーアシストなしのラック&ピニオン、サスペンションは前後ともダブルウィッシュボーン型で、ブレーキは4輪サーボ付きディスク、ホイールはマグネシウムダイキャスト、タイヤは15インチサイズである。メカニズムだけを見ても、当時の国産車では初めて採用されていたものばかりであった。車重は1120kgと世界的に見ても十分通用する軽さだった。性能的には国産車のなかでも傑出したもので、最高速度は220km/h、0→400m加速15.9秒といわれた。



ウッドをふんだんに使用したインテリアは上質なイメージで統一。ステアリングにはテレスコピック機構が付く。



シートはバケット形状で良好なサポート性を約束。素材はビニールレザー式で乗り心地は硬めの設定。

速度記録車は、 プロト1号車がベース

1966(昭和41)年10月10日に多くの記録を樹立したトヨタ2000GT速度記録車はプロトタイプ1号車がベースとなっており、量産モデルよりフロントフェンダーの峰がやや高い。

実はこのプロト1号車は市販テスト車両として使用されたあと、第3回日本グランプリの練習走行中に炎上事故を起こしてトヨタのガレージにしまわれていた。速度記録プロジェクトにあたり、再び引き出されたものだったのだ。

関係者は「炎上して車体だけになってしまったので改造するにはかえって好都合だった」と証言しているが、一度炎上したクルマをベースにしていたとは驚きである。

SPEC 主要諸元

■ 型式

MF10型

■ 寸法

全長	4175mm
全幅	1600mm
全高	1160mm
ホイールベース	2330mm
トレッド前/後	1300 / 1300mm

■ 重量・定員

車両重量	1120kg
乗車定員	2名

■ 性能

最高速度	220m/h
0→400m加速	15.9秒

■ エンジン

形式	水冷直列6気筒DOHC
総排気量	1988cc
最高出力	150ps / 6600rpm
最大トルク	18.0kg-m / 5000rpm

■ 諸装置

サスペンション・前	ダブルウィッシュボーン/コイル
サスペンション・後	ダブルウィッシュボーン/コイル
タイヤ・前	165HR15
タイヤ・後	165HR15
主ブレーキ・前	ディスク
主ブレーキ・後	ディスク

コレクション解剖



1969 (昭和44) 年8月に2000GTは最初で最後のマイナーチェンジを実施。フロントマスクまわりが一段とスリークになりラジエータの材質が鉄からアルミに変更された。

日本車史上 もっとも美しいスタイル

スタイリングもきわめて個性的なもので、一部には既存のヨーロッパ製スポーツカーとの近似性を指摘する声もあったが、バランスに優れたデザインは日本的な美の奥深さを感じさせるものである。現在に至るまで「2000GT」を超える独自の美しさをもったスポーツカーは現れていない。

ボディサイズは全長4175mm×全幅1600mm×全高1160mm、ホイールベース2330mmで今日の水準からすればかなり小ぶりとなるが、独特のロングノーズ、ショートデッキのスタイルに実用的なファストバックと上開きのテールゲートが付けられていた。

このころはまだ空気力学をスタイリングデザインに積極的に取り込もうとする



安全基準の改定に合わせ後期型はリアのサイドマーカを大型化。写真のボディカラーは1967年の東京モーターショーに展示されたモデルと同様の特別色のゴールド。

トヨタ 2000GT (1967)



インパネはセンターコンソール部の時計の造形を変更。ウッドパネルは艶消しタイプとなった。クーラーがオプション設定されたのも、後期型の特徴だった。

考え方はなかったため、伝統的な流線型の手法を活かしたスタイリングとなっていた。

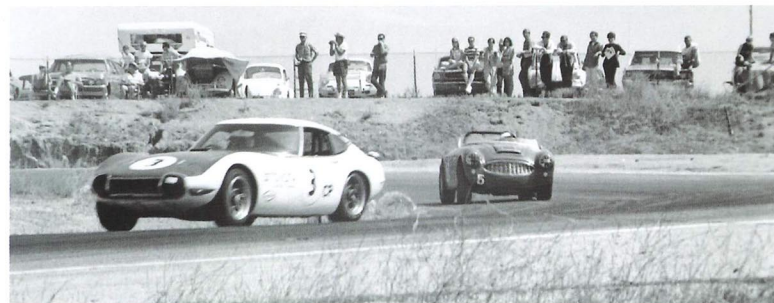
トヨタのアルファベットのイニシャルであるT字をデザインしたフロントグリルの内側には一対のドライビングライトが埋め込まれており、ヘッドライトはフェンダー先端部にモーター駆動で起き上がるポップアップ式となっていた。ボンネットは逆アリゲーター式に開く。エアクリーナーとウインドウウォッシャーのタンクはボディサイドの向かって右側、バッテリーは左側に、それぞれ別個の場所を設けて収められた。

ボンドカーとしても大活躍

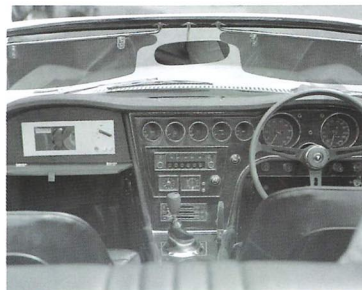
インテリアも高性能GTにふさわしく、豪華なつくりとなっていた。対称型のインパネはセンターコンソールとドライバー側には木目パネルが貼られ、ドライバーの正面には右側に速度計が、左側にはエンジン回転計が収まる。油温や油圧、水温、燃料計、電気式時計などはセンターコンソール上部に、わずかにドライバー方向に角度を付けて装備されていた。純粋にドライバーズカーとして設計されていたことがわかる。シートは乗り降りの容易性とGTであることを考慮して、セミバケットタイプのリクライニング



映画『007は二度死ぬ』のボンドカーとしてスクリーンにも登場。2台制作されたうちの1台は里帰りしてトヨタ博物館に展示中。フルオープン仕様だった。



トヨタ2000GTのアメリカレース参戦は、アメリカでの販売を予定していたことの証しであった。



ボンドカーの室内。助手席に「スパイ用の特別装備」が見えるが、それ以外は標準車と共通。

機構付きが装備されていた。ウッドグリップの比較的大型の3本スポークのステアリングは直立に近い角度をもっており、スポーツドライビングを容易なものとしていた。

1969年9月にはマイナーチェンジを受



軽量ホイールはセンターロック形式。タイヤは165サイズのラジアルを採用。

け、ヘッドライトまわりの意匠変更、リアリフレクターの形状変更などが施された。同時にトヨグライドオートマチックトランスミッションも装備可能となった。おもにアメリカ市場からの要求に応えたものであった。また、映画007シリーズ

ボンドカーは 2台制作された

トヨタ 2000GTは、スクリーンでも大活躍した。映画007シリーズの『007は二度死ぬ』のボンドカーとして採用されている。この企画は当時トヨタレーシングチームに所属していた福沢幸雄（福沢諭吉の孫）がもち込んだものといわれている。ボンドカーはフルオープン仕様で、メッシュホイールを装着していたのが特徴であった。2台が手づくりで制作され、日本での撮影後アメリカに空輸で運ばれた。そのうち1台は日本に里帰りし、トヨタ博物館に展示されている。

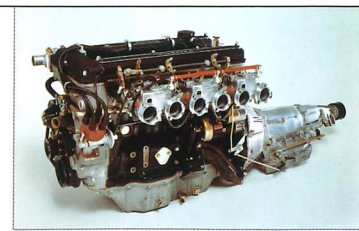
『007は二度死ぬ』でオープンに改造された2000GTがボンドカーとして活躍したことも忘れてはならない。

スタイリング、性能などどれを取っても日本のトップクラスにあったといえる「2000GT」だったが、ほかの量産車との共通点をもたなかったが故に、オイルショックの影響を受けるかたちで、1970年10月に生産中止となった。生産台数は総計337台といわれているが、その相当数はアメリカを始め外国へと輸出された2000GTであるが、近年はクラシックとしての評価が高まりつつある。

トヨタ 2000GT (1967)

トヨタの技術を結集した精緻なメカニズムは、すべてが2000GTのために独自開発されていた。

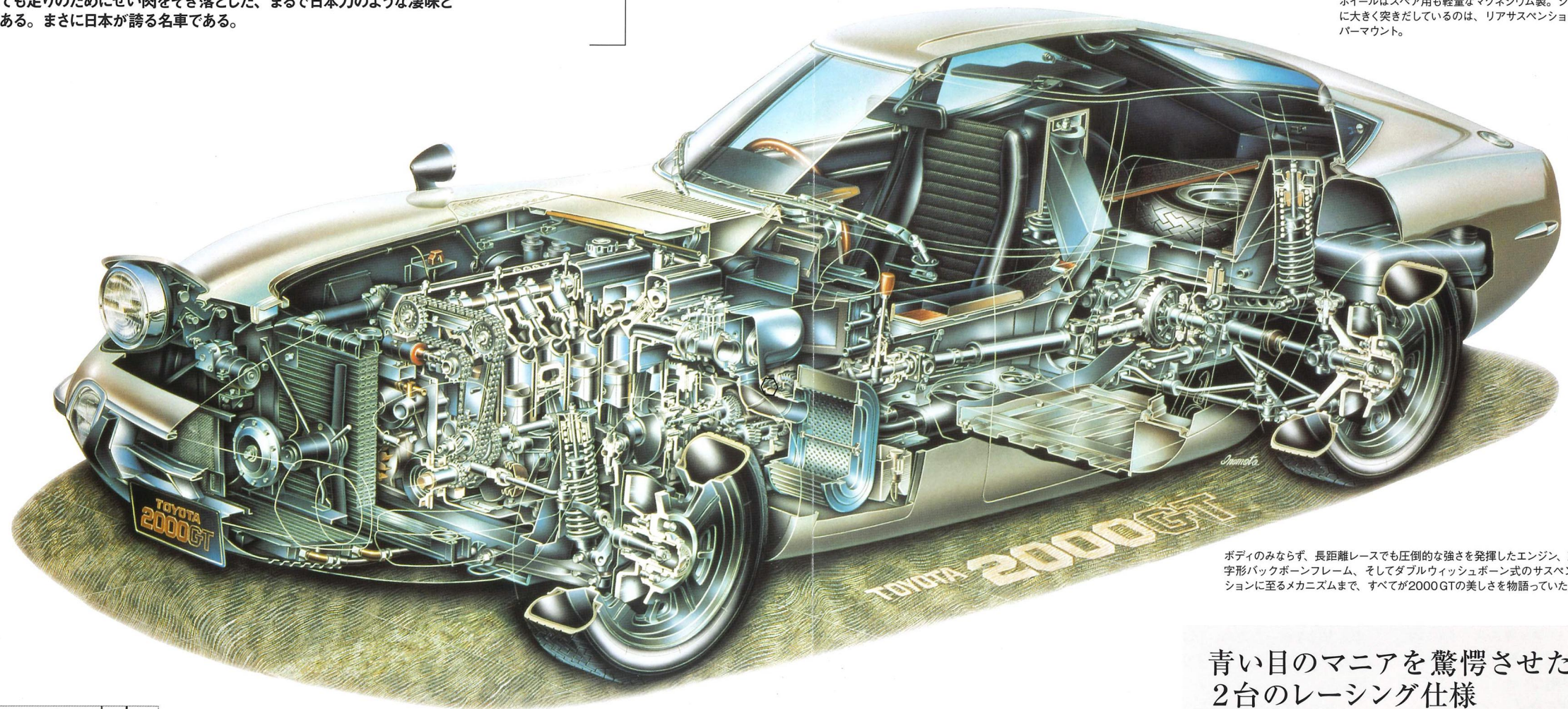
トヨタ 2000GTはメカニズムまでが美しい。ボディを貫くX字形バックボーンフレーム、そこに取り付けられたダブルウィッシュボーン式サスペンション。そして低い位置にマウントした直列6気筒DOHCユニット。どこを眺めても走りのためにぜい肉をそぎ落とした、まるで日本刀のような凄味ときらめきがある。まさに日本が誇る名車である。



ソレックス製キャブレターを2連装。そのレスポンスは鋭く、高速性能も抜群。長距離レースでも圧倒的な強さを発揮したタフなエンジン。



ホイールはスベア用も軽量のマグネシウム製。シート背後に大きく突きだしているのは、リアサスペンションのアップアーマウント。



ボディのみならず、長距離レースでも圧倒的な強さを発揮したエンジン、X字形バックボーンフレーム、そしてダブルウィッシュボーン式のサスペンションに至るメカニズムまで、すべてが2000GTの美しさを物語っていた。

青い目のマニアを驚愕させた2台のレーシング仕様

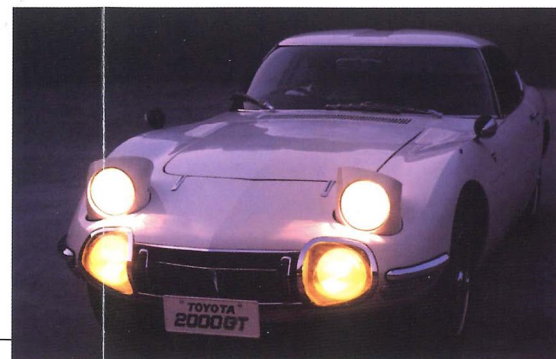


名門キャロル・シェルビーの手で1968年のSCCNレースに挑戦。ボルシェやトライアンフなどの強豪を相手に好成績を収めた。



ゼッケン33がレッド、ゼッケン3はブルーにボンネットをカラーリング。第4、第10、第11戦で見事ワンツーフィニッシュを飾る。

ヘッドライトは国産初のリトラクタブル式。ノーズに収まるのはドライビングライト。後期型はドライビングライトが小径になるのが特徴。



2000GTはアメリカのレースマニアも魅了した。名門キャロル・シェルビーチームの手で、1968(昭和43)年のSCCA(スポーツカークラブオブアメリカ)レースに参戦。輝かしい戦績を残したのだ。マシンはブルーカラーのゼッケン3と、レッドカラーのゼッケン33の2台。ボルシェ 911やトラ

イアンフなど強豪ひしめくプロダクションクラスCに挑戦したトヨタ2000GTは初戦で2位、4位に入ったのを皮切りに、第4戦、第10戦、第11戦では見事にワンツーフィニッシュを決める。各地方ブロックを勝ち抜いてきた強者がそろそろ最終戦でも4位を獲得し、その高いポテンシャルをアピールした。

●道路標識の変遷 交通の利便性と安全性を高める標識の歩み —

道路標識の歴史は、モーターゼーションの発展とオーバーラップする。日本では1922(大正11)年に国が初めて標識を法制化。1942(昭和17)年の「道路標識令」を経て、戦後の1963(昭和38)年に抜本的に改正。誰もが理解しやすい標識へと発展している。

国が主導し、標識(クルマで走る際の警戒や案内)を法制化したのは1922(大正11)年11月に内務省令として制定された「道路警戒標及道路方向標ニ関スル件」からだった。写真は制定当時の東京・日比谷の風景。



国が標識を初めて法制化

道路標識とは一般的に、道路の通行区分や禁止事項、そして目的地までの案内を表示する告知看板である。日本が道路標識を法制化したのは、1922年11月に内務省令として制定した「道路警戒標及道路方向標ニ関スル件」が最初だった。なお、このとき警戒標識に相当する「道路警戒標」と、案内標識としての「道路案内標」の2種類がつけられた。

1936年(昭和11)年5月に「自動車製造事業法」が制定された。当時の日本社会において、トラックによる輸送が増加すると従来の道路標識では不足な部分が現れるようになる。そのため1942年(昭和17)年5月になると、日本では正式に内務省令によって「道路標識令」が制定されたのである。

道路標識令では案内・警戒標識のほか、新たに禁止・制限・指導の3種類の標識が追加される。禁止は右左折や転回、制限は速度、指導は横断歩道などであった。標識の形状は案内が長方形、警戒が三角形、禁止と制限が円形、指導が正方形でまとめられる。色彩の様式も今日の標識に近いものだった。

戦後、標識は日本語と英語で表記された

第二次世界大戦の敗戦で、連合国軍総司令部(GHQ)の占領下に置かれていた日本。時の政府は、1950年(昭和25)年3月に「道路標識令」の内容を全面的に改正しを総理府・建設省令として公布する。標示内容は、案内・警戒・禁止・指導・指示の5種類で原則として国際的に一般的な図柄を取り入れた。

当時の標識の最大の特徴は、日本語と英語のふたつの言語が表記されていたことだった。これはアメリカ軍属のドライバーにも理解してもらうことが目的で、例えば通行止めの禁止標識なら赤字の「×」の標示と「通行止」「ROAD CLOSED」が併記されていた。

1950年に公布された道路標識令は、GHQの撤退による英語表記の段階的な縮小や新道路交通法の制定による標識区分の変更などを経たものの、基本的な内容は変わらずに維持される。

見やすさとわかりやすさを求めて1963年抜本改正

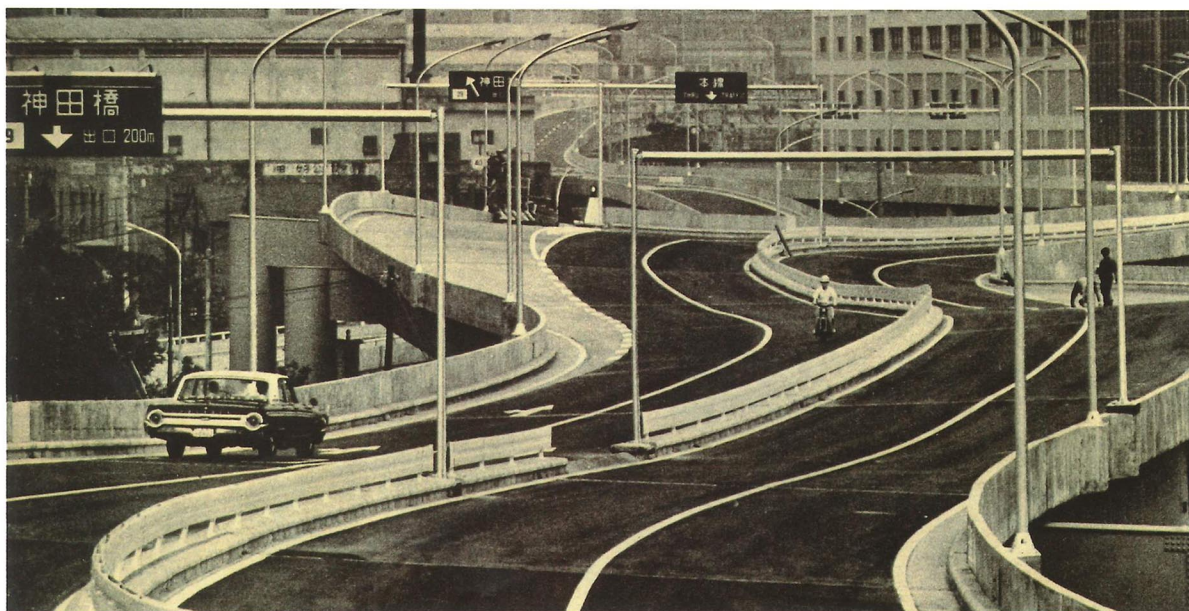
道路標識が、抜本的に改正されたのは1963(昭和38)年3月。目的は、規制内容の強化と複雑化にともなう増

える標識の設置本数への対処、さらにドライバーからの見やすさとわかりやすさの確保にあった。具体的には規制標識と指示標識がおもな対象となり、規制標識が正方形、禁止事項を赤色で示す基本形式となった。

識別しやすい新しい標識をデザインする際、担当部署は「遠くから見え、接近してその表示内容を誰もが直観的に理解できる」ものを目指す。参考にしたのは「国連方式」と呼ばれる文字のない標識で、今日でいうところの「ユニバーサルデザイン」をテーマとした。おもな特徴は①図柄だけでわかる。形によって区別できる、②赤、青、白の3色で表示し、赤を禁止、青を可とする(警戒標識は黄色と黒)といった内



1947(昭和22)年の両国橋。GHQの占領下にあった当時は、英語の道路標識が溢れていた。



自動車保有台数の増加や高速道路および首都高速道路などの供用開始にともない、1963年に道路標識の抜本的な改正が実施される。写真は当時の首都高速道路の神田橋付近。

容。また、標識板自体も円形が直径600mm、正方形が一辺600mmと従来の380×400mmより大型化した。

1964(昭和39)年8月になると、日本が「道路交通に関する条約」(1949(昭和24)年ジュネーブ条約)に加入したことにもなう標識が新設される。おもにつくられたのは指示標識で、「並進可能」「優先道路」「中央線」「待避所」といった表示板が新たに設けられた。

1965年(昭和40年)8月には、ドライ

バーの利便性や安全性を高める標識が加わる。案内標識では高速道路における「非常電話」や一般道路の「高さ制限による回り道」などを新設。警戒標識では「信号機あり」「上り・下り急勾配」などが設置された。また当時は自動2輪車の暴走や死亡事故が大きな問題になった時期でもあり、「自動2輪車ふたり乗り禁止」といった規制標識も設けられた。

マイカーブームによる自動車通行台数

の増加や道路網の整備などに対処して行った道路標識。おもにドライバーの利便性や混乱回避に配慮した標識の新設や改訂は、1970年代に入ると転換期を迎える。交通死亡事故の急激な増加、いわゆる「交通戦争」に対応した道路標識の設置が急務となったのである。

以後、歩行者や自転車などに配慮した指示・規制標識が相次いで設けられることになる。



規制標識は円形。禁止事項は赤色で示される。円形の直径は600mm。



警戒標識は黄色の地の上に道路の形状を示す黒の線です。統一した。



高速道路の案内標識は基本的に緑と白。一般道は濃紺と白で表示された。

マツダ ルーチェ ロータリークーペ (1969)



マツダ ルーチェ ロータリークーペはコスモスポーツ、ファミリアロータリーに続くロータリーエンジン車として1969(昭和44)年10月に登場。1967(昭和42)年に東京モーターショーに出品されたプロトタイプ「RX-87」の市販モデルだった。

「ハイウェイの貴公子」を名乗ったFF俊足スペシャルティ——

ルーチェ ロータリークーペはすべてが意欲的なスペシャルティモデルだった。心臓部は新設計のパワフルな13A型2ローターロータリー。それをカロッツェリア・ベルトーネが基本デザインを担当した2ドアHTボディに搭載し、メカニズムは当時先進のFF方式を採用。しかも快適装備を満載していた。

※一部を除き写真は当時のカタログより抜粋
※マツダ(株)の利用合意を受けているので、他への転載、転用を一切禁ずる。

スペシャルティの誕生

1969年10月に発売されたルーチェ ロータリークーペは、コスモ スポーツ、ファミリア ロータリーに続くロータリーエンジン搭載第3弾として誕生した。当時のマツダのフラッグシップモデルとして開発された生粋のロータリー スペシャルティである。

ルーチェ ロータリークーペは、車名に「ルーチェ」を名乗るだけに、すでに1966(昭和41)年に市場デビューしていたセダン仕様のルーチェ(1.5リッター&1.8リッターレシプロエンジン搭載)の派生車種と考えがちだが、そうでは

ない。ロータリーエンジンというパワーユニットだけでなく、東洋工業(現・マツダ)初のFFレイアウトをはじめ足まわりからスタイリングの細部に至るまで、すべてが専用設計のプランニューモデルであった。

ルーチェ ロータリークーペは、1967年の東京モーターショーでは「RX87」のネーミングで公開されたプロトタイプの市販版である。RX87は翌1968年のモーターショーでは各部をリファインの上「ルーチェ ロータリークーペ」に進化。さらにその1年後に、正式市販された。

新開発13A型ロータリー搭載。最高速190km/h!

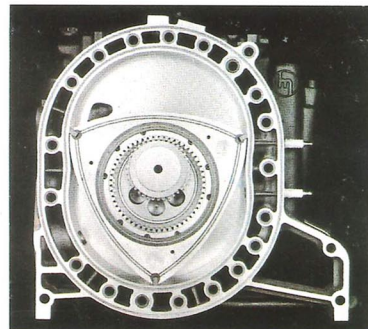
「ルーチェ」のネーミングを名乗ったのは、スタイリングがセダンのルーチェと血縁関係にあったからである。ルーチェ ロータリークーペのスタイリングを



駆動方式は先進のFFを採用。4輪独立サスペンションを含めて、すべてが新設計だった。

手がけたのは、イタリアのカロッツェリアであるベルトーネ。世界のカーデザインのトレンドセッターとなっていたベルトーネの作品だけに、バランスに優れた美しいプロポーションをもっていた。丸形4灯ヘッドライトを配したフロントマスクやブレインナリアエンド、シンプルな面構成はセダンのルーチェと共通イメージ。その上で三角窓を廃止した美しいハードトップルーフがロータリークーペならではのスペシャルティな雰囲気醸し出していた。

ボディサイズは全長4585mm×全幅1635mm×全高1385mm。セダン(同4370mm×1630mm×1430mm)と比較



パワーユニットは新開発13A型。655cc×2ローターから126ps/6000rpmを発揮。



上級版のスーパーデラックスと標準仕様となるデラックスの2グレード構成。スーパーデラックスはパワーステアリング、エアコン、パワーウィンドウ、カーステレオなどを標準装備。車両価格は175万円に達した。

して215mm長く、5mmワイドで、45mm低いディメンションである。ちなみにホイールベースは2580mmとセダンより80mmも長い。

注目のパワーユニットは、655cc×2ローターの新開発13A型。126ps／6000rpm、17.5kg-m／3500rpmのパワー&トルクを誇り、4速トランスミッションとの組み合わせで190km/hのトップスピードと、0→400m加速16.9秒の俊足を誇った。13A型はコスモスポーツやファミリア用の10A型(491cc×

2)と比較して排気量がひと回り大きいだけに、高回転域のパワーの伸びが一段と刺激的で、しかも低・中速域でも十分なトルクを発揮した。ライバルとなるクラウンやセドリック、スカイラインなどの6気筒エンジンを凌駕するポテンシャルの持ち主であった。

駆動方式に先進のFFを採用

何故ルーチェ ロータリークーペは駆動方式にFFを採用したのだろうか。現在でこそFF車は一般的だが、1960年代後半はコンパクトカーを含めて少数派であった。スペース効率と高速域の走行安定性に優れていたが当時のFF車は操縦性に癖があり、しかも耐久性の点でも種々の問題を抱えていた。多くの技術的な課題を残していたのである。

ルーチェ ロータリークーペがFF方式を採用したのは大英断といえた。マツダの開発陣は、ロータリーエンジンに加えて完成度の高いFF方式を実現することで高い技術イメージを確立しようとしたのだろう。

FF化にあたっては、ロータリーエンジンの軽量・コンパクトさが大きな武器になった。FF方式はフロントにエンジンだけでなく駆動系のメカニズムも収める必要があるが、ルーチェ ロータリークーペは実にすっきりと収まっていた。5.3mとボディサイズを考えると優秀な最小回転半径を実現していた。

とはいえルーチェ ロータリークーペは、やはりFFのデメリットを完全には克服できていなかった。当時の試乗レ

SPEC 主要諸元

※1969年デビュー時スーパーデラックスの数値

■型式

M13R

■寸法

全長	4585mm
全幅	1635mm
全高	1385mm
ホイールベース	2580mm
トレッド前/後	1330 / 1325mm

■重量・定員

車両重量	1255kg
乗車定員	5名

■性能

60km/h定地走行燃費	16.8km/リッター
最小回転半径	5.3m

■エンジン

形式	13A型2ローター・ロータリー
総排気量	655cc×2
最高出力	126ps / 6000rpm
最大トルク	17.5kg-m / 3500rpm

■諸装置

サスペンション・前	ダブルウィッシュボーン／トーションバー
サスペンション・後	セミトレーリングアーム／コイル
タイヤ・前	165HR15
タイヤ・後	165HR15
主ブレーキ・前	ディスク
主ブレーキ・後	リーディングトレーリング

ポートを見ると圧倒的な動力性能は高く評価されていたが、操縦性の面では欠点が指摘されている。とくに、パワーステアリングを標準装備する上級版のスーパーデラックスはステアリングから伝わる路面フィードバックが希薄で、不安を感じるとするレポートが数多く見られた。急発進にトライするとFF方式特有のトルクステア現象が現れ、まっすぐ走らせるにもコツを必要としたらしい。ルーチェ ロータリークーペの走りは、相当なじゃじゃ馬だったのだ。

ルーチェ ロータリークーペは一部に熱狂的なファンを生んだが、1972(昭和47)年9月に生産台数976台でひっそりと表舞台から去った。すべてに意欲的なチャレンジをしたルーチェ ロータリークーペだったが、残念ながら時代に先駆けるあまり技術的な未成熟が目立った。まさに“未完の利器”だったのだ。(文中敬称略)

ヒドゥン式ヘッドライトを採用したプロトタイプのRX87。

生産型は大径タイヤを採用し3角窓を廃止

ルーチェ ロータリークーペのプロトタイプ、1967年の東京モーターショーに出品されたRX87は細部で生産型と異なっていた。外観で最も大きな相違点はヘッドライトまわり。丸形4灯式のレイアウト自体は共通だがRX87は、グリルの奥にライトを配置するヒドゥン式を採用していた。生産型のルーチェ ロータリークーペよりも精悍な印象だったのだ。しかし保安基準に適合せず生産型では通常のライトに変更された。RX87よりもスタイリッシュになったポイントもある。タイヤは165HR14サイズから、ひと回り大径の165HR15サイズに変更され安定感を増す。同時にドアの3角窓が廃止され、ルーフまわりの美しい造型が一段と際立つようになった。とくに生産型の上級グレードであるスーパーデラックスではレザートップ仕様が標準となったことで、一段とスタイリッシュになった。

ホンダ 1300・77 / 99 (1969)

ホンダ初の本格的な量産小型4ドアセダンとして1969(昭和44)年5月に発売(発表は同年4月)された「ホンダ1300・77 / 99」。シングルキャブ仕様が「77」、4キャブ仕様が「99」を名乗った。



独自技術を満載したホンダ製小型乗用車の先兵

ホンダ初の量産小型乗用車として1969年に登場した「ホンダ1300・77 / 99」。独創の二重空冷エンジンにより圧倒的なパフォーマンスを実現した革新的セダンであった。本田宗一郎のこだわりの結実は大きな反響を呼ぶ。1970(昭和45)年には改良を加え、熟成の道歩んだ。

※一部を除き写真は当時のカタログより抜粋

空冷エンジンへのこだわり

Nシリーズによって軽自動車の分野で乗用車への参入を果たした本田技研工業は、1960年代後半に入るといよいよ小型乗用車の開発を本格化させる。そして1969年5月になって、ホンダ1300・77 / 99(H1300型系)を発売した。

ホンダ1300にはF1用ユニットにも投入した技術をフィードバックした空冷式1298cc直4 OHCエンジン(H1300E型)が搭載された。他社の小型車用エンジンが水冷式を採用するなか、あえて空冷式を選択したのである。その理由は同社の最高責任者である本田宗一郎が、空冷式に絶対の自信をもっていたからであった。水冷式でも最終的に水を冷

やすのは空気。それなら水が通る複雑な機構をあえて採用する必要はない。ただし、冷却効率やエンジンノイズの面では空冷式は不利であった。

これを解消するために開発陣は、「DDAC(デュオ・ダイナ・エア・クーリング・システム)」と呼ぶ一体式二重壁構造を設計する。これは水冷式のウォータージャケット相当部に冷却風を送り込み、走行中のラム圧で外部からも冷却するこの二重冷却方式は有効なクーリング性能を発揮した。しかし、ユニット自体が大きくなってしまったために車両重量面ではライバル車より100kg前後重くなる結果となった。一方、スペックに関してはH1300E型ユニットは競合メーカーをリードする。パワー&トルクは77のシングルキャブレター仕様で

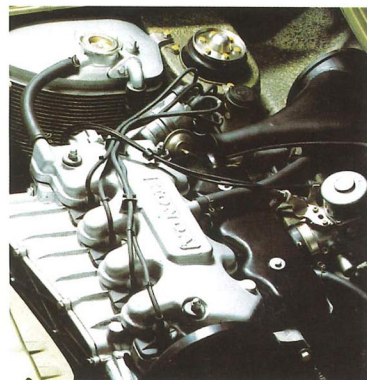
100ps / 10.95kg-m、99の4キャブ仕様では115ps / 12.05kg-mを誇った。

車名を「ホンダ77」に変更

独自の技術を満載したホンダ1300は他社の2リッタークラス並みの加速と最高速度を実現し、“100馬力のスポーツセダン”をキャッチフレーズにユーザーの認知度を高めていく。1969年12月には低中速トルクの見直しを敢行(パワー&トルクはシングルキャブレター仕様が95ps / 10.5kg-m、4キャブ仕様が110ps / 11.5kg-mにダウン)。1970(昭和45)年2月には“イーグルマスク”を備



リアサスペンションには新開発のクロスビーム式独立懸架を採用。ビームとリフスプリングはフローティングジョイントとした。



シングルキャブ仕様のH1300E型1298cc直4 OHCエンジンは100ps / 10.95kg-mのパワー&トルクを発生する。



分割式グリルと角目2灯式ヘッドライトの組み合わせが独特の存在感を醸し出す。DOACと称する特殊空冷方式のエンジンやドライサンプ式のオイル潤滑方式、車室導入空気の清浄化対策など独自技術を満載した。

えたクーペ7/9が登場し、翌月には1300・77/クーペ7のATモデルが設定された。1970年11月になるとセダンモデルのマイナーチェンジが行われ、車名はシンプルに「ホンダ77」に改められる。最大の変更点はフロントマスクで、独立したグリルに丸形2灯式ヘッドライトを組み合わせる仕様へと切り替わった。同時にリアセクションやバンパー、インスパネ、シートなども新デザインに換装される。またこのとき、4キャブ仕様の99シリーズはカタログからはずされた。

空冷エンジンの限界

独創的なメカニズムを有し、他メー

ホンダ1300・77よりも 話題を集めた 同年デビューの新しい “ナナハン”

1969年5月に発売されたホンダ1300・77は、本田技研初の本格的な量産小型乗用車ということで市場から大きな注目を集める。しかし同年デビューのホンダ車では、77以上に脚光を浴びるモデルが現れた。量産モーターサイクルとしては世界初のOHC並列4気筒エンジン(736cc、67ps/6.1kg-m)を搭載した「CB750 FOUR」が市場に放たれたのである。既存の大排気量モデルを圧倒するハイメカニズムに最高速度200km/h、0→400m加速12.6秒の高性能を誇ったCB750 FOURは、たちまち世界中のバイク乗りを魅了。販売台数はメーカーの予想を大きく上回り、爆発的なヒット作に昇華する。この人気に対応するために、生産現場ではクランクケースの砂型鋳造を一新。大幅な増産が可能なダイキャスト製に変更したのである。

カーの同クラス車よりも高性能に仕立てる。このままの路線を突き進むかに見えた本田技研であるが、1970年代初頭になると大きな問題が立ちはだかる。それは、大気汚染問題に端を発する排出ガス規制である。1970年9月にはアメリカの上院で大気汚染防止法、通称「マスキー法」が可決する。日本でも当時の運輸省が主導した自動車排出ガス対策基本計画をもとに、CO/HC/NOxの規制が段階的に実施されることとなった。

この状況に対して本田技研の開発部門は「シリンダーの熱変化が大きい既存の空冷方式では、燃焼の均一化と緻密な制御が必須条件の排出ガス規制に対応できない」という結論に達し、エンジンの水冷化を計画する。開発陣がまず最初に手がけたのは、軽自動車用エンジンの水冷化であった。ウォータージャケットを纏った新エンジンは「EA型(356cc水冷2気筒OHC)」を名乗り、1971(昭和46)年5月に新型軽自動車のライフに積んで世に送り出した。

軽自動車用エンジンと並行して、開発スタッフは小型車用エンジンの水冷化にも取り組み、「EB1型」と呼ぶ1169cc水冷直4 OHCユニットを完成させて新世代小型車のシビックに搭載した(市場デビューは1972年7月)。その後、1300シリーズ用に排気量を拡大したEB5型1433cc水冷直4 OHCをつくり上げていく。

水冷エンジンへと換装された1300シリーズは排気量にちなんで「ホンダ145」と車名を変えて1972(昭和47)年10月に発表(発売は同年11月)され、発売は同年11月となる。車種展開は従来モデルと同様にセダンとクーペを用意。EB5型のエンジンには、キャブレター仕様(80ps/12.0kg-m)とメカニカル式燃料噴射装置仕様(90ps/12.5kg-m。クーペFIに採用)を設定した。

ホンダ145は強制空冷式のDDACエンジンを搭載した従来モデルに比べてノーズが軽くなり、クセの強いハンドリングが解消される。またピーキーだった出力特性も、よりマイルドになった。乗り心地も向上し、ファミリーカーとし

SPEC 主要諸元

※1969年、1300・77デラックスの数値

■ 型式

H1300

■ 寸法

全長	3885mm
全幅	1465mm
全高	1345mm
ホイールベース	2250mm
トレッド前/後	1245/1220mm

■ 重量・定員

車両重量	885kg
乗車定員	5名

■ 性能

最高速度	175km/h
最小回転半径	4.8m

■ エンジン

形式	H1300E型・直4 OHC
総排気量	1298cc
最高出力	100ps/7200rpm
最大トルク	95kg-m/4500rpm

■ 諸装置

サスペンション・前	マクファーソンストラット／コイル
サスペンション・後	クロスビーム／半楕円リフ
タイヤ・前	6.2S 13 4PR
タイヤ・後	6.2S 13 4PR
主ブレーキ・前	ディスク
主ブレーキ・後	リーディングトレーリング

での快適性が引き上がる。しかし、マニアックなホンダファンからは「F1直系のエンジンが失われてしまった」「他メーカーのクルマと同様の機構になり、個性が薄れた」などと残念がられたのである。(文中敬称略)



フロントシートは高さ調整式ヘッドレスト付き。フレッシュエアアウトレット付き完全換気システムの効果で快適な室内空間が確保された。



三菱 コルト ギャラン (1969)

低く抑えたフロントから始まるウェッジシェイプデザインの「ダイナウェッジライン」と呼ばれるシルエットを採用。見た目のスピード感だけでなく、高速時の安定性や風切り音の低減などを図った。



躍動感ある外観と高い安全性をもつ意欲作

3社に分割された三菱関係会社がひとつになり、三菱重工業として再出発してから5年。それまでの三菱の殻を打ち破る名車コルト ギャランが誕生した。「ギャラン」というサブネームを設けた点からも新生・三菱の意気をうかがい知ることができる。

※一部写真は当時のカタログより抜粋

自動車メーカーとしての三菱の飛躍

第二次世界大戦前から、軍用車両や航空兵器、軍艦や輸送船などの生産を手がけていた三菱重工業は、敗戦による財閥解体で数十の会社に分割された。そのひとつであった中日本重工業が、1963(昭和38)年にアメリカのウリス社からジープの生産ライセンスを購入、ジープの国産化に乗り出した。

1960(昭和35)年に「三菱」の名をもつ最初の4輪自動車であり、1955(昭和30)年に通商産業省(現・経済産業省)発表の国民車構想に応じた4名乗り乗用車三菱500がデビュー。1964(昭和39)年には主要な三菱系3社が合併して三菱重工業となり、自動車生産部門は1970(昭和45)年に独立して三菱自動車となる。トヨタ、日産に次ぐ大資本メーカーの誕生であった。小型車の三菱500はその後、1962(昭和37)年にフルモデルチェンジされてコルト600となる。さらに1963年、軽自動車「三菱ミニカ」が登場した。

スタイリッシュにギャラン誕生

リッタークラスの小型車では、1963年に4ドア5名乗りセダンコルト1000がデビュー。ボクシーなスタイルと信頼性を重視した堅実な設計が好評を得て、三菱自動車を第3位のメーカーに押し上げた。コルトや大型高級車デボネア

などで着々とその地盤を築いた三菱は、1969(昭和44)年12月に新型乗用車のギャラン(Galant)を発売する。ちなみに車名のギャランとは、フランス語で「洗練、華麗」などの意味をもつ。その名のとおり、それまでの質実剛健なイメージから一転してジウジアーロが手がけたものを、三菱社内のスタッフが手直したものとされるウェッジシェイプを基本としたスポーティかつスタイリッシュなスタイリング、三菱初のOHCエンジンの搭載など大いに注目された。例えば悪いが、トンビがタカを産んだようなものである。

「スポーティカーの三菱」を確立

ボディは4ドアセダン1種だったが、グレードは標準型のAⅡ、スポーティ仕様のAⅡがあった。搭載されたエンジンはAⅡ用が排気量1289ccの直列4気筒OHCで、出力87ps/6300rpm、ト



「ギャラン (GALANT)」は、「勇ましい」「洗練された」という意味をもつフランス語。国際感覚を備えたハイパーソナルセダンを標榜し登場した。トランスミッションは、4速フロア、3速コラムを基本にAIIカスタムLには、3速オートマチックを用意。

ルク11.0kg-m / 4000rpmを発揮。AII用は排気量が1499ccに拡大され、95ps / 6300rpm、13.2kg-m / 4000rpmを発揮した。車重はAIIでも835kgと軽く、4速MTを介して後輪を駆動、最高速度は160km/hが可能

であった。価格はAIIで67万1000円と、絶対的な性能からすれば十分にお買い得であった。さらに、AIIにはトップモデルとしてエンジンの圧縮比を10.0に上げ、2基のSUキャブレターで105ps / 6700rpmと13.4kg-m / 4800rpmにチューンアップした「AII GS」があった。「AII GS」の最高速度は175km/h、0→400m加速16.9秒に達していた。当時このクラスでは文句なく最速のモデルとなった。ギャランシリーズはこの後、マスタングに見られるような大胆なダックテールスタイルを採用した「GTO」、4ドアセダンをベースにしたとは思えない強いスタイルをもつ

「AII ハードトップ」(いずれも1970年)などを加えながら、スポーティカーの三菱というイメージを確立していくことになる。

SPEC 主要諸元

■機種名

AIIカスタムL

■寸法

全長	4080mm
全幅	1560mm
全高	1385mm
ホイールベース	2420mm
トレッド前/後	1285 / 1285mm

■重量・定員

車両重量	845kg
乗車定員	5名

■性能

10モード走行燃費	160km/h (MT)
最小回転半径	4.6m

■エンジン

形式	水冷直列4気筒OHC
総排気量	1499cc
最高出力	95ps / 6300rpm
最大トルク	13.2kg-m / 4000rpm

■諸装置

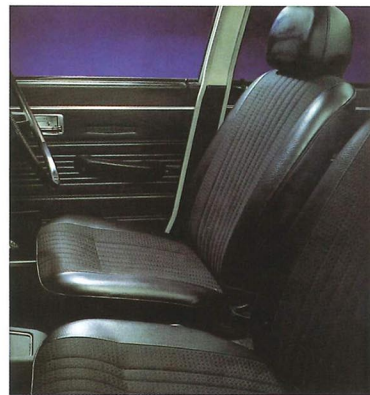
サスペンション・前	独立懸架ストラット
サスペンション・後	半浮動式
タイヤ・前	6.15 13 4PR
タイヤ・後	6.15 13 4PR
主ブレーキ・前	ディスク
主ブレーキ・後	リーディングトレーリング

走りを追求めた 本格的なスポーツ仕様GS

GSはグランドスポーツの略。カスタムLをベースに、1.5リッター直OHCユニットAIIをパワーアップ。OHC形式、完全燃焼を追求めたMS型燃焼室、クロスフローシステム、ダブル5ベアリングなどのベースユニットの高級機構をそのままに、SU可変ベンチュリー式ツインキャブやデュアルエグゾーストパイプも装備(105ps / 13.4kg-m)。パワーウェイトレシオは、8.1kg / psをマークした。インテリアはウッドステアリング、丸形メーター、バケットシートなどで武装。ラリーなどのモータースポーツ好きユーザーのために、目的に応じてチューンアップできるスポーツキットも用意していた。



パッド付きダッシュボード&ステアリング、脱着式ルームミラーなど77項目におよぶ安全対策を施した。



室内長1790mm×室内幅1300mm×室内高1135mm。1600ccクラスを上回るゆとりある室内空間を特徴とする。



Dreams Get Almost Real



【輸入販売代理店】
エスワンフォー株式会社 / S14 Co., Ltd.
〒104-0045 東京都中央区築地3-12-8 伊東ビル4F
お問い合わせ先: info@s14.co.jp

絶賛販売中



- 820605 Mercedes-AMG G 63 (W463) - 2015
463 Edition - Desert Sand 1/18



- 820603 Mercedes-AMG G 63 (W463) - 2015
Obsidian Black 1/18

820603/820605 希望小売価格(税込) / 28,842 円 / 2,622 円 (TAX)

- 820305 Brabus 550 Adventure - 2017
Mercedes-Benz G-Class 4 × 4²
White 1/18



- 820303 Brabus 550 Adventure - 2017
Mercedes-Benz G-Class 4 × 4²
Black 1/18

820303/820305 希望小売価格(税込) / 36,432 円 / 3,312 円 (TAX)

JAPANESE CARS PREMIUM COLLECTION

国産名車プレミアムコレクション

07



高精度スケール
カーモデル



TOYOTA 2000GT (MF10)
1969

精緻という贅沢。

珠玉の国産車が揃う
ハイエンドモデルコレクション



www.hcj.jp/cars



お支払い方法、住所等のご登録内容の変更や、商品の発送、購入、お支払い状況の確認が簡単にできる便利なマイページを、ぜひご利用ください。

hc-j.jp



MAGAZINE CONTENTS

コレクション解剖

トヨタ
2000GT (1967)

日本の名車図鑑

マツダ
ルーチェ ロータークーペ (1969)

三菱
コルト ギャラン (1969)



輸送の際にカバーに傷や汚れなどがつく場合がありますが、パーツ本体に傷、破損がない限りはお取り替えできませんのでご了承ください。

価格 3,999円
(本体 3,635円+税 10%)

PRINTED IN CHINA

© 2022 Hachette Collections Japan K.K.



箱カバー フィルム:PP

雑誌 36203-3/16
Ⓛ 2025.12.31



4910362030323
03635

国産名車プレミアムコレクション07
2022年9月16日号(隔週水曜日発売)
2022年9月2日(水)発売

発行・編集人
イサヘル・マニヤック

発行・発売/アリエット・コレクションズ ジャパン株式会社 〒162-0825 東京都新宿区神楽坂1-2
※商品の発送先: 印刷印刷株式会社 坂戸工場 〒350-0269 埼玉県坂戸市につさい花みず木8-1

お客センター 10:00~18:00 (土日祝以外)
TEL 0570-001-070