



出席者

■関係者側（五十音順・敬称略）

酒井武美 神戸市都市計画局長
田坂栄美 KK横河橋梁製作所常務取締役
津川吉弘 元第二阪神国道工事々務所長
寺島正喜 尼崎市建設局区画整理課長
原口忠次郎 第二阪神国道工事々務所長
広瀬可一 神戸市長、建設促進連盟会長
三好宗逸 首都高速道路公団計画部長
山崎博 元兵庫県都市計画課長
元建設省近畿地建道路部長

■学会側（司会）

八十島義之助 編集委員長、東京大学
堺毅 編集副委員長、日本大学
伊藤富雄 関西支部編集委員、大阪大学
松本成男 編集委員兼幹事、建設省道路局

座談会

第二阪神国道を語る

1月18日「第二阪神国道を語る」と題して神戸市役所で座談会を開き、さまざまな苦心談をうかがいました。本文は当日の速記録から要点だけを摘出したものです。出席者各位の御協力を心から感謝いたします。

(編集部)

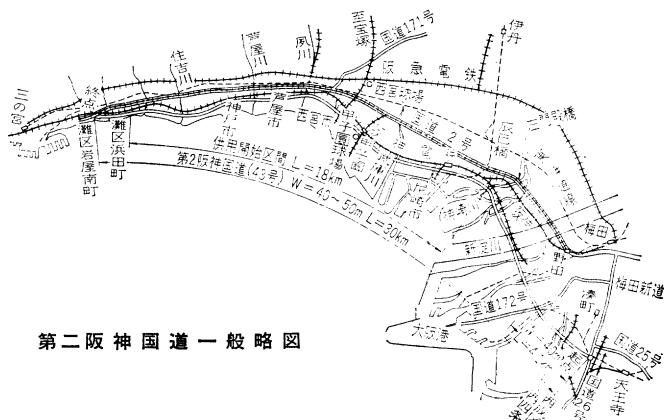
司会 第二阪神国道の兵庫側が、とにかく1月6日に開通されましたことを心からお喜び申し上げます。この工事が完成するまでに実に多くの方々が協力されたと思いますが、今日はその中でもとくに御苦労なさった関係者にお集まり頗っておりまます。初めに、第二阪神国道がつくれるに至ったいきさつ、あるいは役割について広瀬さん、お願ひいたします。

その経緯と役割

広瀬 第二阪神国道という言葉がいつ頃から使われたか、私の知る範囲では、昭和13年の災害頃からと思います。あの水害復興史をみると、復興のときに何とかして第二阪神国道を造りたいと書いてあります。事業費の関係で、結局これはだめになりましたが、このとき大体まがりなりにも幅員18mで都市計画設計がなされたようです。現在のルートとだいぶ違っており、阪神電車より海岸線寄りに、大体戦前都市計画決定はあったようです。戦後これを具体

化しようとして、県市が集まって現在の50mの幅員で都市計画決定をしたわけです。これには、原口市長も特に勧められたわけですが、この計画が戦災復興事業で具体化し、区画整理の工事になったという、いきさつです。戦災復興事業第一の危機は、昭和24年に出了戦災復興事業の再検討であり、当時の日本の力ではどうてい無理ということで事業の大幅な縮少があったときです。このときにも、この50m道路は広すぎることではないかという意見が各方面

の話題に上ったものです。その中にあって、やはりやり通そうということになったのは、昭和24年当時に西宮市が非常に区画整理を良くやっていた、市内6kmのうち2kmはすんでいました。せっかくここまで家や人をどこで50mの幅を確保したのに、今やめるのは何とも残念だというのが阪神間の人々の声でした、とうとうこれを完遂しようということになったのです。この危機の中でこれは必ずできると確信したのは、25年のジェーン台風のときで

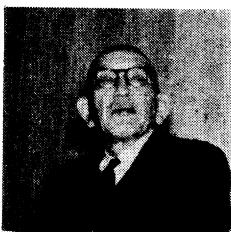


第二阪神国道一般略図

した。高潮に苦しんでいる被災地の方々と話をしたとき、随所で第二阪神国道はいつできるのかという質問を受けたのです。被災者の声がこうなのだから必ずできるという観念が地元にある、こういう確信を持ったわけです。以後、建設省でも、本格的に戦災復興を強力に進め第二阪神国道もその後順調に事業ができたわけです。この中にあって西宮市が戦後の悪条件の中で、50mの用地をつくられたことは当時建設部長で、現在は助役の松田さんの努力のためものだったと考えます。

司会 地元の人々の協力とともに建設の推進力となった期成同盟について、自ら会長となられた原口市長からお話を伺います。

建設促進連盟の動き



原口 これは広瀬さんを中心活動いたと申すべきです。私が満州から神戸

土木出張所長として赴任してきて、まず第一の仕事は13年の災害の復旧工事でした。そのころ所轄であった神戸港の拡張計画の予算をとるために神戸市長等と神戸の有力者、鐘淵紡績の津田信吾社長を尋ねた。政界対策のためです。津田社長が「神戸港の拡張もけっこうだが、大阪と神戸の間に山手、海岸に各一本の道路を造るべきだ」とおっしゃる。当時はまだ交通事情の非常に良いときだけに、今となって考えますと非常にえらい人だったと思いますね。昭和15年頃の話です。やはり、こういう先覚者が実業家の中におられたのですよ。

そのとき距離的に東京から離れていると、地方は非常に軽視されているということを感じましたね。たびたび上京して建設省あたりと大いに

やりあったのですが、まま子扱いされましてね。結局、西宮、尼崎、芦屋、神戸と事前に区画整理を完全にやりながらつないでゆこう。そしてこれを結んで国道の形にもってゆこう。しかし非常にむずかしいことで、計画し実行した県や市の区画整理担当者の努力は大変だったと思います。西宮市は非常に早く区画整理ができていたのにほかはそれほどでもない。ちぐはぐで統一のとれない状態では駄目だと考えて、第二阪神国道建設促進連盟を結成した。私が市長に就任して3年目の昭和27年のことで事務所を神戸市におき、知事が会長でした。事務所が神戸にあるので私も一生懸命努力したのですが、岩沢君、稻浦君、米田君等が次官だった頃すいぶんかみついたんだけれども、なかなかうまくゆかないんです。やっぱり東京を離れるとネグレクトされる(笑)。

司会 東京側の抵抗ですね。地元側はどうでした。

原口 兵庫県下はともかく問題は大阪でしたな。

広瀬 同感です。

原口 だから、大阪には金をやらんとおっしゃる河野大臣の発言になる。あんな短かい距離に100億とかかっちゃね。

広瀬 大阪としては、ほかにやることが多すぎたのですね。

司会 大阪はようやく安治川橋梁ができた所ですね。細かい点はありますしあが、兵庫県側の完全な竣工は目前ですね。

広瀬 大阪は早くてもまだ四年はかかるでしょう。

区画整理に関して

司会 この大工事にあって都市の再開発につながる土地づくりは大変だったと思います。区画整理の計画施行について何か……。



広瀬 最初、建物移転が非常にむずかしいと考えましたが直接これを担当す

ると、やはり計画面が非常に微妙ですね。当時は焼野原だった所に1/50,000をもとに朱線を入れて官報告示といった終戦当時の計画ですから実際の場では変更しなければならない所が出て来る、大変もめたものです。最初に問題となったのは芦屋で大阪ガスの高圧ガス管で、研究の結果ルート変更です。これに二、三年を要しました。第二のルート変更は草野さんが兵庫県の計画課長のときで民家と工場の境目でもめた尼崎市内でした。しかし実際にやってみて一番むずかしいのはやはり大工場で、一般民家はPRさえ行きとどけばこの点割合にやりやすいですね。尼崎ではとにかく大工場が多く、これが何とかうまく移転できたのは、やはり神武景気とか設備投資の波、それに区画整理の工事を同時にやった点が円滑にいった原因のようです。最近でも大工場の移転はあります、大変やりづらいことが多いようです。

司会 移転の問題を、大工場、中小工場、官公庁、金融機関等にわけてお聞きしたいと思います。

広瀬 都市計画をやっていると、官公庁の建物が非常にむずかしい、最後に残るんです。これではいけないと思い、魂を入れる意味でこれをまず移転の第一号にしました。まず県のものを動かし、きつに市関係、それから大資本の建物、中小企業、そして最後に民家を動かしたわけです。

この順序はよく逆になりやすいんですが、私は「まず魄より始めよ」と呼びかけ、役所を動かす方針で市民の大いな協力を得ました。金融機

関はどこでも協力的です。

原口 私の所では、酒井都市計画局長がやっておりますが、困まりぬいているようです。

広瀬 酒蔵の件はどうでしょう。これは神戸市内の特殊なものですから……。



酒井 瀧 方面での移転問題には実に多くの困難がありました。たとえば強制執行をやりますと、相手は猛犬で応対する(笑)。そこで、こちらは保健所に連絡して「野犬狩り」をする、捕獲人が来るときすぐに犬はかくしてしまう。またある家屋ではハリのくぎが抜いてあって、執行に行くと作業夫を落とすようにしてある。執行側も心得たもので、家をゆすってハリを落としてしまうなど、いろいろのケースがありました。

原口 牛乳ビンで頭を割られたのもあるじゃないか。

酒井 ええ、ありました。糞尿をかけられた可哀想なグループもあります(笑)。いろいろな面で、第一線の職員は苦労する面がございます。

司会 大変でしたね。津川さんの方はどうでした。

津川 尼崎の場合、住宅密集区域が多く1000戸の移転は非常に大変な苦労でした。やはり工場、寮など

から交渉を始めたわけです。旧城下町である関係で老朽家屋の移転、これはえらいことでした。借家権の問題とか借家人の引越し先の世話など、係員は実に大変でした。

原口 いま話されている事とは異なるが、この道路のため神戸市が被害をこうむった事があります。道路公団の岸さんが第二阪神をみて、名神高速道路は西宮までおろすといったのです。驚いて神戸の立場などを説明しましたが、結果的に西宮までです。大議論をしましたよ。これでは名神の意味がない、何のための高速道路かといいたいですね。この問題はまだ解決していません。

建設省の一部には、国道は絶対に立体化しない、という一つの空気もあるが、私はどんな道路でも立体化は必要であると考えています。とにかく神戸は大きな被害をこうむりましたよ。

事業の逐行について

司会 それでは、実際の工事について初代所長の田坂さんにお話を伺いたいと思います。

田坂 計画、設計、施工とそれぞれの場合についてお話をいたします。地元の非常に犠牲で土地が確保できたのだから十分に地元の方と打合させて計画基準をきめました。それによって本省とも連絡をとり設計基準を決め施工に移ったわけです。尼崎では工事を始めたために残って

いた区画整理の問題がこじれたこともあります。



津川 特に武庫川地区なんか反対期成同盟などを結成して対抗してきました

からね。

田坂 私の方は県の広瀬さんや本省とも連絡をとり、まあ当初の予定よりも順調と申せます。しかしこの前の阪神国道もそうでしたように大阪よりも先に神戸の方ができています。神戸～大阪が開通しなければ本当に第二阪神の意味はない。大阪側が遅るのは、いろいろの事情がありましょうが残念です。伝法大橋から辰巳橋まで22mの道路が先にできているのだから、いいんだという考え方のようです。

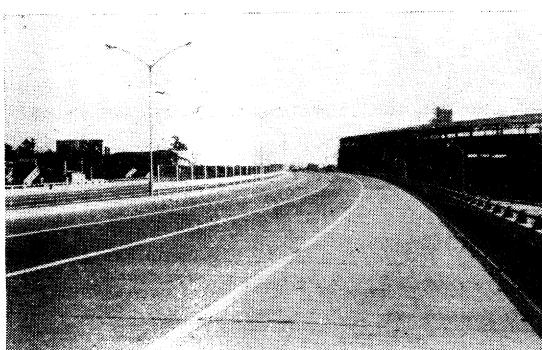
橋梁、舗装、共同溝、右折車線などについて

司会 技術的な面で、構造物の特長についてお伺いします。

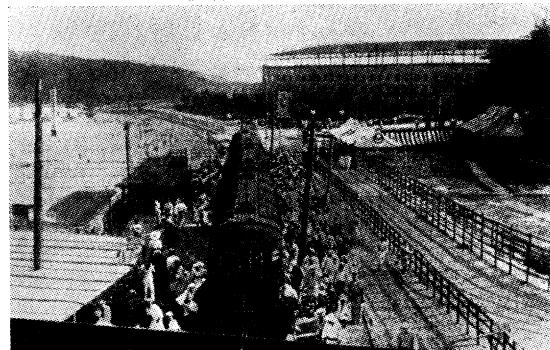
田坂 区画整理に関係なく割合に工事がやりやすいのは橋梁で、市街地の橋のタイプとして、第二阪神国道では全面的にガーダー式としました。圧迫感を与えないということが地元の要望でした。

三好 武庫川橋、甲子園橋の場合、幅員の総幅をつくらないでまず両端

甲子園高架橋西側取付部



大正末期の甲子園球場付近
(阪神電鉄KK提供)



だけを先に造って開通させ、その後残りの部分を造ったので非常に複雑な形になっているのです。また、ウェルが非常に大きいので出水期に同時に施工する場合、その流水断面が小さくなることを心配しましたが、まあ順調でした。

田坂 甲子園の高架橋、あれは予算が無理だったのに皆さんよく協力して下さいました。広瀬さんが克明に調べられた球場の出入者数のデータは非常に役立ちました。

寺島 共同溝について少しお話しします。これは建設工事自体より、費用の分担が第一の問題です。これに関して国と交渉しまして起債してもらい、これを呼び水として資金を得、共同溝を造ったのです。第二阪神国道の特色としては、共同溝あるいは、車道の下には全然占用物件は入れず、歩道に入っているわけなんです。その他のものはう回路へ全部入れてもらう。また横断するものは地下ケーブルで入っている。尼崎だけは、残念なことにう回路がない。そこでここだけは共同溝になったわけです。共同溝の思想というものは全線にわたってやるべきであったかも知れませんが、ちょうど尼崎だけは、車道の掘返しを規制するんだということで、共同溝の考えが出てきたという感じですね。

原口 専門的なことは、私にはもうあまりよくわかりませんが、ただ、これは考えた方が良いということがあるのです。それは、1月6日の開通式に車に同乗された河野大臣が、「橋の歩道の所をなぜあんな風に低くしてあるのか、高くすれば人も車も安全じゃないか」というのです。なるほど一尺くらい高くしておくことは欄干から良く落っこちるトラック(笑)を防ぐためにも、考えてみてよい問題ですね。学問的といいうよりは、実用的な意味においてですね。

寺島 橋以外のことでもいえます

ね。現在のままだと地盤沈下などで歩道より、車道の方が高くなる。第二阪神についても現在25cmのコンクリート厚をとり、かなりもつと思いますが、痛んだり沈下してきたらやはり問題はあるわけです。この差を大きくしておくと歩道と車道の間に設ける防護柵も不要となり、排水の問題も片づき、とびおりる者もいなくなり、自転車も登りづらくなる。交通事故を少なくできると思うんです。家の高さと、道路の高さが同じという平面道路の場合、施工するうえで考えるべきことでしょうね。



田坂 原口さん、寺島さんが指摘された点は非常にもつともだと思います

が、技術的に思うように参りません。断面も広さも決められておりますので…。

原口 スタンダードなセクションは変えれば良いといわれたよ(笑)。

田坂 構造上では、ガーダーと何かを変えれば良いので、費用的には問題はないと思います。

司会 あたり前と思われることも、何かにつけて考え直す必要がありますね。

原口 そうですね。こういう面は専門家よりしろうとの人のいうことにピッタリくることがある。

伊藤 現在は道路構造令の建築限界でひっかかりますね。

田坂 共同溝も上へ出るとひっかかる。道路の付属物にすれば、やりやすい。またこの場合道路法上の疑問が出てくる。このような法律改正から進んでゆかねばならない。

原口 河野大臣は、いいことはいい、悪い事は悪い、はっきりせよといわれる。だから法律が必要なら俺が改正するとおっしゃるのでですね。

司会 外国ではあたりまえのこと

ですが、中央分離帯に右折車線を設けられた。また立体交差をかなり採用しておられる。ここに至るまでのいきさつをお聞かせ願いたいのですが。

田坂 この計画は皆様とも相談のうえで私どものときに決めました。

広瀬 この計画に至ったまでには、田坂さんの力が大きいんです。期成同盟を旧来の観念でなく技術者も加わった会合にしたわけです。29年に、初期計画断面を中央6車線に緩・高速車道から中央4.5m分離帯を持つもの、また歩道幅6mに決めたのです。これほど地元の意見をくんで下さった地建の事務所は少ないんじゃないかなと思います。

司会 横断構成の中で歩道幅6mに決まるまでにはいろいろ大変だったと思われますが、この辺をどうぞ。

広瀬 24, 25年頃の計画では9mとふんでいたのですが、24, 25年頃から阪神国道の交通量がだんだんふえて来ましたし、埋設物が増えて来たこととあわせ6mとしたのですが、下水幹線などはやはり車道へはみ出しました。歩道に両側あわせて12mもったのは、将来のことも考えて良かったと思います。歩行者の交通量の算定は大変むずかしいものですが、私は研究対象として大切であると力説したのです。実現していただきましたが、また歩道があるおかげで跨道橋をつくりやすかったともいえるでしょう。

司会 跨道橋を造られる時の苦心談等、お聞かせ下さい。



寺島 1

日10万台の交通量を予想し、全部街路とつながっているこの国道では、どうしても跨道橋は必要となってくるのです。全部で18ヶ所、今は15ヶ所できました。ごくスレン

ダーな形のもので一橋 1 000 万くらいかかっています。歩道完成後の工事のため占用物件が多く、くい打ちには大変苦労しました。

伊藤 軽量で安い鉄道橋を作るために、大阪市大と S 機械工業が協力されてスタンダードのものをつくれたようですね。

司会 色彩調整とか街路樹で大変御苦労があったと聞きますが、この辺のところを少しお願いしたいのですが…。



三好 通
過地の都市
美を考え
カラーコン
ディショニ
ングには留
意しまし

た。尼崎は工業地帯、西宮から芦屋にかけてはこれは立派な住宅地帯です。また地盤のこともあり、この辺の事情を考えましてアスファルト道路とセメント道路に区分しました。橋梁の色彩につきましても、ローカルカラーという点に地元側との間に問題も生じましたが、どうにか解決することができました。

寺島 樹木の件ですが、これがまた問題でした。たとえば、尼崎はキヨウチクトウしか育たないんですね。スマッグがひどいからでしょう。市章ではあるが少しきびしいのでアベリアを植えたわけです。西宮はベラですね。これに加えてカイヅカイブキと寒ツバキを持ってくる。芦屋はトウネズミモチ・サザンカ・ヒドラツツジ、それにサツキを入れてあるのです。神戸に参りまして、まあこの区間の延長は長いのですで住吉川で二分しまして、川より東はマサキにサツキ、西はギンモクセイにカイヅカイブキ、それにヒドラツツジというように変化しています。車で走る場合、標識をみなくとも、一応どこの市境を走っているかわかる

ようにしています。

残された問題点

司会 では第二阪神国道開通の今日、残された問題点についてはいかがでしょうか。

原口 私は幅 50 m の道路をつくり大量の自動車が一ぱんに動くという考え方方に非常に疑問を持っているのです。50 m 道路が良いのか 25 m 道路二本で片方を高速道路、残る一本を普通の道路にしたらと、今でも考えることができます。名神は 25 m 4 車線 ですかね。20 年前には大阪まで 30 分で行けた。現在は第二阪神を飛ばしたって平面交差ですので、そんな時間では行けません。第二阪神とともに名神もやはり神戸市内まで延ばすべきです。

田坂 ごもっともです。私も高速道路は絶対に要有るというのが持論でして、臨海工業地帯の開発に関連して、しょせんまた海岸ぞいに一本必要となる時がくるのではないかと考えています。

司会 阪神高速道路公団は、やはり阪神間の高速道路を計画しているわけでしょうか。

広瀬 将来の構想としては、入っておられます。

原口 第三阪神国道が必要になることは当然でしょうね。しかし、幅 50 m に世間があまりとらわれすぎないようにしていただきたいものです。50 m の幅にまどわされて、もう一本の道路が必要ではないと考えられては困まるのです。

田坂 そういう傾向はきわめて濃厚ですね。

司会 ではつぎに実際の工事面で残された問題点はどうでしょうか。

寺島 開通したと申しましても神戸市内はできていないんです。距離にして 2 km ぐらいはありますし相当問題が生ずると思います。また大阪では悪地盤の問題があります。地盤地下にともない私どもが一番心配

しているのは安治川のクリアランスの問題です。おそらく尻無川、木津川の場合もそうでしょう。このほかに、兵庫県から大阪へ入る場合、伝法大橋の西側から 4 車線が高速車道で 2 階建となるわけです。8 車線で兵庫県側の 10 車線分をもつために、4 車線だけはノンストップで終点までゆける道路をつくる。これは密集地帯を通るので大阪市に大変ご協力願わなければならぬと思います。2 階建の道路ができると、おそらく東京の西銀座につくったようなビル形となり、住宅を収容しなければならなくなるでしょう。

司会 阪神電車の海岸線廃止の件につきましてお話を頂けませんか。

寺島 広瀬さんの構想でしたね。たまたま、そのとき国が代替施設として、新しく普通駅を阪神電車につくってやる、それで出屋敷から高洲まで約 800 m の線を撤去することになったのです。この距離を歩かせられる利用者の反対にあいましたが例の河野指令などで利用者への補償として、国が 1 年分、阪神電車が半年分ということで全体利用者約 1 800 人に約 1 800 万円の金で解決いたしました。利用者の方も時代の流れとはわかっていても、バス料金と電車料金の差とか、通勤ルートの関係で気の毒なんですよ。

司会 この場合、電鉄会社はどうなんでしょう。

寺島 会社は大いに喜んでいるのじゃないですか。あれは赤字線ですからね(笑)。ただ阪神電車としましては、今はたしか海中に没した高洲から西に伸びた特許線を失なうこととなる。これは痛いことでしょうが、しかし会社とすれば赤字線を切り下すという事は非常にプラスになると思うのです。

将来への教訓

司会 将来の教訓として、またこのような道を造る場合の注意という

意味でお話を伺いしたいのですが。

酒井 現在、国道の建設を直轄工事でやる場合、国の負担率が3/4と非常に高いです。ところが区画整理事業に対する補助率は現在1/2なのです。これを用地買収で道路だけを買収してゆくということになると、2/3の国庫負担です。つまり補助率からみると、区画整理事業は非常に私は不合理だと思うのです。そこで大蔵省へはかけあっていますが、まだ実現していません。現今の1/2から少なくとも2/3の街路事業なみの補助率に上げるべきじゃないでしょうか。

広瀬 やはり仕事の重要度に応じて補助率をスライドさせてゆくべきでしょうね。

酒井 第二阪神国道の場合、先ほど申しましたように、地元の費用負担は1/2です。しかし神戸は五大市なので市内道路は市長管理、つまり市が地元負担の全部をもつわけですが、その半分を県にもってもらつたわけです。おかげで財政的に苦しい時期は大分へりましたが、これは結果的に大いにプラスになったと考えております。

工事に関連して若い技術者に寄せる

司会 では、技術的な面で、共同溝とか幅員構成とかの反省といったことでひとつ……。

田坂 やってしまった後で恥をさらすようですが、皆様の御協力のおかげで、ここまでようやくきたと言う感じです。普通このような大工事、例えば閑門、若戸大橋などですと一定の調査期間というものがかなり長くあり、それから調査工事にかかるのが通例ですが、第二阪神は調査、設計、施工を同時に始めた、この点に非常に苦労があったと思います。こういうときに若い人達の力は非常に尊いものです。私のおりましたの

は、32年10月から35年5月までですが、その間、事務所の平均年令が22才から25才までです。学校を出たてで経験の少ない人が中心になって勉強をしながらやってくれた。超勤や手当の問題など度外視してやってくれました。申訳ないと同時に本当に有難かったです。若い人達の力によって今日の第二阪神ができたと申し上げてよいと思います。

寺島 現在でもよくやってくれます。ただ個人的に申しますと役所の組織や予算の考え方というものが仕事をする上で問題があることが多い。事業費の中には間接費がともなわなければならぬのに、これが非常に少ないのであります。これがあらゆる仕事をする場合にひっかかるんであります。若い人達に勉強のためだから仕事をせよという形で協力して頂くこともあります。やはり相当の仕事をすればそれに報いるものがないことは今の中とくに若い世代には氣の毒です。今後は非常に問題になるのではないかと思うのです。

司会 結局、与えるものは与えなければいけないということですね。

寺島 そう思いますね。それからこういう仕事をする時は地元の協力態勢という問題が非常に大きいのですがこの点私どもは恵まれたと思っております。それだけに騒音、夜間作業とか、対住人関係の問題で頭を痛めます。新しい工法や技術が必要となる。若い人達にどんどん勉強してもらわなければならないわけです。

司会 若い人達の今後の勉強の方、学校における教育方針などにもつながりますね。土木学会の会員平均年令は30才前後ということをあわせて、この記事も若い層が関心を持って読まれると思います。これから育つ若い技術者は、どういう心がまえでやつたらいいか、それから今回のように区画整理事業と純技術の両方などがからんでいるような仕事

の場合の勉強方針などお伺いしたいと思いますが……。

原口 工事の形が昔は直営工事だったんで、すべて自分で勉強して専門外のことでも自分の力で解決しなければならなかったのですね。しかし今は若い人達がそういう細かい所まで研究する機会が非常に少ないとと思う、いわば監督の地位に大体いるんです。郵政大臣に今度なった小沢君も、参議院議員の米田君も技術にならない前の雇でそれぞれ現場にてて苦労していましたからね。学校を出て三、四年くらいでしたな。現場できたえられる、そういうことが今は少ないとということ、時代が変わったんですね。

司会 なるほど。

原口 ですから監督をしておりまして、結局いろいろの仕事の案は、請負業者の方でたてる、自分はそれをみていれば良い立場になる。

司会 昔直営でやった事を請負業者がやる事になり、請負業者の若い技術者は、大いに勉強せねばならない、それだけ変わってきたわけですね。

原口 若い人達にひたすらむことは技術的な面を大いに研究してもらいたいと思います。

司会 伊藤委員、教育する方の立場としてひとつ御意見をいただきたいのですが……。

伊藤 最近の卒業生に常々申しているのですが、学卒の多い時代だけに一兵卒のつもりで本当の意味の実力をつけろと申しております。同期生が同じ役所や会社に沢山入った場合、同僚が相打つことになるのですが、ファイトをもやして競争せよ、と始終いっているのですが…。また土木の仕事は技術的な面だけではなく、行政面というか、技術以外の面が非常に多い。それから連合意識を持たねば仕事にならないということです。勉強も大切だが仲間づくり合いをよくして、皆と調和して仲良くや

ってゆくことも大事なことです。しかし私たちもが送り出した学生が皆様のお役に立っているか、心もとのないのですが、この席でいろいろの注文をいただいて、教育面で努力したいと思っています。



山崎 こうして第二阪神ができると環境が整備されないための無駄な苦労であったとは私は思いません。

また待遇問題や現在の問題点が全部解決したとしても、また新たな問題点はきっとでてきます。公共事業には、いつの時代にも困難はつきまとるもので、それを突破する熱意というものは独立して尊重され、うけついで行かなければならぬと私は考えています。

寺島 若い情熱を持って、入ってきた人達がその環境になれ、マイナスの方向へ行くのは、受入態勢をとる私どもにも責任があると思います。

終りにあたって

酒井 この種の事業をのばしてゆくためには優秀な職員を持たねばならない、優秀な職員を集めてきても

いろいろ問題があります。いまは技術吏員が底の状態ですので区画整理の換地の仕事は事務吏員も補なっております。しかし、この種の仕事をしている人は、一般の人にくらべて、係長登用試験のとき、不利なことはさけられないのです。この仕事がいやだからといって、役所では希望するポストへ簡単には移れない、やめるより仕方ないという人もでてくるわけです。そこでいま、これらの人々には特別任用制度までとって昇進の道を開くようにしているわけです。

津川 私もその点につきまして、痛切に感じたことがあります。学校を出て区画整理事業の担当に配属されてくる人のほとんどが、3年もやると配置転換を申し出でくるんです。区画整理事業は、あらゆる土木行政がほとんど含有されていると思うのです。まず、この事業を相当つきつめることは、総合した土木技術練磨という面で相当やってゆけるのではないかということを私自身信じ、そう説いているのですが、若い人は嫌がりましてね。社会の評価をもっと高めなければならないと痛感します。区画整理は非常にデリケートな面が多いので尼崎の場合、相当の年配の人々が出かけています。交渉相手によって担当者も選ばなければ

なりませんしシンドイ仕事です。これから公共事業をやってゆく場合、用地問題をぬきにしてものは考えられません。それだけにこういう仕事に打んでいる人達の立場はよく理解していただきたいと思います。

司会 こうして皆様のお話を伺いますと実に大変な事業だったことが改めて痛感されます。この道路に費やされた関係者の血のにじむような御努力には心から敬意を表します。時間の関係でこれ以上お話いただけないことが残念ですが、この辺で終らせていただきます。どうもいろいろと有難うございました。

注：本文ニュースおよび65ページ参照

(文責：編集部)

第二阪神国道メモ

21年	戦災復興土地区画整理事業着手
27年	関係府県市で第二阪神国道建設促進連盟結成
28年	2級国道173号線指定
31年	兵庫県下の非戦災地区都市改造事業着手、全線開通の見通しつく
32年	直轄施工告示、工事着手
34年	1級国道43号線に昇格
37年	1月6日兵庫県側開通
開通間	尼崎市辰巳橋～神戸市灘区浜田町
延長	18km
幅員	50m(10車線)歩6.0m車16.75 分離帯4.5車16.75歩
規格	第4種
舗装	コンクリート(厚さ25cm)
将来	30km(大阪市西成区西四条～神戸市灘区岩屋南町)
延長	380億円(32～37年度予算執行) 大阪市31.4億円、兵庫県65億円

第二阪神国道甲子園付近

