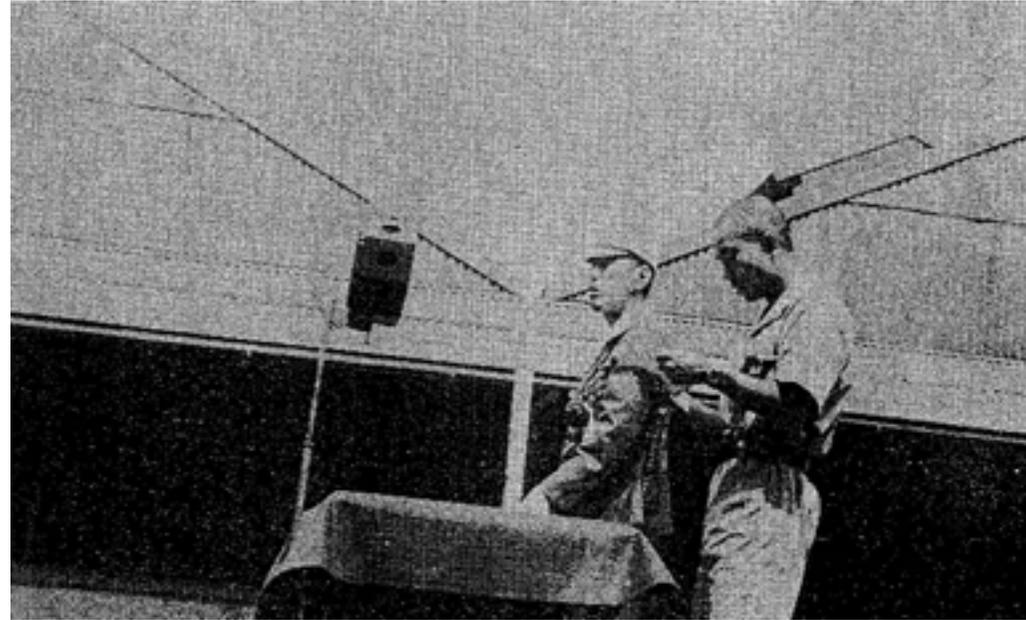


Non-Fiction

GOODYEAR STORYYS #10



「諸君の努力により、軍用タイヤの生産は所期の目的に近づいてきた」と訓辞する監督官・扇谷大尉。

ジャワ島ポゴールの朝日は、タイヤ工場のトタン屋根に照り映えてまぶしいばかりにさし込む。
(日本グッドイヤー扇谷専務の所蔵から)

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10回】

日本との接点

め、2本目はマッカーサーと使い分け
た。そして振りむくと後方で調印を
見つけていたウエンライト將軍に一本、
パーシバル將軍に一本それぞれ渡す
と、ニコリうなずいた。ふたりとも
南方では日本軍に痛めつけられたう
え。捕虜となつて苦勞しているが、そ
れをねぎらう意味の記念品であろう。
マッカーサーの参謀達は、この思いや
りに胸を打たれる者があつた。特に、
物資調達担当の参謀達にとつては、南
方基地を手放した時の口惜しさが、
昨日のように、よみがえつていた。
日本軍が南方戦線の攻撃を急いだの
は、豊富な天然資源の確保にあつた。
アメリカは、この南方の敗北によつて、
補給源を絶たれ、民間需要はもとよ
り、軍需にも大きな打撃を受けてい
た。
生ゴムの不足は、さらに深刻だつた。
グッドイヤーをはじめ、大手のタイヤ
会社は、軍需生産のために、戦前を
はるかに上回る規模に膨れ上がりな
がら、民間人には一本のタイヤも配
給されなかつた。タイヤが使えないと
いう事は、車が走らないという事であ
る。
戦場の参謀たちは、絶えず要請を続
けていた。「弾丸送れ、タイヤ送れ」
と、それでも充分な量は補給できな

かつた。
あるレポートが届けられた。
「アメリカの国力は、自動車の発達に
より大きく塗り変わった。今はその自
動車を支えるタイヤの民間補給はゼ
ロである。それでも自動車はハイウエ
ーを走らなければ、銃後の備えを固
める事はできない。戦場にタイヤを
送るために市民達は、タイヤ販売店
にかけてつけている。自分の車からタ
イヤをはずそうというのではない。「ど
うしたらタイヤを長持ちさせるか」
という事を相談するために訪れたの
だ。結論はこうだ。
① 最高スピードを50kmに抑える。
② プレーキをまったく使わない。
③ 頻繁に位置交換を行わない、摩耗
の進行を押える。
信じられないだろうが、こうしなけ
れば、自動車はスクラップになるだけ
だ。タイヤ販売店は、更生タイヤ店
に商売替えをしたり、廃業、転職し
ているのが実情である」
読み終わった参謀たちは、答える言葉
もない。自給自足、戦場が拡大され
れば、補給を待つより早い場合があ
る。そこで考案されたのが「浮かぶ
タイヤ工場」である。参謀本部の要
請によつて、4000トン級の軍艦十
数隻が改装された。船内ではパンク

1
戦艦ミズーリ号は、歴史的な一瞬を
迎えようとしている。甲板には長
方型のテーブルが持ち出され、その上
にブルーの布とマイクが数本、四年間
の戦争の終結を、今や遅しと待ちわ
びている。
ニミッツ提督、ハルゼー將軍、英国代
表フレージャー、ソ連代表テレビヤンコ、
中国代表徐永昌、それにパーシバル、
ウエンライトの両將軍の顔もそろつた。
タラップから重光外相が重々しい表
情で現われた、マッカーサー元帥がゆ
つくりした口調で演説を始めた。
「平和を回復すべき厳肅なる協定を
締結するため、この場所に集まつた。
過去の流血と蛮行から、より良い世
界、自由と寛容および正義の実現の
ために捧げられた世界が打ち立てら
れる事こそ、私の最大の望みであり、
人類の望みである。——私はここに日
本国天皇、日本政府ならびに、日本
国大本営代表に対して、降伏文書の
調印を求めるものである」
口を固く結んだ日本の重光外相は、
二冊の調印書にサインを行ったが、最
後のマッカーサーは、ポケットから四
本の万年筆を取り出してサインを始
めた。最初の一本は、ダグラスと認

修理はもとより、あらゆる種類のタイヤが更新できる施設が施され、使い捨てにされていた戦場のタイヤの復元作業が行なわれはじめた。

1945年9月2日の夕刻、相模湾上には、調印を終えたミズーリ号を始めとする連合軍の太平洋艦隊が勢揃いをしていった。
遠く富士山を望む、この海の夕焼けは、焼け野原の日本がそこにあるとは信じられないほど美しかった。3年前コレヒドールからかろうじて脱出「アイ・シヤル・リターン」の名句を残したマッカーサーにとって、待ちに待った日である。

彼は就寝前もう一度、参謀たちを集めたが、最後に確かめた。
「タイヤ・バージ(タイヤ船)は、大丈夫か」

ジープを中心とした機動力が、全てに優先する日本占領作戦である。その足に支障がきたしたのでは、とつかえしつかない。相模湾に浮いた巨大な艦隊の片隅に、漂う4000トンのタイヤ・バージに大きな責任と使命がかかっていた。

日本降伏！

このニュースをオーストラリアのシドニーで聞いたアメリカ軍の軍政官H・A・ハドレーは、飛び上がって喜んだ。ラジオにくいいるように聞き取っていた時、軍司令部から電話がかかった。

「OK、お待ちかねだった。ありがとう。すぐ行く」ジープにかけ乗ったハドレーは、軍司令部のあるシドニー空港に駆けつけた。既に十数人の将校たちが、日本降伏の話題をはずませていた。

ハドレーの頭のなかは、3年前、日本軍の進撃でやむなく撤退したジャワ島の事で一杯だった。彼はグッドイヤーの本社から派遣された軍政委員で、ジャワ島のグッドイヤー・ボゴール工場の責任者であった。もちろん、ウエンライト將軍の率いるフィリピン連合軍の機動力を補給する役目である。ようやく現地従業員の技術養成を軌道に乗せ、日産400トンまでこぎつけたところだった。当時連合軍の兵力は、陸軍1万8000、海軍および海兵隊2500、フィリピン陸軍6万、フィリピン義勇軍8000、合計8万5000人であった。
この戦力を保つだけのタイヤは、とて

もボゴール工場の生産だけでは焼け石に水、第二、第三の原地生産工場が必要とされ、ハドレーは、その建設に奔走していた。

しかし、真珠湾ショックの10時間後、本間雅晴中将の率いる日本比島派遣第十四師団の猛攻の前に、ジャワでの現地生産を断念せざるを得なかった。1943年1月、マニラは墮ち、4月にはパタアンも陥落、キング少将ら3万5000のアメリカ軍が捕虜となった。

続いて5月にもコレヒドール要塞のウエンライト中將も降伏、ただ1人、頼みのマッカーサーもオーストラリアに脱出してしまった。目を閉じて描く3年間である。

「再び、私の出番がきたのだ」ニュースを聞いた時から、感じていた。撤退の時、再び戻ってくる日のために、電源、配線関係だけを破壊してきたが、きつと荒れ果てている事だろう……しかし、再建しなければならぬ。これからのプランが次々と湧いてくる。

「敬礼！」
作戦室のさわめきはピタリと止まる。参謀達から日本のポツダム宣言受諾のいきさつが説明され、これからの活動方針が命令されていた。

て敬礼をする。予期しなかった事だ。銃を構えていた事が、むしろ恥しかった。

「私が責任者です」
1人の将校が胸を張って前へ進んできた。彼は、腹切刀を手に下げていたが、ここでも警戒心は少しも出てこない。同行した海兵隊員達は、珍しそうに見守っている。

「日本陸軍大尉、扇谷銚吾である。ここにいる日本人のうち、軍人は私と、そこに控えている4人の兵士だけで、ほかは民間人である事を、まず、報告しておきたい」
イギリスなまりながら、見事な英語だ。

「承知した」
思わず応えてしまった。これでは、まるで対等の立場である。ハドレーは素早く計算した。工場再建には、この日本人の協力があれば、より短期日で再開できるだろうと。そのためには、自分から日本人のために協力してやらなければならぬ。

「ギャブテン扇谷、では工場を案内してもらおうか……」
工場に足を入れてみて、ハドレーはびっくりした。きちんと整頓された施設、しかも、苦い思い出のある電源装置も昔のままに復元してある。む

「ハドレー君は、ジャワ島周辺の軍需施設の復旧のため、日本軍との施設引き受けを担当してもらいたい」連合軍フィリピン解放軍の命令である。空港には彼のための「B17」機が待機していた。

地域的に日本軍の反抗がある——という注意を受けたハドレーの接收隊は、完全装備の機動班を先頭に、ボゴール工場に入った。首筋から無意味に汗が噴出する。時折、山中から砲撃音が聞こえてくる。土人たちはうつろな眼差しで、ハドレーたちを迎えている。その中に彼が作業を教えたM少年の顔も混じっている。救われたような気持ちだが、彼の胸をかすめ、4年前、慣れぬ現地語を使いながら建設したタイヤ工場が目の前にある。だが、最初に想像していた荒れ果てた姿ではなかった。丸腰の日本人兵士や、軍属たちが、昔のオフィスの前に整列している。

「これが、アメリカを脅かしたジャップか」
と、つぶやいてみたものの、少しも敵対心がわいてこない。

「私は、この工場を接収してきたアメリカ軍政官ハドレーだ。代表者は誰か」日本人たちは、初めて私の方を向い

しろ、以前より設備が充実していた。暑い工場の中に、爽な涼風が吹き込んだような感じだ。

ほんの1時間ほど前までは、荒れ果てた工場の責任を、とことんまで追及してやろうと、考えていただけに、日本人を見直さなければならなかった。

この後、粗末な容器ながら、日本茶の接待があつたが、ハドレーには、日本人達に質問……いや、教えてもらいたい事が山程できた。

扇谷大尉は直立して、2人の人物を紹介した。

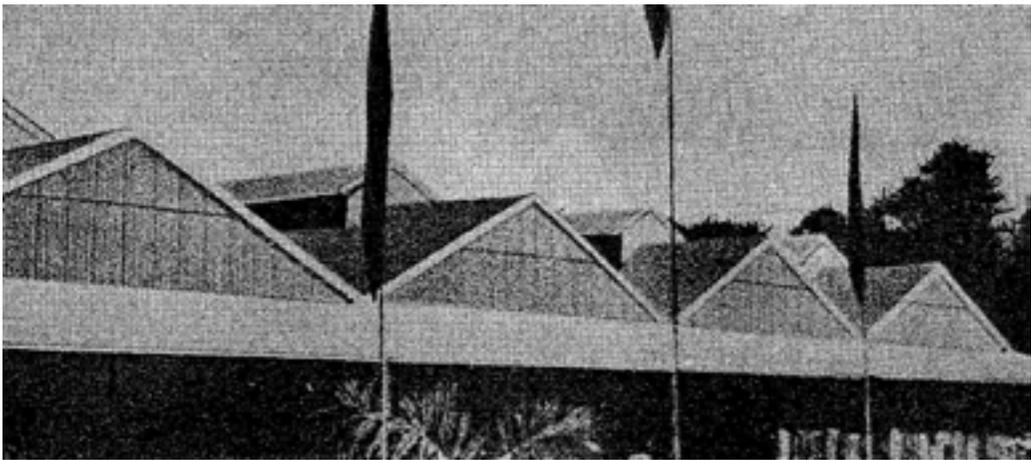
「この工場の運営は、日本のタイヤメーカー、ブリヂストンタイヤから派遣された、福永俊一君と、西原好君によつて行われたものです。しかし、2人には、軍事的責任のない事を繰り返します」

責任などはどうでもいい。ハドレーにしてみれば、感謝したいくらいだ。

「ありがとう、ミスター福永、ミスター西原、そしてブリヂストン！」

アメリカ煙草を薦めたが、2人の顔は淋しそうだった。敗戦国民、それは、ハドレーではどうにもならぬ事である。

このハドレーの感激は、後でグッドイヤーと、ブリヂストンタイヤの技術提携にまで発展していくが、企業の歯車



戦時中は日本軍南方派遣軍に接收され、軍用タイヤを生産していたブリヂストンジャワ工場。

戦後はグッドイヤーに返還され、目下量産体制を急ぎつつあるグッドイヤーのインドネシアタイヤ工場



扇谷銈吾氏（日本グッドイヤー専務取締役）
：当時

は、こうしたタイヤを愛する人達によって育ち、噛み合って成長していった。

余談になるが、石橋正二郎氏の「私の歩み」の中に、この福永、西原両氏のジャワ派遣のいきさつが記されている。当時の模様を知るうえにも参考になるので一部を転載させて頂く。

「昭和16年（1941年）秋、陸軍大学の某中佐が来社し、これは極秘であるが、外地に自動車タイヤ工場の建設計画があるので、経験のある技師2名を囑託として出してもらいたいと交渉を受けたので、私は、西原好技師を出す事にした。

し、南方作戦ではシンガポール基地にあった英艦隊の主力艦プリンス・オブ・ウエルズの撃沈などで幕が切つておとされ、次いで、ジャワ上陸作戦となつて、西原技師はこれに加わり、上陸後、直ちにパイテンブルクのグッドイヤー工場接収の任を果たしたとの報告で初めて真相を知つた。

この工場は、昭和11年（1936年）生産を開始したものである。接収の3日前に、米国人は退却し、ジャワ人が貯蔵品、機械部品等金目のものは取りはずし盗んだため、工場は荒廃して再開容易ならずという報告であつた。それで、陸軍から委任経営の命令が出たので、福永俊一氏ほか、30

余人が輸送船団に乗り組み出発したが、これは撃沈された太平洋丸のすぐ次だったので幸運であつた。出発にあたり、福永氏を特に取締役とし、私が訓示した事の第1は、困難な任務を果たし祖国に奉仕する事、第2は、部下の生命を守り、無事に帰国する事、ついでには目下のところ大勝利だと国民は喜んでゐるが、この戦争は、敵が強大な国であるから、最後の勝利は予測し難い。もし戦争が不首尾に終わつて引き上げられるような場合、軍は勢いに乗じてどんな命令を下すかもしれないが、工場設備を完全な姿のままにして返す事は日本精神でもあるし、みんなの生命を全うするためにも、君は命懸けで私の命令を守り通してもらいたい、という事であつた。そして、さらに、100万円以上に相当する機械部品などを急送させた。

八月より生産を開始し、工員1000余名を使い、自動車、飛行機、自転車用タイヤ・チューブの製造では、南洋唯一の工場としてその責任を果たした。もともと、この工場は、資本金320万ギルター、5万7000坪の敷地にある工場で、自動車タイヤ、月産7万本、幹部は、米国人5名、

高級社員には、オランダ人、マレー人を使つていた。終戦の時は、引継ぎに来たグッドイヤー社員とも温かく握手して無傷のまま引き渡す事ができ、現地人が別れを惜しむ程、平穩無事で引き上げる事のできたのは幸せであつた。このほか、付属工場として、スラバヤのナゲール工場も経営を委任されたが、ここは、従業員350名、17年（1943年）8月より操業を開始していた。」

淡々たる手記であるが、当時の石橋氏の心境と、工場引き渡しにとつた福永、西原両氏の立派な処置が目につかぶようだ。

3

さて、ここでもうひとりの証人に登場して頂く。扇谷大尉である。彼は戦争前、早くからダンロップのタイヤマンであつた。監督官として、その知識を登用されたのは不思議ではないが、現在は、日本グッドイヤーの専務取締役である。それまでのいきさつは、とにかく、少なくとも、ハドレー軍政官と接収交渉を受けた当時は、戦後、ゆかりのグッドイヤーに入社するとは思ひもつかなかつた事であろう。ここにも、タイヤを愛する人の歯車があつ

た。

「もう20数年も前の事なので、記憶が薄らいでしまつたが、なにしろ、想い出すと懐かしい事ばかりですよ」

東京赤坂の、日本グッドイヤー専務室で、扇谷さんは目を閉じた。「昭和17年の3月、ジャワの東方海岸で上陸作戦を開始した。私は、その時、将校として参加したが、ジャワの占領は、あつてなく片付いた。正式にいうと第16師団ジャワ派遣軍司令部自動車廠のバリバリの中尉だつた。早速、自動車関係の接収生産を推進させなければならぬ私の役目は、監督官といつても、軍の立場から協力する事

で、資材、設備の補給などを速やかに送り込む事だつた。なにしろ現地の生産で、南方軍60万の軍を賄わなければならぬのだから、その苦勞は大変なものだつた」

ゴムの宝庫といつても、生ゴムだけでタイヤが出来る訳ではない。コードもあれば、ビードワイヤーも欠かせない。戦局が悪化すると、そうした資材の補給は、全く望めなくなつた。扇谷中尉は行き詰まつた。福永、西原両技師も腕組みしたままである。

「そうだ。ビードワイヤーは、町のエンベーターのワイヤーをほどいて代用しよう」

扇谷中尉は、とんでもない事を考えつた。「監督官、それは良い、やってみましょう」

ふたりにとっては、手塩にかけたタイヤ工場である、着任した時、工場とは名ばかり、アメリカ人経営者が貯蔵してあつた綿コードなどの資材は、原住民達に盗まれ、無残な廃虚にすぎなかつた工場である。電気施設の復旧だけでも2カ月もかかり、生産機械はサビを落とすだけで1カ月も手間取つてしまつた。それをいままさら資材がないからといって、生産を打ち切る訳にはいかない。あらゆる面で代用資材が考え出された。



福永俊一氏（東京都自動車タイヤ商業組合理事長）：当時



西原好氏（ブリヂストンタイヤ囑託）：当時



幅広い車種に対応する充実のラインアップ。

乗用車向け Premium ベクター フォーシーズンズ ジェンスリー

あらゆる走行性能が進化。さらに快適性も備えたプレミアムモデル。



- シリーズ最高のスノー性能
- シリーズ最高のウェット性能
- 耐摩耗性能
- 静粛性能

VECTOR 4 SEASONS GEN-3



SUV向け Premium ベクター フォーシーズンズ ジェンスリー エスユービー

あらゆる走行性能が進化。さらに快適性も備えたSUV向けプレミアムモデル。



- シリーズ最高のスノー性能
- シリーズ最高のウェット性能
- 耐摩耗性能
- 静粛性能

VECTOR 4 SEASONS GEN-3 SUV



乗用車向け Standard ベクター フォーシーズンズ ハイブリッド

オールシーズンタイヤのパイオニア。ロングセラーを続けるスタンダードモデル。



- 安定した冬道性能
- トータルバランス
- ウェット性能

Vector 4 Seasons Hybrid



商用車向け ベクター フォーシーズンズ カargo

四季を通じてビジネスをサポート! アウトドアレジャーにも最適!



- 冬のビジネスの安心感
- 夏も安定した走行
- 耐摩耗性能
- 高い泥道走破性

VECTOR 4 SEASONS CARGO



オールシーズンタイヤは冬用タイヤ規制時においても走行可能なタイヤです。

■路面適合イメージ

路面状態	スタッドレス タイヤ	オールシーズン タイヤ	夏タイヤ
積雪 路面	シャーベット ○	○	×
	圧雪 ○	○	×
	凍結(アイスバーン) ○	△	×
通常 路面	ドライ △	○	○
	ウェット △	○	○

冬の走行について

チェーン規制^{※1} ▶ チェーンを装着。
冬用タイヤ規制 ▶ 走行が可能です。^{※2}

※1: 異なるタイヤ(スタッドレスタイヤ含む)もチェーン装着が必要となります。チェーン規制に備えチェーンを携行ください。※2: 乾燥路面と同様の性能を保障するものではありません。速度等、雪道での運転には十分ご注意ください。

▲スタッドレスタイヤではありません。
過酷な積雪・凍結があるエリアで走行の場合、スタッドレスタイヤをお奨めします。



ジャワ島ポゴールのダイヤ工場再建を担ったブリヂストンタイヤの特派技術陣。

左前列は西原好氏と泰良人氏 = 現 BS 那須工場長 =

(写真は日本グッドイヤー扇谷専務所蔵から) : 当時

加硫促進剤として「とうきび」を科学処理して適用させる。また、カーボンブラックは、スマトラの油田から採出する。この2点は、扇谷中尉の政治力がものをいった。軍の生産管理は、タイヤだけではなく、バンドンの兵器工場を中心に、各分野で資材の引張り合いをしていた。工場付近の砂糖園や茶園で使っていた荷物運搬用のワイヤーロープまで供出させてしまった。

また、新たに命令された航空機「DC3」用のタイヤの生産では、チーク材を使った成型機まで考え出した。これがないければ「DC3」は飛ぶ事ができないのだ。こうして軍用タイヤの生産は、月間300トンまでピッチを上げていった。

「いま思えば、よくやった!としか考えられない事です。工場近辺には、敵空襲に備え、高射砲隊まで配置したんですからね。タイヤがいかに戦略的に価値の高いものか、という事ですよ」

扇谷専務は思い出の写真を手に、歴史の回顧にふけていた。

思えば、敵・味方に分かれていても、それぞれの立場からタイヤへの愛着が示す、いくつかのエピソードであるが、この共通する理念が、戦後、3年目

に再び芽ばえ、ひとつは日本グッドイヤーの誕生、ひとつは日本タイヤ産業レベルの向上となって育っていった。(つづく)

GOOD YEAR