

東京モーターショー開催の意義

日産自動車で宣伝の仕事をしていた私にとって、戦後の日本において自動車産業が成長し、自動車が国民の間で広まることは、永年の希望でもあり夢でもあった。当時、私を含め自動車メーカーの宣伝で働く者は、自動車の普及に何とか役に立たねばならないと固く信じていた。それが、これまでの他動的自動車ショーを排して、自動車メーカーによる自主的な自動車ショーをやろうということで「結晶」が始まったのは自然な流れであった。

1952年(昭和27年)頃には、具体的な自主的自動車ショー開催の共同作業が始まり、1953年5月には上野公園で予行演習的な自動車ショーを行なって大成功を収めることができ、いよいよ自信をもって1954年の「第1回全日本自動車ショウ」に前進の途が開けたのである。

しかし、実際に開催するまでには、多くの調整しなければならない問題もあった。当時、新型自動車の発表会は、業界新聞の興業となっていたからである。当時の日刊自動車新聞社の社長、木村正文氏はその中心的存在であり、当初は難色を示していた。しかし、時の勢いと、我々の情熱的な説得に対し理解を示される、という劇的な展開があり、ようやく長い間の計画が日の目を見ることとなった。

このモーターショーを世界的なものにするべく、英文では「TOKYO MOTOR SHOW」と呼ぶことを決定し、さらにはショーの中心となるロゴマークも定める必要があった。これは私が立ちあがって車輪を推進する男の原案を提示し、それを板持龍典画伯に図案化を依頼し決定したことは、印象深い思い出である。人間は、車輪を回すことによって走り、貨物を移動することを長い間続けてきた。恐らく今後も車輪の重要性は増加して行くであろう。また車輪を高速で回すだけでなく、それを制御し、必要ならば回転を止めることの重要さもこのロゴに含めた。

我々が考えた自動車ショーは、幅広く一般大衆を相手に各社の製品をよく見ってもらうだけでなく、当時あまり理解されていなかった広報(パブリックリレーション)の意味を会社にも社会にも知らしめたい意図もあった。会場と決定した日比谷公園には屋根などはなく、風雨の心配は始めから用心してかからねばならず、さらには一体どれくらいの人が入ってくれるかもわからない、という状態で会場を建設することは、大変な冒険でもあった。入場は無料であったことはもちろんであったが、初めての自動車ショー10日間の入場人員が547,000人を数えたことは大成功であったと思う。

以上、第1回開催までの思い出を述べたが、今日、恒例行事のように開催されているショーの発端は、このような想いが込められていたことを、ぜひ理解をいただければと思う。

今回このようにして、モーターショーの成長の様子が詳細にまとめられたことは、大変意義深く、なおかつ重要なことであると思う。また、著者である山田耕二氏は、日本でも数少ない、自動車博物館の学芸員として日本の自動車に関することを調査、研究し、遺してゆく活動をされており、まさに適任といえる。

本書をご覧になった、これからの世界を担う方々が、先人たちの想いを少しでも感じ取っていただけたら、こんなにうれしいことはない。

元米国日産自動車社長 片山 豊

目次

■東京モーターショー開催の意義／3 片山 豊

トヨタ車を中心とした東京モーターショーの変遷

第 1 回 全日本自動車ショウ……………	6
第 2 回 全日本自動車ショウ……………	12
第 3 回 全日本自動車ショウ……………	16
第 4 回 全日本自動車ショウ……………	20
第 5 回 全日本自動車ショウ……………	24
第 6 回 全日本自動車ショー……………	28
第 7 回 全日本自動車ショー……………	32
第 8 回 全日本自動車ショー……………	35
第 9 回 全日本自動車ショー……………	45
第11回 東京モーターショー……………	50
第12回 東京モーターショー……………	53
第13回 東京モーターショー……………	58
第14回 東京モーターショー……………	64
第15回 東京モーターショー……………	69
第16回 東京モーターショー……………	74
第17回 東京モーターショー……………	80
第18回 東京モーターショー……………	84
第19回 東京モーターショー……………	88
第20回 東京モーターショー……………	93
第21回 東京モーターショー……………	98
第22回 東京モーターショー……………	103
第23回 東京モーターショー……………	109

■歴代東京モーターショーポスター（第1回～第23回）／115

■参考文献／116

■あとがき／117

■東京モーターショー第1回～第23回の記録／118

トヨタ車を中心とした 東京モーターショーの変遷

ここでは、第1回から第23回までの東京モーターショーに展示された、トヨタ車を中心に紹介する。この時期は、日本が、第2次世界大戦後の復興から、世界有数の自動車大国に成長するまでとはほぼ一致し、本書収録の写真からもその様子が見てとれると思う。

本書収録の写真は、(社)日本自動車工業会、トヨタ自動車(株)、トヨタ博物館などの所蔵する資料を中心に、適切なものを選択した。経年変化やデータの保管方法などにより、画質が必ずしも良い状態でないものもあるが、貴重な資料でもあり、あえて収録しているものもあることをご容赦いただきたい。

本書をご覧いただき、東京モーターショーの誕生と成長、さらに出展されたトヨタ車の変遷について、理解を深めていただければ幸いである。



第1回全日本自動車ショウ（1954年）開催時の
オフィシャルカタログ(後の「自動車ガイドブック」)。

第1回全日本自動車ショウ

会期：1954年4月20～29日 会場：日比谷公園 来場者数：547,000人

1953（昭和28）年まで日刊自動車新聞主催で開催されていた「自動車展覧会」が発展的に解消し、翌年から「全日本自動車ショウ」として新たに誕生した。そのいきさつについて、『日本自動車産業史』（日本自動車工業会編纂・発行1988年7月）から要約する。

『1951（昭和26）年11月、当時の自動車メーカーの宣伝担当者が相互の親睦と情報交換のため、「六日会」という任意組織を結成。その会は、「メーカーが共同して、自主的に国際的にも通じるモーターショーを開催し、国産車のPRとモータリゼーションの推進をはかるべきである」との考えをもとに、1953年5月、バス創業50周年を記念して「自動車産業展示会」を開催。これを契機として翌年4月、第1回全日本自動車ショウを開催。』

1954（昭和29）年の自動車市場についてみると、乗用車供給は約2万5000台で、輸入車が約43%を占めた。さらに、国内生産全体の約41%は技術提携による国内組み立ての外国車だった。国産メーカーには乗用車の需要を満たせる供給能力はなかったのである。少しさ

かのぼるが、1950（昭和25）年、当時の日本銀行総裁一万田尚登氏の「乗用車は輸入に頼るべきだ」という発言に代表される自動車（とりわけ乗用車）工業不要論がまかり通るのもやむを得ない状況だったのである。それは日本の乗用車が技術・生産両面で欧米に大きな遅れをとっていたからにほかならない。通産省は、ますます増加する乗用車の需要を国内生産で賄い、自動車産業を育成すべきだという方針を立て、国産車の保護・育成政策がとられることになり、それが動き出したときに行なわれたのがこの第1回全日本自動車ショウだった。

第1回の展示車両267台のうち、乗用車はわずか17台だったことでもわかるように、当時の自動車産業はトラック主体であった。これを反映して展示車はトラック、バス、三輪車、二輪車、建設車両が大半を占めた。

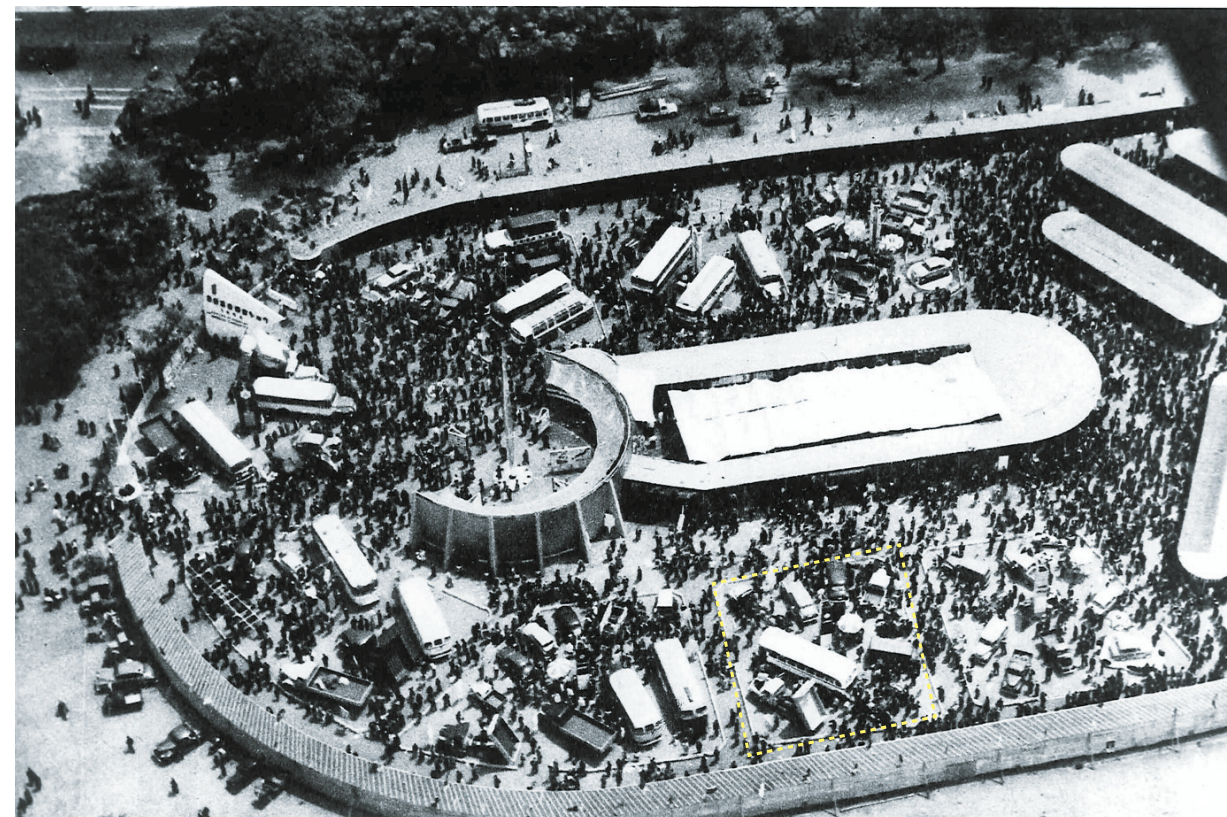
当時、庶民の人気を集めていたのは、努力すれば手に入れられる電化製品の白黒テレビ・洗濯機・冷蔵庫の3つで、「三種の神器」と呼ばれ始めていた。車は“夢のまた夢”でしかなかった。それでも来場者は会期10日間で54万7000人。これには主催者も驚いたという。業界は元気づけられ、国産車の未来に希望を持つことができた。



日比谷公園広場のショー会場は5000坪（16500m²）足らずで、そこに254社が267台（二輪を含む）の車両と数千点の部品を展示した。写真は日比谷公会堂側から撮影したもので、手前半分に屋根が斜に並んでいるのが二輪や三輪車の展示場、奥の中央に見える橋門屋根が軽自動車や二輪の展示場。それを囲むようなスペースが普通車を持つトヨタ、ニッサン、いすゞなど8社の展示場。外周は部品メーカーの展示場。シンボルマークのレリーフがある正面ゲートは帝国ホテル側で、上の写真では中央奥右寄りの、外周の展示棟が切れているところ。



英語での呼称 Tokyo Motor Show は、海外の主要モーターショーが開催都市名を使っていたのにならったもので、関係者の“国際的にも通じるモーターショー”にしたいという気持ちが表れている。大きなレリーフで表現された、人が車輪を転がそうとしているマークは現在も使われている東京モーターショーのシンボルマークで、第1回の出品ガイドの冒頭にそのいわれが書かれている。「人類の歴史をふりかえってみて車輪ほど積極的な飛躍を与えたものはない。（中略）人は車を回転したい意欲に燃えている。その意欲を象徴したものがこれである。」



このアングルからだと自動車の展示状況がよくわかる。左上に帝国ホテル側の正面ゲートが見える。点線で囲んだ部分がトヨタの展示スペース。トヨタの展示車両は、トヨベツスーパーRH型2台、トヨタトラックFA型2台（シャシーとダンプ架装車）、トヨベツトラックRK型、同車ベースのライトバス、トヨタリヤエンジンバスFR型、そしてトヨベツレーサーの計8台。（五十嵐コレクション）



正面ゲートから入ると半円形の壁に囲まれた PR ゾーンがあり、「自動車はこうして出来る」「輸出は毎年伸びている」「日本自動車 50 年史」など、様々なテーマで自動車産業や文化についての理解を促す展示がされている。



トヨタの展示スペース全景。手前はプリンス自動車で奥が日産自動車。一段と高い位置に展示されているのはトヨペットスーパー-RHN 型、その左の白っぽい小型トラックはトヨペットトラック RK 型、さらに左のワンボックス車はトヨペットトラックベースのライトバス。奥のバスはリヤエンジンバス FR 型。



トヨペットスーパー-RHN 型。当時、乗用車需要の大半を占めていたタクシー用につくられたモデル。未舗装路の多かった使用環境での酷使に耐えられるように、シャシーは、はしご型フレームに、前後ともリーフスプリングで吊ったリジッドアックスルという、トラック同様の頑丈なものを使用している。エンジンは、小型車規格が 1000cc から 1500cc まで引き上げられたのに合わせて新たに開発された 1500cc の R 型エンジンを搭載。R 型エンジンは最高出力 48 馬力と、1000cc の S 型エンジンより 21 馬力も強力で、輸入車との性能的な格差が少なくなった。

「トヨペットスーパー」にはボディ製造を、中日本重工業（現三菱重工業株式会社）が担当した「RHN 型」（N は中日本の意）と、関東自動車工業（現トヨタ東日本）が担当した「RHK 型」（K は関東自動車の意）があり、ともにタクシーとして高い評価を得て、トヨタの主力モデルとなった。

強力なエンジンを載せたトヨペットスーパーは、そのユーザーの大半を占めたタクシーがスピードを上げて走るようになり、「神風タクシー」というありがたくない異名を与えられてしまった。



地面に置いてあるのが RHK 型で、フロントグリルだけでなくボディパネルはすべて異なり、違うスタイルで同じ車名を持っていた。



トヨペットスーパー-RHK 型。RHK 型のカタログには、簡単な改造で患者輸送車にできるとして、助手席側のシートバックをリアシートクッションの高さまで倒せるようにする改造と、トランクと室内を貫通させて担架を載せられるようにする改造ができることが紹介されていた。



トヨベットトラック RK 型。トヨタの小型車は、1947 (昭和 22) 年に登場した 1000cc エンジン搭載のトヨベット SA 型乗用車と同 SB 型トラックの 2 車種でスタートした。SB 型トラックはマイナーチェンジにより、SG 型を経て 1953 (昭和 28) 年 8 月に SK 型 (1t 積み) に発展した。そして同年 10 月に、1.5 リッターの R 型エンジンを搭載した 1.25t 積みの「RK 型」が追加された (写真)。スタウトの前身モデルである。標準ボディのほかに、高床荷台、深ボディ、ライトバス、宣伝カー、ステーションワゴン、患者輸送車の架装ができた。



トヨベットライトバス。トヨベットトラック RK 型のシャシーにワンボックスボディを載せたもので、トヨタコースターのルーツといえよう。トヨタ車体製のようである。垂直スリット 6 本のフロントグリルを持つスタイルのモデルは、トヨタ博物館所蔵のカタログでは見つけられなかった。その右の赤いボディはトヨベットレーサー。



トヨタトラック FA 型。第二次大戦後トヨタトラックは、根本から新設計し、フロントボディも近代的なデザインに一新した BX 型で 1951 (昭和 26) 年 6 月にスタートした。それを 1954 (昭和 29) 年 2 月にマイナーチェンジしたのが FA 型で、F 型エンジンは 10 馬力アップの 105 馬力となり、ホイールベース・荷台はそれぞれ 150mm・430mm 延ばされて、性能や積載性を向上した。外観ではフロントグリルが単純な格子から力強い印象のデザインに変更された。



トヨタリヤエンジンバス FR 型。1950 年頃から市場に進出してきたリヤエンジンバスへの対応として、F 型エンジンを用いた 61 人乗りのリヤエンジンバス FR 型が 1953 年 8 月から生産された。しかし、わずか 8 か月で生産を終了。理由は、ボンネットバスよりはるかに車体の大きい箱型のバスを動かすのに 95 馬力の F 型エンジンでは能力不足だったためである。トヨタはまだこの車体に十分なパワーのディーゼルエンジンを持っていなかった。蝶の羽のようにボンネットを開いているのはショーの直前に新型に替わったばかりのトヨタトラック FA 型のフロントボディ付きシャシー。こちらの F 型エンジンは 10 馬力向上して 105 馬力となり、ホイールベース・荷台が延ばされるなど商品力を増した。



戦前、小型車ダットサンのライバルとして知られたオオタの PA 型セダン。



1952 (昭和 27) 年に日本製 1500cc 乗用車のパイオニアとなったプリンスセダンは、2 年後にマイナーチェンジを受けて全幅を 60mm 拡大、AISH-II 型に発展した。

第9回全日本自動車ショー

会期：1962年10月25～11月7日 会場：晴海国際貿易センター 来場者数：1,049,100人

この年の自動車に関連する最大のニュースは、ホンダの四輪車部門への進出であろう。前年のところで触れたが、乗用車の貿易自由化を控えて、国産車の国際競争力を高めなければならないと、通産省が打ち出した自動車行政の基本方針は新規参入を規制するものだった。かねてから四輪車事業に乗り出す意欲を持っていたホンダは、その計画を早めて、通産省方針を具体案とした特定産業振興臨時措置法案（特振法）が実現する前に、乗用車メーカーの仲間入りを果たすべく、この年のモーターショーに四輪車を出展した。それが世界に類を見ない超高性能エンジンを搭載したミニスポーツカーだったから世間を驚かせた。

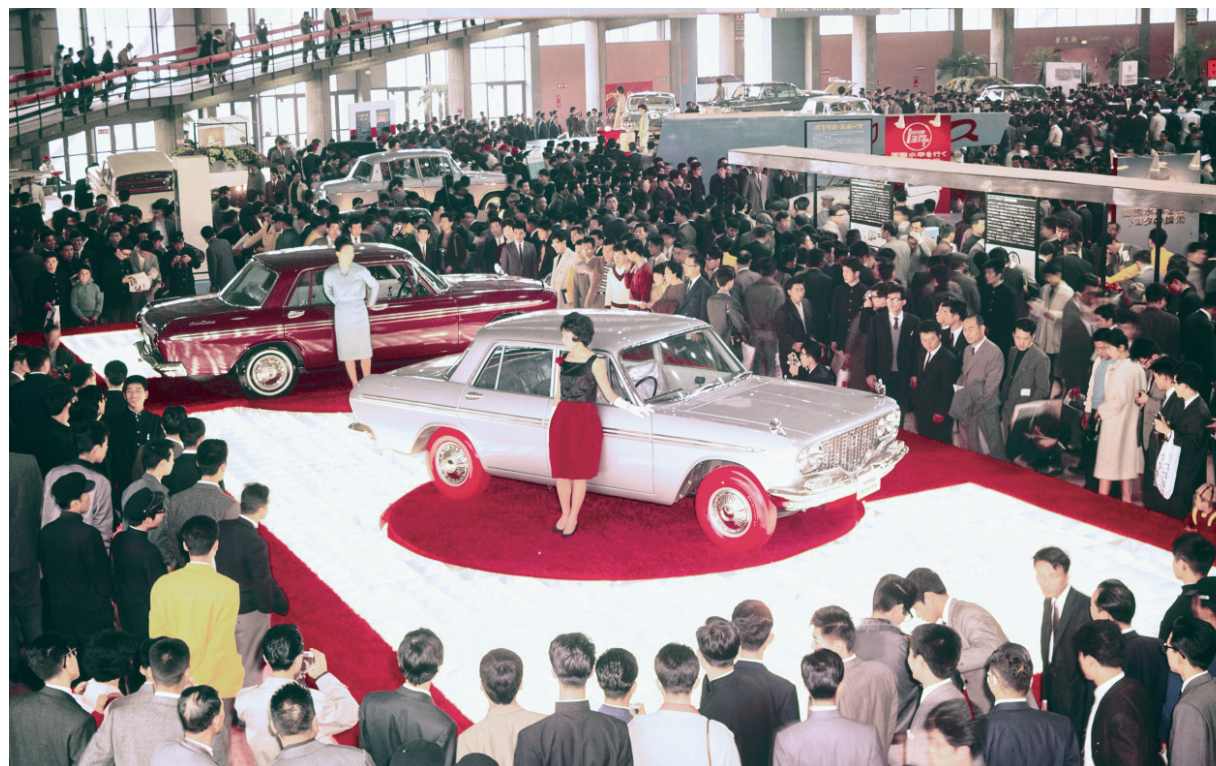
またホンダは、モーターショーのひと月前に、日本初の本格的なレーシングサーキットを鈴鹿に完成させていた。そこで翌年5月には、自動車レース「日本グランプリ」の第1回目が開催され、延べ20万人もの観客が押し掛けた。そして自動車業界はモータースポーツ参戦とレーシングカーやスポーツモデルの開発競争に巻き込ま

れていくのである。

今回のショーでも参考出品という形で多くの試作車が出展されたが、純粋なショーモデルは少なく、発売を控えたり、市販化を前提にしたりしたものが多かった。来場者は100万人の大会を超えた。

ショーの目玉はホンダのミニスポーツカー、ホンダスポーツ360と500。トヨタは、ドアのかわりにキャンピー全体を後ろへスライドするパブリカスポーツと、2代目にモデルチェンジしたクラウンを出展。プリンスは前月に発売した2代目グロリアとそのボディに6気筒2.5ℓエンジンを搭載した3ナンバーの高級車を展示した。3ナンバー車はニッサンからも6気筒2.8ℓエンジンを積んだセドリックスペシャルが披露された。これらは貿易自由化をにらんでの車種追加である。

なお、3月には日産が追浜工場を、4月にはいすゞが藤沢工場を完成させるなど、各社は生産設備を増強するだけでなく、高速周回路を持つテストコースを建設して、貿易自由化に向けた準備を着々と整えていた。



トヨタが満を持して発表した日本を代表する乗用車、トヨベツクラウンの2代目。実に7年9ヵ月ぶりのモデルチェンジである。より長く、より広く、より低くなったスタイルはクラウンを一気に最新のトレンドにのせた。手前のクラウンのタイヤが赤いのは、エバーライトを使って回転しているように見せる趣向のため。



この年の自動車ショーでは、開幕に先立って、出品される新型乗用車によるデモ行進が行なわれた。ショーでしか見られないモデルもあったことから、沿道は大変なぎわいを見た。その直後にモーターショー総裁高松宮の手で開幕のテープが切られた。上の写真で手前の2台はスバル360コンバーチブル、2列目の先頭がこのショーの話題をさらったホンダのスポーツカー。それに続く、B-6のプレートを付けているのはパブリカスポーツ。スライディングキャノピーを取り外している。パブリカスポーツの隣のツートーンカラーのコンバーチブルは、ダットサンブルーバード。ショーに出展された様子はないため、パレードだけに登場したイベント用車両と思われる。下の写真は通り過ぎる方向から写したものだが、パブリカスポーツは他車や風船の陰に隠れてしまっている。中央左寄りのC-1のプレートを付けたのはマツダキャロル360で、その左隣は三菱コルト600。コルト600の向こうの赤いコンバーチブルはプリンススカイラインスポーツ。キャロルの前と左斜め前はダットサンフェアレディ。



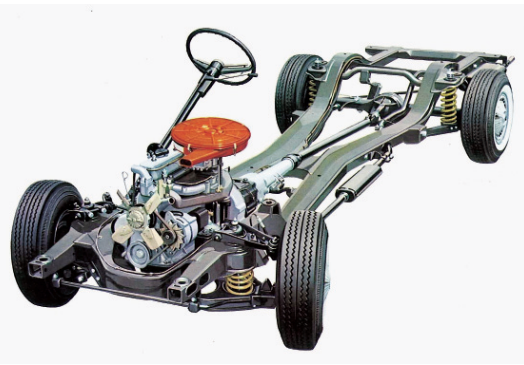
飛行機の設計技術に応用してできるだけ軽量で空気抵抗の小さい車を目指した実験車で、パブリカのコンポーネントを流用。通常のドアはなく、キャノピー全体を後方へスライドして乗り降りする。キャノピーは任意の位置に固定も可能。床下を含めて突起物をなくしたボディや、ボディとの段差が小さいウィンドウモール、二重構造のフロアパネルなどが技術面の特徴。スライディングキャノピーの実用性はともかく、小型スポーツカーの市販を望む声は大きく、3年後にトヨタスポーツ800となって現れた。



《主要諸元・仕様》全長：3558mm、全幅：1437mm、全高：1171mm、ホイールベース：2000mm。エンジン形式、排気量：空冷水平対向2気筒、700cc、ツインキャブレター、最大出力：38馬力/5500rpm、最高時速：150km。フロントサスペンション：ダブルウィッシュボーン/トーションバー、リアサスペンション：リジッドアックスル/リーフスプリング。主な仕様：バケットシート、フロアシフト、速度・回転・油圧・油温・燃料計。



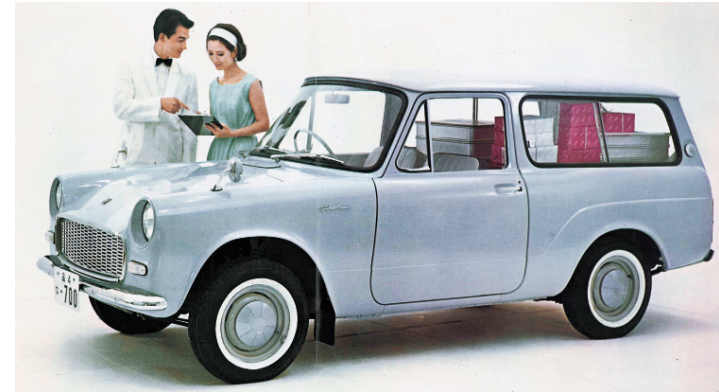
2代目クラウンは、ショー直前の10月1日に発売された。ホイールベース/全長は160/200mm長くなり、高さは70mmも低くなった。外観は、ボンネットとトランクがフラットになり、車幅一杯に広げられたフロントグリルの左右両端にはデュアルヘッドライトが並び、一気に最新のスタイルとなった。シボレーのものを参考にしたX型フレームにモノコックボディを載せる構造を採用し、車高を下げながら広い室内と、十分な強度を確保。もうひとつの機構面での大きな特徴は、リアサスペンションで、個人ユース向けのデラックスには、リーフスプリングに代えて乗り心地に優れたコイルスプリングを採用。リジッドアックスルは左右のロアトレーリングアームと、1本の短いアッパコントロールリンク、そして1本のラテラルロッドで位置決めされる。タクシー向けと、カスタム(ワゴン)、マスターラインには堅牢性や積載性に優れたリーフスプリングを採用。トヨタはこのクラウンが登場する3ヵ月半前の6月半ばに、国産メーカー初の生産累計100万台を達成した。



2代目になったクラウンから、ワゴンにはカスタムのサブネームが付けられた。セダンのデラックスに準じる外観と装備を持つ。バックドアはガラスを下げてから下に開くタイプで、外からはキーで操作する。



トヨペットコロナ1500デラックス。コロナはこの年の春に、当時まだ需要の多くを占めていたタクシー用途への適合性を高めるために、モノコックボディにシャシーフレームを溶接したユニフレーム型ボディ構造とし、大幅に剛性を増した。同時にリアサスペンションは1/4橋円リーフからより堅牢な1/2橋円リーフスプリングに変更。このショーでは「サキシマット」と呼ばれる、変速時にクラッチを自動的に断続する装置を付けたモデルを展示。そのメリットはクラッチペダルが無く運転が楽で、オートマチックより価格が安いこと。



左は6月から発売したパブリカバン。定員/積載量は2名/300kgまたは4名/200kg。右はパブリカにも設定されたトヨグライトの実物模型。このほかにも、見学者が操作してしくみのわかる実物模型は、オーバードライブやサキシマットなどいくつも展示された。

パブリカオープン(参考出品)。

パブリカの固定屋根を幌屋根にしたコンバーチブル。4人乗りだが、幌を取りつけた関係で後席はセダンより狭い。フェンダー前部を幾分スラントさせ、丸型ターンシグナルランプやセパレートシートを採用しスポーティな雰囲気をつくっている。パブリカスポーツよりはるかに現実的な参考出品車で、翌年10月に発売された。ウィンドウモールやサイドモール、メッキのヘッドランプベゼル、フルホイールキャップなど、翌年追加されるデラックスモデル用のパーツを採用している点に注意。



トヨタランドクルーザーは、多用途に使える全輪駆動車をアピール。牽引しているのは積載量250kgのトレーラー。スノウプラウ(除雪用雪かき)装着車両も展示された。右は4ドアステーションワゴンのFJ45V。



左は21人乗りトヨペットマイクロバス。右はニューモデルの25人乗りトヨタライトバスで、シャシーはダイナのを流用。全長5820mm、全幅1845mm、ホイールベース2800mm、1900cc80馬力。



写真は定員 68 名のトヨタリヤエンジンバスの参考出品車で、フレームレスモノコックボディに冷暖房を備え（冷房は C 型ディーゼルエンジンで駆動）、シートや装備品をデラックス化したほか、パワーステアリング、ダイヤフラム型エアサスペンションなどを備える。



トヨタトラック群。デッキをオールスチールにしたものや、LPG 対応したもの、ダンプトラック、油圧クレーンを装備したもの（下）などが展示された。



あとがき

自動車好きの少年にとってモーターショーほど興奮させられるものはありません。しかし、東京からはるか離れた鹿児島でそれを楽しむのは自動車雑誌に頼るしかなく、誌面での見学は1971年まで続きました。最大の関心事はコンセプトカーや参考出展車、そして新車だったことは言うまでもありません。

1972年にトヨタ自動車に就職してから、実際のショーを見学できるようになりましたが、安全対策や排出ガス対策が急務となっていたときで、わくわくさせてくれるような車が現れることはなく、ショーへの興味は薄らいでいました。

今回、三樹書房から、記録写真で東京モーターショーの変遷をメーカーごとにまとめたという提案があったとき、大変すばらしいことだと思いました。東京モーターショーでは各社の最新の車や技術、そして将来への提案などを一堂に見ることができます。その変遷をメーカーごとにまとめた本は、1950年代半ば以降の日本の自動車史を振り返るまたとない資料になるからです。

この本で紹介した写真は、トヨタ自動車の社内の記録写真に加えて、(社)自動車工業会のものからも使用させていただきましたが、作業を始めてすぐに不安がよぎりました。それは本書に肝心な、展示車の姿をよく捉えた写真が少なかったからです。これは、社内の写真は、社内報用にモーターショーの様子を伝えるために撮影されたもので、車より、見学者や会場内の様子に焦点が当てられていたからかもしれません。また、1973年以降隔年開催となり、狭間の年に登場したニューモデルの写真があまりなかったのも残念なことで、必要と思われる車種についてはカタログ等の写真を掲載させていただきました。

この本を通じて、日本の自動車産業がいかに短期間に成長し、欧米と肩を並べられるに至ったかの一端を理解してもらったり、また、かつて見たり、乗ったりした車を見つけて懐かしんでもらえたりしたら、著者にとってこれ以上の喜びはありません。

また、本書巻頭には、東京モーターショーの第1回の開催に深く関与された、片山豊氏に序文をいただきましたことに深く御礼申し上げます。

最後になりましたが、本書を私に担当させてくださった三樹書房の小林謙一社長、編集で大変お世話になった山田国光氏、木南ゆかり氏に心より感謝いたします。

山田 耕二

著者略歴

山田 耕二（やまだ・こうじ）

1949 年（昭和 24 年）鹿児島生まれ。
1972 年鹿児島大学工学部機械工学科卒業後、トヨタ自動車工業（当時）に入社。海外部で輸出向けトヨタ車の仕様企画、発売準備、販売促進、短期商品企画業務に従事。1988～1992 年ベルギー駐在。欧州の自動車動向・ディーラー調査等に従事。帰国後 4 年間海外企画部在籍後、1996 年にトヨタ博物館に異動。翌 1997 年年学芸員資格取得。
トヨタ博物館で携わった企画展は「フォード T 型」「こどもの世界」「モータースポーツの世界」「太田隆司のペーパーアート」「夢をえがいたアメリカ車広告アート」「プラモデルとスロットカー」「世界の名車」「マンガとクルマ」「浅井貞彦写真展」「小林彰太郎フォートアーカイヴ展 昭和の日本 自動車見聞録」など。
三樹書房ホームページ内「M-BASE（エムベース）」にて「クルマの博物誌」を執筆。

東京モーターショー
トヨタ編 1954～1979

著 者 山田 耕 二

発行者 小 林 謙 一

発行所 三 樹 書 房

URL <http://www.mikipress.com>

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町 1-30

TEL 03 (3295) 5398 FAX 03 (3291) 4418

印刷・製本 シナノ パブリッシング プレス

©Koji Yamada/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※ 本書の一部あるいは写真などを無断で複写・複製（コピー）することは、法律で認められた場合を除き、著作権及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。
落丁・乱丁本は、お取り替え致します