



1898年、グッドイヤーが、最初にタイヤを作った、シカゴ郊外にある、ダンボール工場

は、29億2574万ドル(1兆532億6000万円)執筆当時)にのぼり、前の年の1967年は、26億3770万ドルというから、一年で、10.9%という目覚ましい上昇率を見せている。

これが「世界中でグッドイヤーは、あなたのために、なにができるだろうか」という不遜なまでの言葉をよどみなく、口にさせるバックボーンである。

もちろん日本との関係も深く、東京赤坂の三會堂ビルの一階には、日本人の「日本グッドイヤー」があるほか、ブリヂストンタイヤや、日本合成ゴムなどと、各種の技術提携もしている。

アクロンの本社の明るい陽をいっばい浴びた一室に13の椅子がある。中央のふたつは、ラッセル・デヤング会長と、10代目の社長、ビクター・ホルト・ジュニアの指定席である。左右を取りまく11の席は、30億の収入を手のひらに乗せた、人間コンピュータ・副社長達のシートだ。GYシンフォニーは、この13人のタクトから生み出されているが、生産は、通算数10億本のタイヤだけでは、ない。マイルズ副社長は、6年前の一九六六年、創立65周年を迎えたとき「グッドイヤーの研究費は他のいかなるゴム会社よりも大きい。タイヤのテスト費だけで、毎年450万ドル、テストカーは、我社につぐ会社の倍走っている。人類の未来の生活を示唆する合成ゴム、ナットシン、タフシン、ケミガム、化学木材などは、グッドイヤーの研究所から生まれ、さらに宇宙時代の到来を告げる、人工衛星の追跡アンテナ装置、ジェミニ計画の一翼を担うなど、人類の宇宙への発展にまで貢献する」と語ったが、現在は、それを裏付けるような月世界への第一歩アポロのメカニクスや、人工心臓の開発にまで意欲を見せている。

1898年、わずか13人の従業員達が、古ぼけたダンボール工場を改造してタイヤの製造に乗り出した頃、誰が今日のグッドイヤーの発展を想像し得たであろうか。しかし、今ここで、マンモスグッドイヤーを述べようというのではない。この企業をここまで支えてきた生命力が、なんであるかを、その歴史の中から探してみるのも興味深い事である。モーレッツ企業、モーレッツ社員も結構、だがその「モーレッツ」の言葉の裏に、あつてほしい「ウィ・アー・リビング」の信念が、グッドイヤーの歴史をかりて掴む事ができたら……という希望が、このノンフィクション「グッドイヤー物語」である。

# Non-Fiction

## GOODYEAR STORYS



この「グッドイヤー物語」は、月刊タイヤ、1969年7月号から1970年5月号までに連載された記事である。

当時、世界一のタイヤメーカーであったグッドイヤーの軌跡を記したものである。  
※当時の記事を再現しているため、現在と違った表現を使用する場合があります。

渡辺城一郎氏著

### 【第1回】

「世界のグッドイヤーは、あなたのためになにをしたらいでしょうか!」この自信にあふれた呼びかけをもう一度、見つめてみると「いつたいせんたい、グッドイヤーは、あなたのためになにができるだろうか」というようにもとれる。

ウィング・フットの商標に示す、なみなみならぬ確信は、世界に貢献するグッドイヤーを卒直に意味づけている。

「What in the World can Goodyear do for you?」

これがグッドイヤー・タイヤ・アンド・ラバー社の案内書巻頭に打ち込まれている、世界一の、ゴム会社の誇り高きキャッチフレーズである。

いまグッドイヤーは、アメリカ・オハイオ州アクロンに本拠を構え、世界各地に107カ所の生産設備を持ち、代理店の数も16万店、従業員は、ざっと12万名、傍系会社も、グッドイヤー・エアロスペース、ケリー・スプリングフィールド・タイヤ、グッドイヤー・ステート・バンク、イギリス・グッドイヤーなどの大企業が十指を越し、さらに直営のゴム園を、グアテマラ、ブラジル、コスタリカ、フィリピン、インドネシアなどに保有しているマンモス企業である。

この世界に、はりめぐらされた巨大なネットワークから、稼ぎ出されている売り上げ

アメリカがイギリスから独立したのは、一七八三年だが、創世の歴史には「失われた世代」という断層があった。

一八九〇年代に生まれ、世界大戦に参加した一群の人たちを指すが、戦後の不況と混乱のなかにあつて人生の方向を見失い、わずかに自我を唯一のよりどころにし生きる道を探し求めていた、悲痛な時代でもあった。グッドイヤーの創立者「フランク・サイベリング」は、こんな時代を背景に青年期を送ったが、決して幸福とはいえない青年期であった。

父親のジョンが、一八九〇年代の不況のおおりにかゝつて破産してしまい、サイベリングは、借金返済のために、ありつたけの家財道具を馬車に積み込んで、シカゴへ急いだ。

ぬかる悪路、馬車を大きく傾斜させるデコボコ道、手綱をとる者にとつて、馬車は進む事ではなくて、ムチと汗と力で動かす事だった。

父の破産、負債の整理……、暗く沈む心を打ち消すように、サイベリングは馬車にしがみついた。

やつと、平坦な道に入り、手綱をゆるめて肩の息をおろした時、遠い地平

線は、いくつかの星を仰いでいた。「借金を軽くする、借金を返さなくては」時折、重い車輪は小石を跳ねる。

「借金を軽くする方法？ 車を軽くする方法……」

「車を軽くするもの」

「車を楽にするためには」

シカゴへの道は、このようになつてやきの道になつてた事だろう。

人間の思考は、フロイドの学説によるまでもなく、意外な連想反応を見せる。後年、フランクが、グッドイヤー社の商標として、ローマ神話に出てくる、商業と通信の神、マーキュリーの有翼の足「ウイング・フット」を決めた時、彼は、この日の苦しいシカゴへの道を思い起こしたに違いない。

車を軽く走しらせる——この連想は、サイベリングの人生を大きく変えていった。

やつこの思いで、家財道具を売り払い、幾らかの小金を持ったサイベリングは、何を思ったか、シカゴ郊外にあつた、古ぼけたダンボール工場を買つてしまつた。友人達は、このサイベリングの発作的行動を見て、ちやうど童話の「ジャックと豆の木」の様に、牛を売りに町に出て行き、ひと握りの豆と交換して帰つたジャックと同じような

ものだ——と腹を抱えてサイベリング笑ひ者にした。しかし、この豆の木が天まで伸びた様に、宇宙の神秘をひもとく豆の木になったのは、それから70年後のグットイヤーの姿である。さて、サイベリングが、車輪に翼をつけたように、速く軽く走しる連想を起させた重い馬車が、どんな車輪を着けていたか、あいにく資料がないので説明する事はできない。しかし、舞台を日本に移して、時代の背景をうかがうのも、サイベリングの連想の動機を理解する手がかりになると思う。

## 2

サイベリングが古ぼけたダンボール工場を買つた頃、つまり、明治30年前後といえは、日本では、ようやく産業の近代化が発芽しようとしていた時期である。

「明治三十四、五年頃から、わが国においても、自転車タイヤが製造される様になつたのであるが、外国においては、1690年に発明せられたといわれる。自転車にゴムタイヤが取りつけられる様になつたのは、1878年（明治11年）頃からで、さらに、英国の獣医「ジョン・ボイド・ダンロッ

プ」が、空気入りタイヤを発明したのは1888年であり、1893年（明治26年）夏には、ジェー・エフ・パーマーによつて、精巧なシングルタイヤがアメリカに出現し、同年イギリスには「ダンロップ会社」が設立され、空気入り自転車タイヤの製造が開始され、空気入りタイヤは、次第に従来の丸ゴムタイヤを自転車界から駆逐するようになった」（松居真玄著「自転車全書」明治36年）

これは、当時の車輪の歴史を綴るひとコマだが、日本でのタイヤ・メーカーの誕生は、明治の終りから大正の初めにかけてである。この間、アメリカでは、ダンロップの発明した空気入りタイヤが、1894年（明治27年）にガソリンで走るようになった自動車に取り付けられ、ゴム工業と自動車工業が、深い絆で結びつけられてきた。

それこそ、車を軽く速く走らせる車輪として発達、一八九五年に、わずか四台しかなかったアメリカの自動車台数は、1901年には、1万4800台となり、タイヤの産業的基盤が広く認識され始めてきた。日本では、やつと一台目が輸入されたばかりの明治34年の事である。

話は横道にそれたが、サイベリングがグッドイヤー社を設立。苦難の道を

迎える話の前に、もうひとつ頭にとめておかなければならない事がある。それは「グッドイヤー」の社名が、今日、ゴム工業界が父として尊敬する科学者「チャールズ・グッドイヤー」にちなんでつけられたという事で、同社とは、直接なんのゆかりもないという事だ。しかし、グッドイヤー社が世界一のゴム会社である事を、チャールズ・グッドイヤーを抜きにして語る事はできない。

## 3

コロンブスが発見したのは、アメリカ大陸ばかりではなかった。西インドのヒスパニオラー、今のハイチ島に立寄つた時土人達が弾む植物で遊んでいるのを目撃、ヨーロッパの人に知らせたのが「ゴムの記録の最初」といわれている。この珍奇物質ゴムは、インディア人たちによつてクツ、ツボなどに使われている事で実証され、18世紀に入つて初めて科学的研究が行われてきた。1735年、パリの学士院は、南米に探險隊を送つた。その時、ペルーの土人達が、樹木の液汁を布地に塗つて油布を作つたり、乾燥させてツボを作つたり、また水を通さないクツを作つている事を知つた。



グッドイヤー、社名のゆかりの人「チャールズ・グッドイヤー」

それから何人かの科学者がゴムの化学的性質の分析を試みたが、1761年、フランスの科学者「マツケ」と「エリッサン」によって、水やアルコールに溶解しないゴムが、精溜したテレピン油とエーテルで溶解する事をつかみ、初めてゴムの利用法の道が開けてきた。また、この樹脂で摩擦すると、紙の上の鉛筆や汚れがよく落ちることも知られ、1775年の初め、フランスの文房具店のウインドに、小さな立方形の字消しゴムが登場している。

気球に塗ってガス漏れを防ぐ事が考案され、1791年には、英国人「ピール」が、初めて防水布の特許を申請するなど、ゴム開発の気運は高くなってきた。

18世紀に入ると、アルコールランプの発明者として知られている、ドイツの化学者「リューデルスドルフ」は、1832年に、テルペン油に溶解して粘状になるゴムに、硫黄を加えて加熱した溶液から作ったゴム製品には、粘着性がない事を発見した。また、アメリカの技師「ヘイワード」も、ゴム

板に硫黄華を撒いて同様の効果を挙げ、事に成功している。しかし、当時のゴム処理は、夏にはくさいにかわのように溶け、冬には岩のように凍ってしまう欠点を補うまでの発明にはなっていないかった。

今でこそ、ゴムはあらゆる分野に欠かせない物資になっているが、当時は「未知の宝」として、多くの一発屋が現われ、ゴムの開発ラッシュを呈したものだ。文無し青年化学者「チャールズ・グッドイヤー」も、ゴムに魅せられて、破産した金物商人のひとりだった。

「ゴムには、必ず化学変化を起さない物質がある」この信念は、彼をして狂人のような実験魔に追い込んでいった。材料を買うために、家族の衣類まで売り払い、12人の子どものうち、6人までを貧困の犠牲にしてしまった。

どんな忠告も彼の耳には入らない、警察は、ついに負債未払いを理由に彼を鉄格子に送り込んだ事もある。こうして1839年の冬、ついにゴムを、今日の高い利用度に引き上

げた「加硫法」を発見するわけだが、グッド・イヤー社に残された伝記の一節を再録、加硫法の誕生をみて見るとこうである。

『警察に留置される事をグッドイヤーは「ホテルに行く」と呼んでいた。また、間違った発見が、たまにゴムの品質を改良した時など、彼にもわずかながら生活の潤う事があったり、またある企業家の援助を受ける事もあったが、その製品は、まだまだ不満足なものであった。

不運な取引のひとつとして、彼は、アメリカ政府とゴム処理をしたカンバスから防水郵便袋をつくる契約を結んだ。彼は、ゴムに硝酸を使うと長持ちするという確信があったので、出来上がった郵便袋を夏の丸一カ月間、倉庫にしまつて家族と一緒に資金を獲得するための旅行に出かけた。ところが、帰ってみると、郵便袋は、熱のため、永久に固まった、ひとつの物体になり果てていた。

## 4

1898年、古ぼけたダンボール工場を買った、フランク・サイベリングは、手で掴み、足で引つ張りながら作る、原始的な技術でゴムタイヤの製造にはげんでいた。

そして同年8月、熱処理で、ゆだるようなその工場を、株式会社として発足させた。

額面100ドルの株を、900株発行し、11人の出資者がフランクを支援する事になった。従業員はわずかの13人。硫黄と生ゴムを扱う手のひらは、身体にしみ込んだ薬品の匂いとともに黄色く変色していった。馬車を軽く走らす事を念願として作られたタイヤは、当時の需要に比べて順調に販売されていくように見えたが、障害は意外にも早くやってきた。

この年の12月、同業のケリー・スプリングファイ

ルド社に、馬車用タイヤの製造につながる、グラント特許が下りたのである。

さつそく次の日、スプリングファイルド社から「グッドイヤーが馬車のタイヤをつくる場合には許可が必要である」という通告を受けた。

サイベリングは、馬車タイヤの特許がある事など夢にも知らなかっただけに、飛び上がって驚いた。

当時馬車用タイヤは、ソリッドタイヤで、消火ホースのように長いタイヤを、ホイールに巻きつけ、一本分ずつ切り離して作っていた。ホイールには、タイヤをはめ込むミンがあつて、タイヤの中心には、ワイヤーが通してあり、ワイヤーの両端をハンダ付けにしてタイヤとホイールを固定するというのがグラント特許だった。

それにもかかわらず、後発メーカーであるグッドイヤーは、これらの先発独占企業を相手に戦い、しかも負けてはいられなかったのだ。そのためには特許にかかわらない製品の開発に務めるばかりか、その製品がマーケットに認められなければならないかつた。

ヘンリー・フォードを始め世界の自動車メーカーが、ガソリン自動車の特許を持つ弁護士ジョージ・セルデンと激しい特許戦争を繰り広げたのも、この時代である。



手足による製法は、今も大差がない（当時キャプション）