



新しい時代の八十里越

地域を結ぶ国道289号として

■その後、日本列島を縦横に結ぶ道路網の建設が叫ばれはじめ、太平洋と日本海を結ぶ幹線ルートのひとつとして、この峠道が見つめ直され、昭和44年11月に閣議決定、昭和45年4月1日に新潟市を起点として、いわき市に至る全長248.1km(現在の総延長304.4km:2013道路統計年報)の本州を横断する国道289号に昇格しました。八十里越の計画区間は、昭和61年度に直轄権限代行で事業実施に着手しました。

豊かな自然に囲まれた新しいルート

■八十里越の計画区間は、五十嵐川・叶津川をはさむ越後山脈のほぼ中央に位置しており、南に守門岳、浅草岳、烏帽子岳、北に栗ヶ岳、中の又山など標高1,000~1,500m級の山々があります。また、計画区間は、越後三山只見国定公園、奥早出・栗・守門県立自然公園内を通過しており、豊かな自然環境に位置しています。

八十里越は環境に配慮しながら工事を進めています

八十里越は、豊かな自然に恵まれた地域を通過するため、道路建設にあたっては、自然環境への影響を把握し、必要に応じて適切な保全対策を講じる必要があります。このため、平成9年4月21日に「八十里越道路環境検討委員会」を設立し、学識経験者の指導・助言を得ながら、慎重に調査・工事を進めています。



八十里越の自然



モリアオガエル

八十里越の変遷



国道289号八十里越

八十里越を翔る



八十里越の歴史

語り継がれた歴史の面影をいまに伝える八十里越

■「八十里越」の由来は諸説あります。「壬寅隨筆」や「嵐渢史」には、困難な山道なので、一里を十里にあてて八十里越と呼んだとあります。

■越後山脈と帝釈山脈の急峻な峰々に囲まれた南会津地域にとって、「八十里越」は越後に通じる重要な道路であり、文献によると、戦国時代に越後・岩代両国間の交流が確認されています。

■この八十里越を利用して、南会津地域では、食塩・魚類・鉄製品などの生活用品を越後から移入し、また、ここから織錦原料、林産物、労働力などを越後へ送り出していました。

■このように、中越地方と南会津地方は深い依存関係で結ばれ、経済的・人的交流は明治末期まで続きました。

自動車交通時代に取り残された八十里越

■大正3年に岩越線(現磐越西線)が全通し、物資や商品の輸送が八十里越から鉄道へと移行し、八十里越は衰退しました。

今日に至るまで八十里越の整備は遅々として進まず、現在では通行も不可能な「けもの道」の様相を呈するまでに荒廃してしまいました。



八十里越略年表

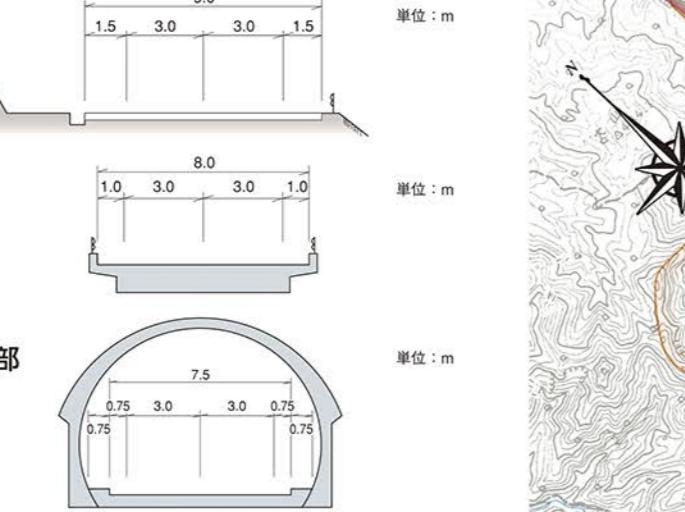
年 号	西暦	主 な 出 来 事
治承 4年	1180	高倉宮以王の八十里越え伝説。
天文14年	1545	長尾景虎諸国漫遊後、八十里越にて桶尾へ帰る。
寛永18年頃	1641	この頃、奥会津で生産された馬が八十里越で越後におくられる。また、会津の銀、銅などが八十里越で中越地方に伝授する。
延宝 3年	1675	中越地区大飢饉、子供たちが会津の村々で助けられる。
天明 4年	1784	凶作による南山地方の窮民を救済する越後米千俵が八十里越で会津に運ばれる。
天保12年	1832	田島代官平岡文次郎が八十里越開削の必要性を説く。
天保14年	1834	8月9月の2ヶ月をかけて、越後及び会津とも八十里越の大改修を終える。
慶応 4年	1868	1月、鳥羽・伏見の戦、世に「戊辰戦」が起る。5月、長岡落城。長岡主父子、婦女子、家臣団が八十里越で会津に退く。
明治 6年	1873	8月、奥州諸藩及び長岡藩士族等5,000人以上と河井継之助が八十里越で会津に進軍する。
明治 9年	1876	7月25日、北陸戦線のなかでもっとも激しかったと伝えられる奇襲によって長岡城を奪還したが、29日に新政府軍の反撃に支えきれず落城した。長岡城奪還の際、敵弾で足をくだいた河井継之助は、担送されて、見附、文納、葎谷を経て8月3日、吉ヶ平に入った。翌4日、八十里越に向かい、山中で一泊、6日に只見に着くが、会津側では大三尾の上部に短路を開いて協力した。
明治11年	1878	8月、奥州主父と吉ヶ平、葎谷で戦闘する。
明治14年	1881	福島県は、2,700円の工事費を背景に、八十里越新線の「中道」を開削するが、破損が相次ぎ、新八十里越「富貴平線(大江・富貴平・選別・葉津)」が提案される。
明治22年	1889	新八十里越「富貴平線」の開削は工事困難を理由で中止される。新潟県側では旧道の「木ノ根線」部分改修し、ルートを叶津～選別～化物野地～松ヶ崎～県境木ノ根～田代平～小松横手～鞍掛峠～空堀～吉ヶ平とする「木ノ根線(新道)」を提案する。
明治27年	1894	「木ノ根線」は叶津までの新道開削を完了し、ここに新八十里越が完成する。工事はナマの棒付近で火薬を使用する。
明治33年	1900	この年、八十里越の通行人員 18,500人／年(福島側発表) 貨物輸出入 5,260個／年 移出の主なもの価格 174,303円／年
大正 3年	1914	岩越鉄道(現磐越西線)が全通する。
大正15年	1926	未だ有りの大雨により八十里越は大被害を受ける。これを契機に利用客が増大する。
昭和45年	1970	一般国道289号に昇格。吉ヶ平が集団離村。八十里越は廃道に近い状態となる。
昭和46年	1971	只見線が全通する。
昭和47年	1972	八十里越地点開発促進会議が結成される。
昭和48年	1973	国道252号(八十里越)が開通する。

事業の概要

路線の概要

事業名 国道289号八十里越
計画区間 (自)新潟県三条市塩野渕字御所
 (至)福島県南会津郡只見町大字叶津字入叶津
計画延長 延長 20.8km (うち、権限代行区間の延長 約11.8km)
幅員 ■一般部 幅員 9.0m (1.5+3.0+3.0+1.5)
 ■橋梁部 幅員 8.0m (1.0+3.0+3.0+1.0)
 ■トンネル部 幅員 7.5m (0.75+3.0+3.0+0.75)
構造規格 第3種 第3級 設計速度50km/h

標準断面図



期待される効果

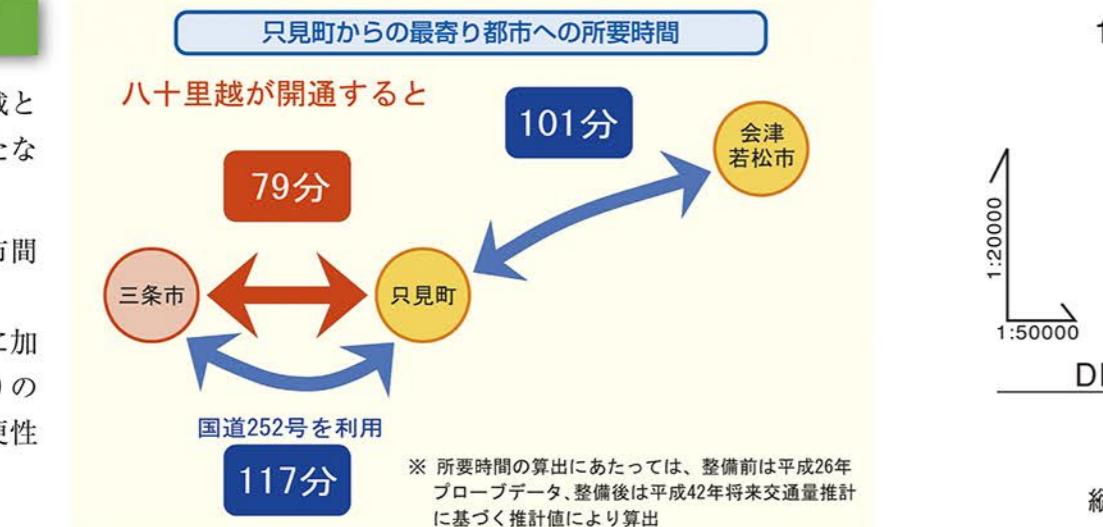
通行不能区間が解消します

■国道289号の新潟・福島県境部の現道区間は、19.1kmが通行不能区間となっており、現在は大幅な迂回を強いられています。
 ■さらに冬期間は、国道252号の新潟・福島県境部が冬期通行不能となり、磐越自動車道経由のさらに大きな迂回が発生しています。
 ■八十里越の整備により、通行不能区間が解消され三条市と只見町の所要時間が78分(約50%)短縮され、通年において、三条市と只見町間のアクセスが確保され、交流促進が期待されます。



地域間の交流・連携を支援します

■八十里越の整備により、新潟県の県央地域と福島県の南会津地域を結ぶことにより新たな広域的地域間の交流や連携に寄与します。
 ■八十里越の整備により、只見町から三条市間の所要時間短縮が見込まれます。只見町の最寄りの都市である会津若松市に加え、八十里越の整備により三条市が最寄りの都市として加わることで、日常生活の利便性が向上します。



国道289号(八十里越)平面図

