本家本元のＮＨＫ

坂本　寿
（日本発条株式会社相談役・名誉会長）

昭和十四年、日本発条(株)は、芝浦スプリングという社名を改称して、新しいスタートを切った。その細かないきさつについてはここでは省略しよう。

国電根岸線・京浜東北線で、根岸駅から磯子駅を通過された方なら、ご存知であろう。海岸沿いに、日発の頭文字をとった「ＮＨＫ」のマークが見えるはずだ。日本放送協会の「ＮＨＫ」と同じだが、放送局の方は少しひしゃげたように右に傾き、日発のは直立している。

この「ＮＨＫ」というマークのことで、ぼくには忘れられない思い出がある。

終戦後、日本放送協会から日発へ、「ＮＨＫ」マーク使用の承認を求めてきた。ぼくが専務のころである。日発は私企業、日本放送協会は公共事業であるから、「どうぞお使いください」と承認印を押した。

ところが、そのことが載った新聞記事を読んで、驚いた。

日発に承認を求めに来た放送局の人が、金一封をぼくに渡したかのように書いているではないか。「その袋を開けてみたら、ほんのわずかしか入ってなかった」と、ご丁寧にも、ぼくのコメントまで入れてある。おまけに、

「これはいよいよ〝日本薄謝協会だ〟」

というオチまでつけてあった。

当時、タレントのギャラは相当安かった。その中でも日本放送協会のギャラは、また格別、安かった。だから〝日本薄謝協会〟だと新聞は皮肉ったつもりであろう。

しかし、うまいこと言うな、と一瞬、感心もしたが、苦笑もさせられた。そんな話は真っ赤なウソ。ぼくは放送局からビタ一文、金を渡されてはいなかったのだ。手土産ぐらいは秘書が受け取ったかもしれないが、こんなことぐらいであさましくも、裏でこそこそ金を受け取るはずもない。マスコミのいい加減さにあきれたりもした。

ひしゃげ、傾いた「ＮＨＫ」と直立不動の「ＮＨＫ」。前者の方が有名だから、世間では放送局の後を追って日発のマークがつくられたと思われているようだが、実際は違う。日発の方が十余年、先輩格であるわけだ。

「先輩」「後輩」といってみたところで、大したことはない。いや、全然意味がない。だが、やはり字づらが同じというのは、なにかしら騒動が起きやすい。

日発の社色は緑と赤であるから、トラックのＮＨＫマークなんかは、すぐ人の目につく。色鮮やかであるのだ。それを放送局の人が怒って来たことがあった。

「放送局でもないのに厚かましい」と、日発へ苦情が入ったのである。日発では「おれのところが本家だ。なにを文句いうか」とやり返したらしい。結局、放送局の人が恥をかいたような格好になってしまったが、昔は、こんな珍エピソードも残っている。

だが、放送局のマークと同じお陰で、日発はソンをするよりもトクをしている点が多い。日発のような機械部品を扱う会社では、わざわざ宣伝なぞする必要がないから、ＣＭ関係にはあまり力を入れないが、有難いことに、そこは放送局。毎日全国ネットでＮＨＫマークを映し出してくれる。

ぼくが仕事で東北に行った時、トラックの運転手さんに、「どこのバネが一番いいですか」と、尋ねたことがあった。すると、

「一番安心して乗っていられるのは、放送協会のマークだね」

と言ってくれたが、最後まで『日本発条』とは言ってくれなかった。なんとなくうれしいような、複雑な気持ちになったものである。

鳴門架橋と中川虎之助

中川　新作（九三）
＝実子・農業＝

私の父、故中川虎之助代議士は、大正三年三月、帝国議会の予算委員会に「鳴門架橋及び潮流発電に関する建議案を提出し、つぎのように提案理由を説明しました。

「阿波海峡の鳴門に橋梁を架設し、本土と四国の交通を完全ならしめることは、四国の産業発展、文化興隆に寄与すること非常に大なるものがあると考えるものであります。政府はこの目的のため、諸般の調査および工費の算出等をなし、かつまた巨大な力を蔵しまする鳴門海峡の潮流を利用して、電力を起こしうるや否やを調査研究せられんことを望む次第であります…」。

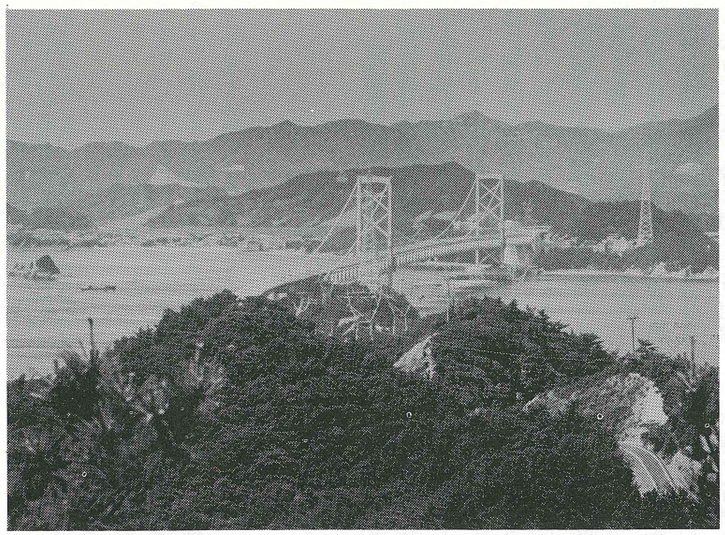
このような構想は、当時の国会議員さんたちには荒唐無稽と映ったのでしょう。「中川のホラ吹き」と冷笑されて、建議案は否決されてしまいます。

だが父は架橋への情熱を捨てず、少年時代からの友人で、当時日本を代表する経済人の一人になっていた神戸の鈴木商店の総支配人・金子直吉氏に民間の力による架橋を勧めたりもいたします。そして大正十五年、六十七歳で亡くなるまで、「順番としては本土と九州をつなぐ関門の方が先だが、そのあとに、鳴門に橋を架けるときが必ず来る」といいつづけていました。

父はもともと実業家であり、産業立国の立場から、鳴門架橋は国家として必要な基本投資と確信していたのでした。

その父の夢みた鳴門架橋が、提案から七十一年ぶりに、六月八日竣工することになりました。開通式には、わたしも父の遺影を抱いて参加しようと考えています。

もし父が再びこの世に現れて橋の完成を見たならば、青函トンネルと併行して本四連絡橋を架けている日本の国力の充実ぶりに目を回すとともに、「この分なら一気、一気」と明石海峡大橋の建設を要求することでしょう。また、大鳴門橋架橋の評価については「それはこの橋の今後の四国の産業への貢献度によって決まる。だから自分の提案に対する評価も、その結果を見なければ軽々には出せない」というだろうと思います。しかし、こうして橋が完成したことについては、様々な分野で建設に関与された方々の多年のご労苦に対し、例えば、大病を治してもらった患者が医師に対して払うのと同じような気持ちで、感謝を捧げるだろうと考えます。



▲東洋一を誇る大鳴門橋（一、六二九ｍ）は九年の歳月と一千億円を要して完成したもので六月八日開通、あれから三ヶ月たった九月九日（九十四日目）で通過車輌は百万台に達した。

（月刊センター写真提供）

NHK

NHKニッパツ

日本発条株式会社

（日本放送協会ロゴ　1962 年～1995 年）