

1 防衛道路について

新座市に長く住んでいる方と話していると、時折「防衛道路」なる語が出てくるし、市内公民館にある掲示地図に「県道 川越・新座線（防衛道路）」等と防衛道路が表示されている。



一方、国立国会図書館の資料検索では、上述とは異なる「防衛道路」が議論されていたことが解る。

「俗称・通称」としての防衛道路と「国家の防衛基本道路（国策）」としての防衛道路があるのではないかと考えべきだろう。

通称としての防衛道路にも、何らかの防衛との関連があると考えられる。考えられるのは、防衛省・自衛隊により建設された、近傍に防衛省自衛隊の基地や駐屯地があり又は米軍の基地等があった或いはそれへのアクセス目的で建設されたということだろう。

2 通称としての防衛道路

ウィキペディアでは、防衛道路として、以下の4路線を列挙している。③は後述するとして、他について簡単に述べる。

- ① 八丈島にある町道の通称
- ② 愛知県道 102 号名古屋犬山線の一部
- ③ 埼玉県道 113 号川越新座線
- ④ 福岡県道 58 号椎田勝山線

(1) 八丈島町道の「防衛道路」

旧陸軍が建設した軍用道路を云い、飛行場周辺の幹線道路を分断された場合において、山を越えて往来できるように作られた軍用道路の名残である。

(2) 愛知県道 102 号の一部（名古屋犬山線 名古屋市北区）

あるブログには、「おそらく戦後アメリカ軍がまだ駐留していた頃、アメリカ軍の宿舎が今の白川公園辺りにあり、そこから米軍の将兵やら軍属がこの道を通って小牧の基地まで通ったのでそう呼ばれたようだが真偽の程は定かではない。また一部には直線で約 1700m も続くこの道はもしやの時に緊急の滑走路になる道だと信じている人もまだまだいるようだ。」とあった。

(3) 福岡県道 58 号線椎田勝山線

県道 58 号線は、みやこ町と築上町の境界付近ではメタセコイアの生い茂る森と航空自衛隊築城基地の間を通っているので、地元では防衛道路とも呼ばれる。

3 新座市に関連する防衛道路「埼玉県道 113 号線」

(1) 埼玉県道 113 号線の概要

起点：埼玉県川越市大字小仙波

終点：埼玉県新座市大和田

主な経由都市：川越市、富士見市、志木市、新座市

竣工：昭和 29 年

防衛道路の由来を道路管理者に質問したが、明確な回答は得られなかった。

(2) 写真



(3) 県道 1 1 3 号線が「防衛道路」と呼称される所以

Website「南の森式番街 町内会」(<http://snst2town.web.fc2.com/newtown.html>)によると、「ガスト志木ニュータウンの近くには、崖線に沿うように生協、ガストなどのある県道 113 号川越新座線(通称「防衛道路」)が通っています。防衛道路は、戦後朝霞の進駐軍(キャンプ・ドレイク)に物資を運ぶために整備され、昭和 29 年に完成しました。」とある。(同期からの情報)

4 国策としての「防衛道路」

(1) 二つの道路整備計画の浮上

古今東西を問わず、道路整備には軍事的配慮が色濃く反映されている。“全ての道はローマに通ず”のローマの石畳道路は明らかに軍用道路である。

近代においてもヒットラーの唯一の功績とされるアウトバーンも、現代韓国の高速道路にも、当然軍事的視点が反映されている。先の戦争以前においては、我が国においても同様の考えのもとに道路整備がなされてきた。

ウィルソン米国务長官の来日時に、時の吉田首相は、「道路が貧弱なため、自衛隊の移動・補給が十分にゆかない。産業開発の意味を兼ねて、防衛道路の建設に米国の経済援助を与えて欲しい。」と要望し、これを受けて専門委員会も設置された。

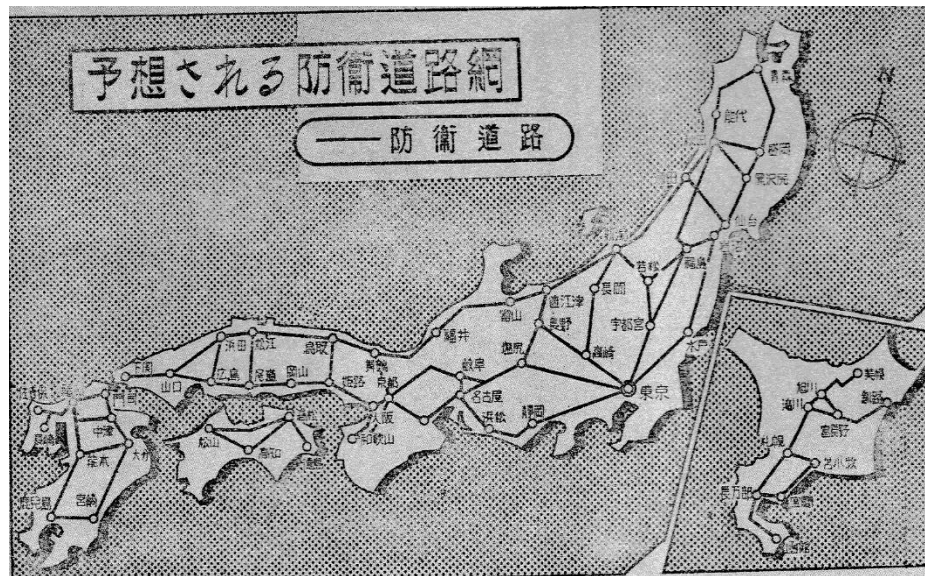
一方、建設省を中心に道路計画が種々検討されていた。東京神戸間の弾丸道路(これが後の高速道路)や産業道路の計画である。このような情勢下で、昭和 29 年度を第一年度とする道路整備五か年計画が閣議決定された。この時期に、防衛道路整備計画がクローズアップされてきた。

(2) 防衛道路整備計画の概要

防衛道路の狙いは、十分な機動力の発揮、補給能力の向上である。このため、道路の構造も重戦車(35t)、軽戦車(20t)が通過できるべく定められた。幅員も重要度に応じて、A級(幅員 7.5m)、B級(同 6m)に分けられた。

整備の重点は、北海道、青森、北九州及び東京周辺であり、総延長は 8 8 0 0 km である。建設費は 1,752 億円であるとされた。

下図は、東洋経済新報 29.7.24 に掲載されている防衛道路図である。



(3) 道路整備費についての論と防衛道路構想の頓挫

防衛道路について、その整備費をどう調達するかが問題であった。

昭和27年6月に制定された新「道路法」は極めて反軍主義的なイデオロギーを秘めていたと云われる。本法に基づく道路整備計画の膨大な建設費の調達先として建設省は、防衛道路との一体化による経費削減、米国からの資金と技術援助を期待した。

防衛庁側は、MSA協議で、日本側は米国に援助を要請したが、無償援助は得られないことが明らかになったことにより、建設省は防衛道路構想に引導を渡した(軍事史学会第139回例会報告)と云う。

5 日本の歪な道路政策とその転換

戦後の道路政策では、安全保障上の観点は一顧だにされなかったと云っても過言ではない。

その詳細をここで取り上げないが、道路や橋梁の構造上の強度や幅員等の問題、高速道路等の有事における活用方策については、長年に亘りその改善が求められてきた。

平成25年12月に閣議決定された「国家安全保障戦略」において、『国の他の諸施策の実施に当たっては、本戦略を踏まえ、外交力、防衛力等が全体としてその機能を円滑かつ十全に発揮できるよう、国家安全保障上の観点を十分に考慮するものとする。』とされたことは画期的である。

この趣旨を踏まえた道路政策が確行されることを望む。

(参考文献等「幻の防衛道路:官僚支配の「防衛政策」、軍事史学、東洋経済新報、インターネット等」)