

# 神戸百年の大計にかけ、“夢のかけ橋”を追い続けた生涯

工学博士の肩書きを持つ市長 原口忠次郎

瀬戸大橋の完成について、今、明石海峡大橋の建設もまっ最中。

この本四連絡架橋構想の生みの親が第12代神戸市長、原口忠次郎さんです。

戦災で荒廃した神戸市に百年先を見通した雄大な構想ををかけ、夢を次々と実現していった意志とロマンのひと、原口さんの市政20年をふりかえってみました。

## “夢のかけ橋”を“現実のかけ橋”にした市長

「神戸百年の大計を考え、学術的にできるかどうか調査したい。長さが6キロにわたる橋で、もしてきると世界で一番長い橋になる。神戸市としてどうしてもやらなければならない。その理由は簡単です。世界有数の神戸港の後方地帯に四国一円を入れて神戸港の発展をはかるのが目標です」

昭和32年3月の神戸市議会で原口忠次郎市長が調査費計上のための熱弁をふるった“夢のかけ橋”。これが平成の今、瀬戸内海の海上に着々と姿を現わしつつある明石海峡大橋です。

何十年先を展望した雄大な構想というのは、となく世人の理解を越えるもの。原口さんが初めて本州四国連絡架橋を提唱した昭和15年には、それこそ夢物語として片付けられ、17年後のこの市議会でさえも、国がやるべきだ、明石に橋を架けても神戸の役に立たないという批判とともに「市長の大ぶろしきがまた始まった」とささやかれたのでした。

そもそも原口さんの構想は、明石・鳴門海峡を越え四国を縦断し九州へ至る“南日本国道”を建設するという、神戸市の枠をはるかに越えるスケールで考えられたものだったのです。沿線221

町村を巻き込む南日本国道建設促進連盟を結成し、全国を橋の講演で飛び回る原口市長に、“橋口さん”“西日本建設大臣”というニックネームが敬上されたのもこの頃のことです。

「山、海へ行く」——これは、神戸港に浮かぶ人工島“ポートアイランド”の建設が広く海外にまで紹介されたときのフレーズですが、この人工島構想も原口市長のアイデアによるものでした。残念ながらポートアイランドも生前には完成しませんでした。山を海へ動かすこの大工事において、京都大学土木工学科出身の非凡な技術者だった市長自身が考案した、実にユニークな土砂運搬方式が活用されたのでした。

普通の人にはただの夢物語に見えても、理論的・技術的に確かな根拠のある夢。その夢の実現に向かって一步一步ねばり強く歩き続けたひと、それが第12代神戸市長、原口忠次郎さんです。

## 百年の大計をにかけて戦災復興の神戸入り

原口さんが神戸市長になったのは昭和24年、60歳のときです。

佐賀県出身の原口さんと神戸市との出会いは昭和14年、内務省神戸土木出張所長として赴任してきたときから始まりますが、決定的に関わ

るようになったのは終戦直後の昭和20年、戦災で荒廃した神戸市の復興計画への参画からでした。

当時の中井市長の要請を受けて市庁入りすると、神戸を東西に走る三大幹線道路、高架や地下の高速道路、4私鉄を連絡させる神戸高速鉄道などの建設、市内河川の緑化、神戸港の大拡張、そして隣接市町村の合併など、一面焼け野原の神戸にとっては夢のような雄大な構想を次々と打ち出して周囲の目を見張らせました。

「将来、六甲山にトンネルを掘って神戸と有馬を車で30分で行けるようにします」と発言して市民をアッとさせたのは有馬郡の合併運動のとき。この六甲トンネルが現在では実現していること、そして戦災復興計画のほとんどが完成されていることは言うまでもありません。

神戸市の“大物助役”としてこうして復興事業に奔走していた昭和22年、公職選挙法による初めての市長選挙が行なわれ、原口さんは社会党に推されて立候補。対立候補に惜敗したものの、並行して行なわれていた参議院議員選挙に当選します。ところが2年後の昭和24年、現職市長の急逝により、ここで再び立候補した原口さんの、以後20年にわたる市長時代が幕をあげることになります。



ポートアイランド中公園内 原口記念公園碑と胸像





原口 忠次郎

昭和44年、市長を辞任した原口さんは80歳に手が届いていました。しかし気がかりなのはポートアイランドと明石架橋の行く末。まだまだ隠居はできませんでした。原口忠次郎事務所を開き、本四連絡橋公団の顧問をつとめながら見守り続けてきましたが、昭和51年、86歳で夢なかばにしてその生涯を閉じられました。

すぐれた技術者であると同時に卓抜した政治家として定評のあった原口忠次郎市長は、まさに意志のひとであったと言えます。未来を見通した独創的なアイデアを次々と打ち出し、その目標を実現するまで戦いぬく、そのために自分自身に対しても甘えを許さない、非常に厳しいひとであったことは言うまでもありません。

原口さんは「弾性基礎上の矩形板」という論文で工学博士号を受けていますが、それがなんと54歳のとき。京大工学部を卒業するとすぐ内務省に入って多忙な身となりますが、仕事の合間をぬって、それぞれ移動中の列車内や宿泊先での寸暇をも利用して執筆を続け完成されたものです。

また、市長4選目を果たした72歳のとき助膜炎を再発、2年間の休養が必要と診断されたときも、独特な健康法をみだりして病気を克服、執務を続行したのでした。

戦後の焼け跡の中で新生神戸を目指して百年の大計をかかげ、「百年後の神戸市民のために何かを残したい」と常に未来都市神戸を夢見ていたロマンのひと、原口忠次郎さん。その胸像は今、ポートアイランドの北側、原口記念公園と名付けられた公園の一角で満面に笑みをたたえながら、生涯をかけてはぐくみとおしんできた神戸を静かに見守っています。

参考資料 原口氏著「激動期・六人の神戸市長」より

## “土木技術屋市長”の面目躍如、活動開始/

戦災復興計画のスケールの大きさと卓抜したアイデアで“技術屋市長”と呼ばれていた原口市長が面目躍如、独創的なアイデアを次々と発表し本格的に動きだしたのは、市長2期目以降です。逼迫していた市財政もしたいに上向きとなり、31年には黒字に転じていました。

まず新市庁舎の建設計画をかわきりに、「明るく住みよい神戸」5ヵ年計画をスタートさせます。中央・東灘・長田の各市民病院の開設、奥摩耶ロープウェイ、表六甲・奥再度の各ドライブウェイの完成、そして王子運動公園、須磨海浜公園野球場、須磨水族館の完成へとひた走り、神戸港西部第一工区の埋め立ても始まりました。

神戸港の埋め立ては工学博士、原口さんの

知識と発想のユニークさが惜しみなく発揮された事業として今に語りつがれています。渦ヶ森の山から土砂を運ぶのに、水の流れない住吉川の川床にダンプ専用道路を作るという前代未聞の“河中道路”を思いつき、鶴甲山から灘浜までの4キロを地下ベルトコンベアーで結び、さらに須磨の高倉山からの土砂は空中回廊式ベルトコンベアーと大型土砂運搬船による日本初のブッシュ・バージ・ラインを開発したというものです。これらの手法がのちに、海上都市“ポートアイランド”の建設におおいに活用されることになったわけです。

計画から施工まで15年という歳月を要した六甲トンネル、市内乗り入れの4私鉄を結ぶのに20年近くかかった神戸高速鉄道、そして阪神高速道路、三宮地下街、ポートタワー、神戸商工貿

易センタービルなど、現在の神戸を支えているおびただしい資産がこうして次々と整備・完成されていきました。

その間にも、原口市長の執念とも言える明石海峡大橋は徐々に進展をみせていました。昭和31年には神戸市独自で調査を開始し、36年には連絡橋架設促進に関する請願、南日本国道建設促進に関する請願が国会で採択され、そして土木学会が技術的に施工可能という中間報告を出したのが41年です。市長最終任期に入った77歳のときでした。

## 国づくりは“人づくり”でもある

市が財政再建のために予算の2割削減を余儀なくされていた昭和26年、その中でわずかなが

ら予算が増額になった分野がありました。教育費です。

「家を建てたり道をつけることが多少遅れてもやむをえない。あすの神戸、あすの日本を築く青少年たちの教育には支障を及ぼしてはいけない」

橋や土木にばかり熱心な市長というイメージが強烈なだけに、教育者としてのもうひとつの顔が見逃されがちですが、原口市長の教育にかける熱意は土木事業にも劣らぬほど強いものでした。かつての満洲国で道路建設に従事していた頃、技術者養成のため、私費を投じて夜間の工業高校“新京工学院”を設立、自ら校長を勤めたキャリアの持ち主です。

神戸市の復興につれ児童・生徒数は目立って増加し、校舎の増築・新築が急務となった26年、戦後初めての鉄筋校舎として生田モデルス

クールなど10校と須磨高等学校の新築を断行し、28年には高校生のための奨学金制度を発足させました。

また、中学卒業生が手に職をつけるための市立産業技術学院を設立したのが34年。夜間制で授業料は無料でした。満洲時代の新京工学院の神戸版とも言える学校です。原口市長は退職するまで院長をつとめました。

また財団法人原口育英会の設立。その名のとおり、原口市長が4期分の退職慰労金を全額投じて基金にした奨学金制度で、工学部へ進学する優秀な学生7人に4年間継続して貸与されるものです。国土づくりと同等に人づくりに情熱を燃やした原口市長。そのアイデアとスケールの大きさは神戸市民に多くの貴重な財産を残したのでした。