

九州のクロスポイント久留米

福岡県久留米市は、九州のクロスポイントであり、九州縦貫自動車道、九州横断自動車道の交差する地域に位置する。筑後川の中流域にあり、九州の米どころである筑後平野の中央部にあたる、肥沃な大地に恵まれている。しかし、江戸時代の久留米藩（21万石）は、この筑後川の水害、災害により藩財政は苦しく、商品作物の生産が奨励された。酒、木ろう、油などの農家による副業的な商品作物の産地としても有名であり、久留米、八女、朝倉などの産地から、九州各地にこれらの地元産品が行商によって流通していた。

この久留米商人の根拠地である久留米市の人口は、大正9年の第1回国勢調査の時は、43千人であったが、20年後の昭和15年89千人、さらに昭和35年155千人、昭和55年217千人と増加し続け、平成2年現在228千人となっている。この人口増加の要因としてはいろいろあげられるが、大正から昭和にかけて、地域の基幹産業となったゴム製品製造業は、この久留米発展に大きく貢献していると思われ、本稿では、この時代の久留米の産業の発展を支えたブリヂストンの発展をまとめたものである。

志まや足袋の誕生

久留米絨は全国的にも有名であり、昭和51年に国の伝統的工芸品に選定され、これを機に地場産



図表1 久留米市の位置

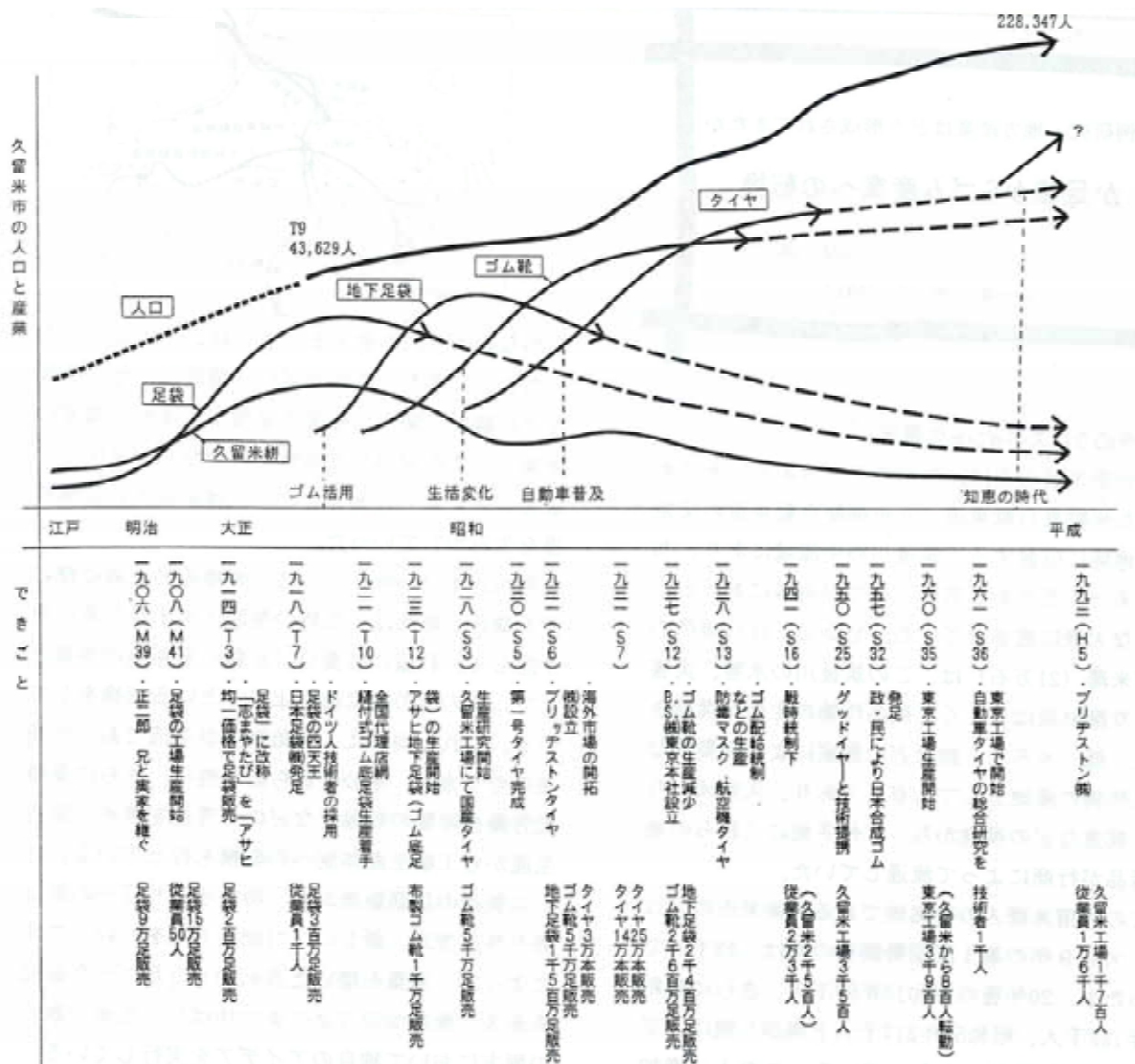
業振興センターの設置も行われている。

最盛期の大正末期～昭和初期には従業者数は4～5万人いたとも言われ、伊予や備後と並ぶ3大絨の生産地であった。しかし、戦後の最盛期、昭和35年頃を境にして、急速に生産が減少していったのは、国民の生活スタイルの変化に伴う需要の激減によるもので、今はその存続も危ぶまれており、いわゆる伝統工芸品としての位置に甘んじるしかないようにも見える。この絨の一大産地であったことにより、この地域には綿問屋、仕立物屋などの織物に関する産業の集積が生まれ、農家の副業としての家内生産体制だけでなく、全国への販売システム「行商」など、久留米商人の活躍の場を生み出していった。

明治39年（1906）に、仕立物屋を兄と共に継いだ石橋正二郎氏は、当時の生活スタイルの変化を予想して、和服に必要な「足袋」を家業の専業として、その他の仕立品を止めるという転換をしている。これと同時に、徒弟制度が主流であった商売のやり方を、奉公制から給料制へ、また長時間労働を時間の短縮化などの合理化を進め、家内生産から工場生産体制への転換も行っている。さらに製品の店頭販売から、特定小売り店への卸し売り外交方式、新しい「行商」方式を行い、これによって、家業を継いだ当初の9万足だった販売高を3年後には23万足にまで伸ばし、生産と販売の両方において独自のアイデアを実行している。その結果、先発の足袋屋であった久留米の「つちや足袋」や関西の「福助足袋」などの持っていたテリトリーに「志まや足袋」を喰いこませることに成功した。

サイズに関係ない均一価格

日常、目の前にする体験を事業に役に立つアイデアへ生かすことは、常に創造的な思考を維持することにおいても重要であり、既成事実を改めるという姿勢は新たな発想の源でもあり、石橋氏は



図表2 プリチストン発展の経緯

常にこの姿勢で臨んでいる。東京で繁盛していた価格均一店や市電の五銭均一に目をつけ、足袋の価格を均一にするというアイデアを実行し、大正3年(1913)の均一価格の売り出しによって、200万足を販売している。その結果、傍観していた「日の本足袋」「福助足袋」などの大手もこの均一制に最後には追随している。

この後、大量生産のため、新しい工場を建設、大正7年(1917)に完成し、同時に「日本足袋株式会社」を設立、足袋界の四天王として、業界第1位となった。大正8年(1918)、400万足の生産は従業員1,000名で行われており、明治41年(1908)に工場生産を始めた時の従業員30名から実に30倍以上の規模となっている。

地下足袋生産へ

しかし、第一次大戦後の不況により、大正9年(1919)には、300万足の販売量に激減し、これ

を開閉するための新商品として、地下足袋への生産転換を試みている。

「地下足袋」という名称は石橋兄弟の使った固有名詞だったそうだが、すでに明治35年頃から関西方面では、地下足袋に類似したもの、ゴム底を足袋に縫いつける方法で足袋が販売されていた。しかし、あまり長持ちもせず、評判も良くなかったため、独自のアイデアを生み出す必要に迫られ、ゴム底の離れない方法を研究し始めている。この時は、大阪工業試験所のゴム技術者をスカウトし、研究の結果大正11年(1921)に製造手法は完成し、生産に着手している。当初あまり売れなかったが、大正12年(1922)の関東大震災の復興により、安全で活動しやすい地下足袋の需要が急増し、150万足の販売を実現している。その後、製造工場の火災などの紆余曲折を経て、昭和2年(1927)1,000万足、7年(1932)1,500万足と増

大し、3,000万足に到達している。

地下足袋からゴム靴へ

日本で最初にゴム靴がつくられたのは大正7年（1917）、神戸と言われ、最初は総ゴム靴であった。石橋氏は地下足袋の生産を始めた頃から、日本人の生活方式が和服から活動的な洋服へ転換すると予見して、昭和3年（1928）に福岡市に工場を建てている。一般大衆の人気を博したこの「アサヒ靴」は世界中のマーケットに輸出され、原料のゴム、綿花を輸入し、代金を輸出でカバーするという国際収支の改善にも貢献したと言われる。当時、年に1,000万足を輸出するメーカーに成長している。

このゴム製品の生産に貢献したと思われるのが、第1次大戦後に中国から捕虜として連れて来られたドイツ人技術者であり、大正8～9年頃に1人が雇われ、さらに大正12年に雇われたドイツ技術者が、タイヤの創製に参画している。

※日本に連行されたドイツ人捕虜については、直木賞授賞「二つの山河」中村彰彦 著の中でも述べられているように、技術導入に果たした役割は大きかったようである。

この頃、「日本足袋会社」は全国に代理店、専売店を持ち、「アサヒ専売店」としてのさしたホロー看板が掲げられ、全国に6万店が存在していたと言われる。

地下足袋からゴム靴へ、そしてタイヤ生産

明治33年に日本に始めて自動車が出現して以来、大正、昭和を経て順調に増加していたが、国内産の自動車は数百台しかなく、当然のことながらタイヤもすべて外国産であった。そのため、英国ダンロップは神戸において国内製造、さらにグッドリッチと提携したヨコハマゴムは、ヨコハマタイヤの生産に着手している。すでに、アメリカでは自動車生産は1920年頃には500万台に及び、タイヤは年間8,000万本以上つくられていたと言う。

国際収支の健全化をめざす石橋氏は、ゴム靴生産と同時に、この事業への取り組みに着手し、事業化をめざしている。当時の国内の車の普及台数は自家用車44千台、トラック28千台、計72千台といわれ、ほとんど輸入車である。

タイヤ製造に際しては、当時ゴム研究の権威であった九州大学の君島博士に相談を行い、多額の研究開発投資を決断している。ここで、社名として「ブリヂストン」が登場するが、当初はブリヂストーンであった。この後、昭和5年（1930）第1号タイヤの試作に成功している。

日本足袋会社のタイヤ部として始まったタイヤ生産は、昭和26年（1951）に「ブリヂストーンタイヤ株式会社」が設立され、大戦中の「日本タイヤ㈱」と名称変更の後、昭和26年（1951）に現在の「ブリヂストーンタイヤ㈱」となった。昭和7年（1932）に商工省優良国産品の認定、日本フォード自動車会社への納入適格品の認定を受け、この後のタイヤ生産に弾みがつくことになる。

本社機構の東京進出

昭和12年（1937）ブリヂストーン㈱は、久留米市から東京へ本社機構を移転し、国際市場への進出、地方企業のイメージ脱却を試みている。

戦前、石橋氏の起こした会社のグループは全従業員23,000人、そのうち久留米市には2,500人の従業員が働き、名実ともに久留米で育てられた産業として発展している。しかし、現在ブリヂストンの久留米工場は従業員2,000名弱となったが、工場は甘木、鳥栖など周辺地域にも展開している。

生産技術のストックから新たな製品への展開

これまでみてきたように、足袋製造技術から、ゴムと足袋の融合による地下足袋製造、さらに、ゴムと足袋の技術からゴム靴の製造、そしてタイヤ・チューブベルトなどゴム製品への展開というように、地域にストックされていた技術は、新たな製品づくりに生かされ、さらに新たな技術・製

単位：人／千人

	1975年			1991年		
	全国	九州7県	両筑地域	全国	九州7県	両筑地域
全産業	403.0	359.6	362.6	485.5	423.4	421.0
地域づくり先導型	67.0	62.2	61.2	103.2	88.4	88.3
情報サービス・調査・ 広告業	1.5	0.8	0.4	6.8	3.6	1.7
その他の事業サービス 業	3.3	2.6	1.7	10.3	7.9	6.4
専門サービス業(他に分 類されないもの)	5.7	4.8	5.2	13.0	10.0	10.6
学術研究機関	1.2	0.5	0.4	1.7	0.6	0.8
地域づくり基幹型	220.4	177.4	177.6	233.3	182.8	171.8
ゴム製造業	1.7	1.9	30.2	1.7	1.5	19.3
卸売業	34.6	28.5	31.6	41.5	35.1	33.5
地域づくり基幹型	115.8	120.1	123.8	149.0	152.2	160.9
小売業	75.9	67.3	72.7	64.1	65.7	67.6

図表3 人口千人当たり新産業分類従業者数

品を生んでいる。これは久留米に限らず、全国の地場産業地域といわれる所で似たようなことは起こっているものと思われ、技術から製品へ発展していく過程で重要なのは、創造的思考であったことは言うまでもなく、石橋氏の挑戦の姿勢がそこに見られる。

さらに石橋氏は、現在の久留米地域の文化・教育のインフラ装備に大きく貢献している。現在の久留米大学の設置（昭和3年、九州医学専門学校の寄付）、石橋文化センター（昭和31年寄付）を代表として、東京においても昭和42年の東京国立近代美術館の寄付など、数多くの文化・教育施設の設置を実現している。

これからの久留米の産業の課題

これらの地域資産や技術ストックを生かして、今後久留米が果たすべき役割をいくつかあげてみたい。

図表3の産業分類は、1975年と1991年の久留米地域（両筑地域）の人口千人当たりの産業従業者の動きである。

久留米市を含む両筑地域は、1991年の人口千人当たりの従業者421人、九州7県よりも少し低く、全国よりも九州、両筑ともかなり低い。この差は、地域づくり先導型の15人の差と地域づくり基幹型の62人の差によるものである。九州は全国に比べて、この地域づくり基幹型、人間で言えばボディにあたる部分が弱くなっている。

15年前の1975年にはどうだったかをみると、全体では全国の403人に対して両筑は363人、40人の差であり、先導型6人、基幹型43人の差であった。つまり、この15年間に40人から64人の差へと拡大していることがわかる。これは九州にも同じことが言える。また、基幹型ではゴム製造業が、1975年には両筑には30人のポテンシャルがあったもの

が、1991年には19人へと減少し、全国、九州が基幹型が増加しているのに対して、両筑の場合には、減少しているのである。久留米地域のボディ、体力の低下がここにあらわれているといえる。これからこの体力を増強していくためには、頭の部分である先導型産業の強化をまず図るとするのが大きな課題である。

つまり、ゴム製造企業という地域の基幹的な産業が、地域の発展をリードしてきた時代から、次にリードする産業の創出が、今後の地域の発展に欠かせず、これをいかにして生み出していくか、それには、頭脳部分の強化以外に手はないのではないかということになる。

さいわい久留米市には、福岡県内で最初に設立されたリサーチパークがあり、ここにあるリサーチセンターでは、新たな技術、独自の技術開発に向けて様々な学術研究活動が行われている。これだけでなく、さらに地域の知的活動集積を高めることが求められ、久留米を引っ張っていく新しいリーディング産業の創出が期待されている。その基礎となるのが、石橋氏をはじめとして、先人が残してくれた資産、すなわち地域のストックを生かすことではないだろうか。