



## 慶應義塾大学ビジネス・スクール

# ブリヂストンと石橋家

### (1)ブリヂストンタイヤの創立

久留米市において足袋製造業を営んで来た石橋徳次郎、正二郎兄弟の日本足袋株式会社 10  
(大正7年設立、払込資本金30万円)は、大正11年(1922)8月、僅かの差で同じ久留米  
市のつちや足袋合名会社(大正6年設立、資本金50万円、現在の月屋ゴム)に先がけてゴ  
ム底足袋の生産に成功、翌年から「アサヒ地下足袋」の商品名で売り出した。需要の急増  
にこたえ、日本足袋は地下足袋、次いでゴム靴の量産量販体制を確立し、さらには輸出と  
海外現地生産を伸ばしていった。昭和2年(1927)同社の利益金は90万円、3年72万円、 15  
4年92万円と、不況の最中、九州において「右に出づるもの一人も無い」利益を稼ぎ出し  
た。

石橋正二郎は、この資本蓄積を投入して、自動車タイヤ製造業に乗り出すことを決意し  
た。昭和3年(1928)ごろと推定される。タイヤ製造機械を発注したのが昭和4年(1929)  
4月だから、それより前であることは間違いない。 20

正二郎が自動車タイヤ製造進出を決意した時、欧米において自動車タイヤがゴム工業の  
主力製品となりつつあった事情を十分考慮していた。さらに、正二郎には、今後いっそう  
増加するであろう自動車用タイヤ輸入を防ぎたいというナショナリスティックな使命感、  
タイヤ国産化の仕事を中央のしかも外資系の大会社でなく自分の手で果たしたいというチ  
ャレンジング・スピリットが働いていた。すでに、自動車用タイヤは、神戸に本社と工場 25  
を置くダンロップ・ファーイーストが大正2年(1913)に製造を開始し、これを追って、  
大正6年(1917)に古河財閥の横浜電線製造(のち古河電工)と米グッドリッチとの折半  
出資により設立された横浜護謨製造株式会社が、大正10年(1921)からコードタイヤの試  
作を開始し、逐次本格的生産に移りつつあった。しかし、不運にも関東大震災によって横  
浜護謨の横浜工場が壊滅した。同社がタイヤ工場を再建し、自動車用タイヤの市場向生産 30  
を開始したのは昭和5年(1930)10月であった。

この他、自動車タイヤ製造の動きは森村財閥の東京護謨工業、神戸の内外護謨等に見ら  
れたが、結局、本格的に発展することができなかった。したがって、石橋正二郎のチャレ  
ンジの目標は、ダンロップと再建途上の横浜護謨に絞られていたといつてよい。

ところが、この正二郎の決意に対し、兄徳次郎(日本足袋社長)は強く反対した。「新 35