



新しい時代の八十里越

地域を結ぶ国道289号として

- 昭和中頃(第二次世界大戦)、日本列島を縦横に結ぶ道路網の建設が叫ばれはじめ、日本海と太平洋を結ぶ幹線ルートのひとつとして、この峠道が見つけ直され昭和45年4月1日(昭和44年11月閣議決定)に起点の新潟市から本州を横断し、終点のいわき市に至る道路が国道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に着手しました。
(現在の総延長276.2km、実延長255.3km：2022道路統計年報)

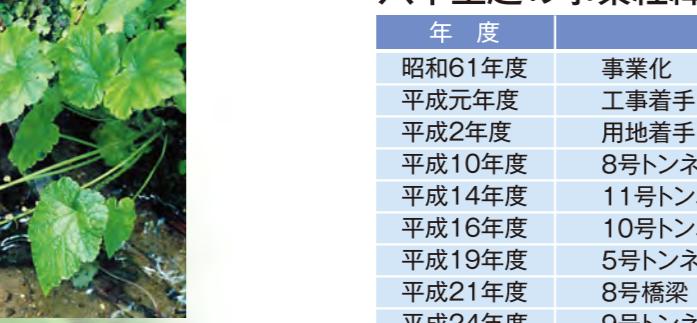
豊かな自然に囲まれた新しいルート

- 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、鳥帽子岳、北に粟ヶ岳、中の又山など標高1,000m～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・粟・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



クロサンショウウオ

ヒメサユリ

モリアオガエル

八十里越の変遷



八十里越の事業経緯

年 度	主 な 経 緯
昭和61年度	事業化
平成元年度	工事着手
平成2年度	用地着手
平成10年度	8号トンネル(延長186m) 概成
平成14年度	11号トンネル(延長1,417m)、1号橋梁(延長239m) 概成
平成16年度	10号トンネル(延長138m) 概成
平成19年度	5号トンネル(延長660m) 概成
平成21年度	8号橋梁(延長60m) 概成
平成24年度	9号トンネル(延長3,168m) 概成
平成25年度	4号橋梁(延長131m) 概成
平成28年度	7号トンネル(延長949m) 概成
平成30年度	7号橋梁(延長33m)、6号トンネル(延長1,195m)、2号橋梁(延長190m) 概成
令和元年度	1号トンネル(延長733m)、3号橋梁(延長64m) 概成
令和2年度	6号橋梁(延長15m) 概成
令和3年度	2号トンネル(延長504m)、3号トンネル(延長168m) 概成
令和4年度	4号トンネル(延長178m)、A橋梁(延長23m)、5号橋梁(延長337m) 概成

ふる里のぬくもり伝える道づくり
国土交通省北陸地方整備局
長岡国道事務所

〒940-8512 新潟県長岡市中4丁目430-1
TEL.0258-364-4551(代) FAX.0258-33-7566
[ホームページアドレス] <https://www.hrr.mlit.go.jp/chokoku/>
[E-mail] chokoku@hrr.mlit.go.jp

表紙写真(H18.8撮影) 上: 田代平温泉 中: 旧街道(現在の八十里越) 下: 八十里越入口(福島側)

R6.8作成

国道289号八十里越

八十里越を翔る

八十里越を翔る

はちじゅうりごえ かけ
“八十里越を翔る”
今、新潟と福島を結ぶ21世紀の
かけはしをつくる。

表紙写真(H18.8撮影) 上: 田代平温泉 中: 旧街道(現在の八十里越) 下: 八十里越入口(福島側)

R6.8作成

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「嵐渓史」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(現在の磐越西線)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。

八十里こしぬけ武士の越す峠 河井継之助～戊辰戦争敗走の道

慶応4年5月2日、北陸道を進んだ新政府軍軍監岩村精一郎と長岡藩軍総督河井継之助らが行った「小千谷会談」の決裂によって奥羽越列藩同盟が生まれ、越後は全面戦争へと発展した。

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。長岡城奪還戦の際、敵弾で足をくだいた河井継之助は、担送されて、見附、文那、蘿谷を経て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。

いまでもその部分は「河井新道」と呼び伝えられ、かすかに痕跡をとどめている。

八十里越を世に知らしめた戊辰戦争を語るとき、多くの人々は河井継之助のいたましさを思う。2度と帰ることのない八十里越は死の道であった。「八十里こしぬけ武士の越す峠」の狂句には、越後の山々を、空を、凝視しながらの悔悟と自嘲をかいまみることができる。

(出典:「八十里越(国道289号)一記録が語る歴史の道」)



八十里越入口

小松横手

戦場となった鞍掛峠

八十里越略年表

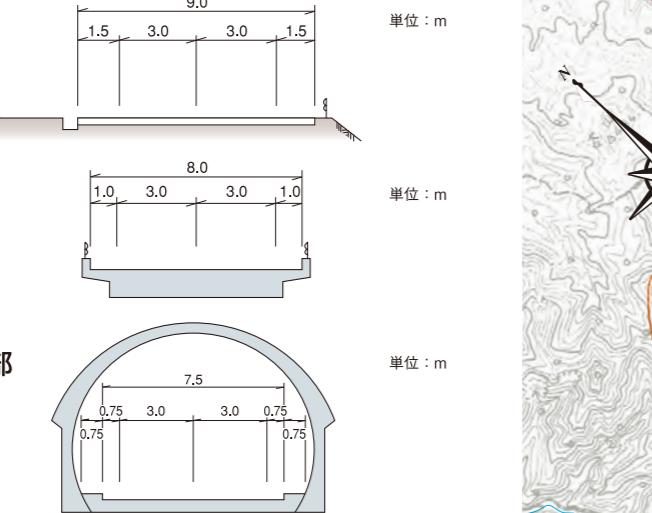
年 号	西暦	主 な 出 来 事
治承 4 年	1180	高倉宮に王の八十里越伝説。
天文 14 年	1545	長尾景虎諸国漫遊後、八十里越にて板尾へ帰る。
寛永18年頃	1641	この頃、奥会津で生産された馬が八十里越で越後におくられる。また、会津の銅、鉛などが八十里越で中越地方に伝授する。
延宝 3 年	1675	中越地方大飢饉、子供たちが会津の村落で助けられる。
天明 4 年	1784	因作による南山地方の窮民を救済する越後米千俵が八十里越で会津に運ばれる。
天保 12 年	1841	田島代官平岡次郎が八十里越開削の必要性を説く。
天保 14 年	1843	8月、鳥羽・伏見の戦、世に「戊辰戦」が起る。5月、長岡落城。長岡藩主父子、婦女子、家臣団が八十里越で会津に退く。
慶応 4 年	1868	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を越える。
明治 6 年	1873	八十里越の改修に着手したが、道路としての体裁を整えるまでは至らなかった。
明治 9 年	1876	「八十里越新道」を築き付何書の上申書を福島県開拓者より県に提出される。
明治 11 年	1878	吉ヶ平、瀧場、蘿谷の三集落が新道反対を唱え、旧八十里越の修復請願を行なう。
明治 14 年	1881	福島県は、2,700円の工事費を背景に、八十里越新道の「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・瀧場・叶津)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に中止される。福島県側では旧道の「木ノ根線」を部分改修し、ルートを叶津～瀧場～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。工事はナラの植木付近で「木ノ根」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(福島県側発表) 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(現在の磐越西線)が全通する。
大正 15 年	1926	未曾有の大水害により八十里越は大被害を受ける。これを契機に鉄道利用が増大する。
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期成同盟会が結成される。
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
計画区间 (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、直轄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。

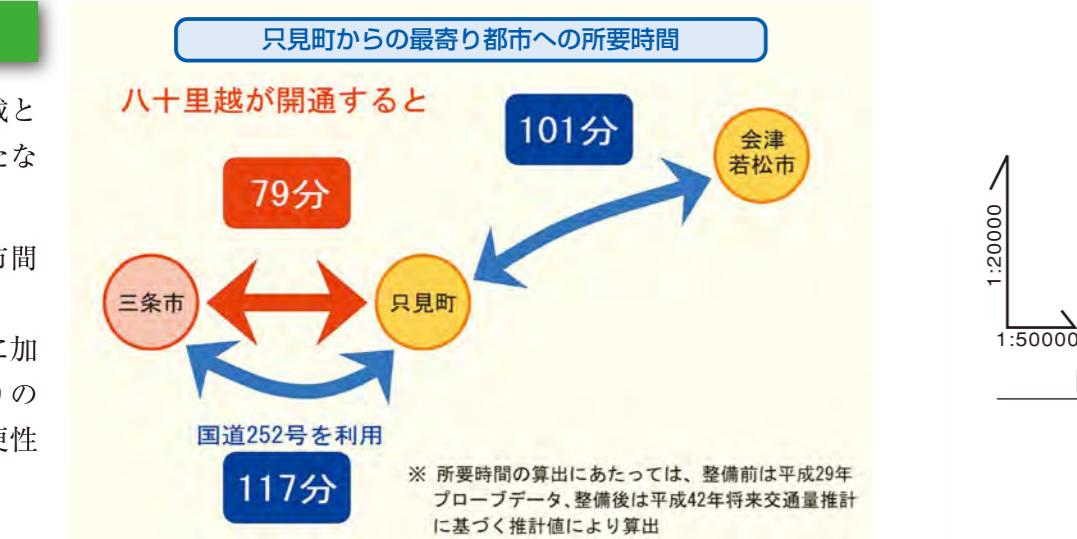
■八十里越の整備により、通行不能区間が解消され、三条市と只見町間の所要時間が78分(約50%)短縮され、通年において、三条市と只見町間の容易なアクセスが可能となり、交流促進が期待されます。



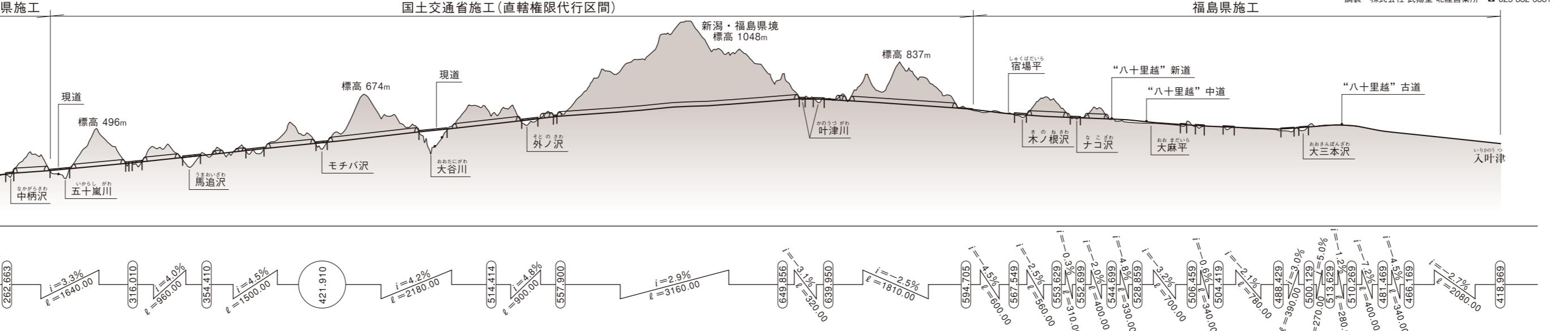
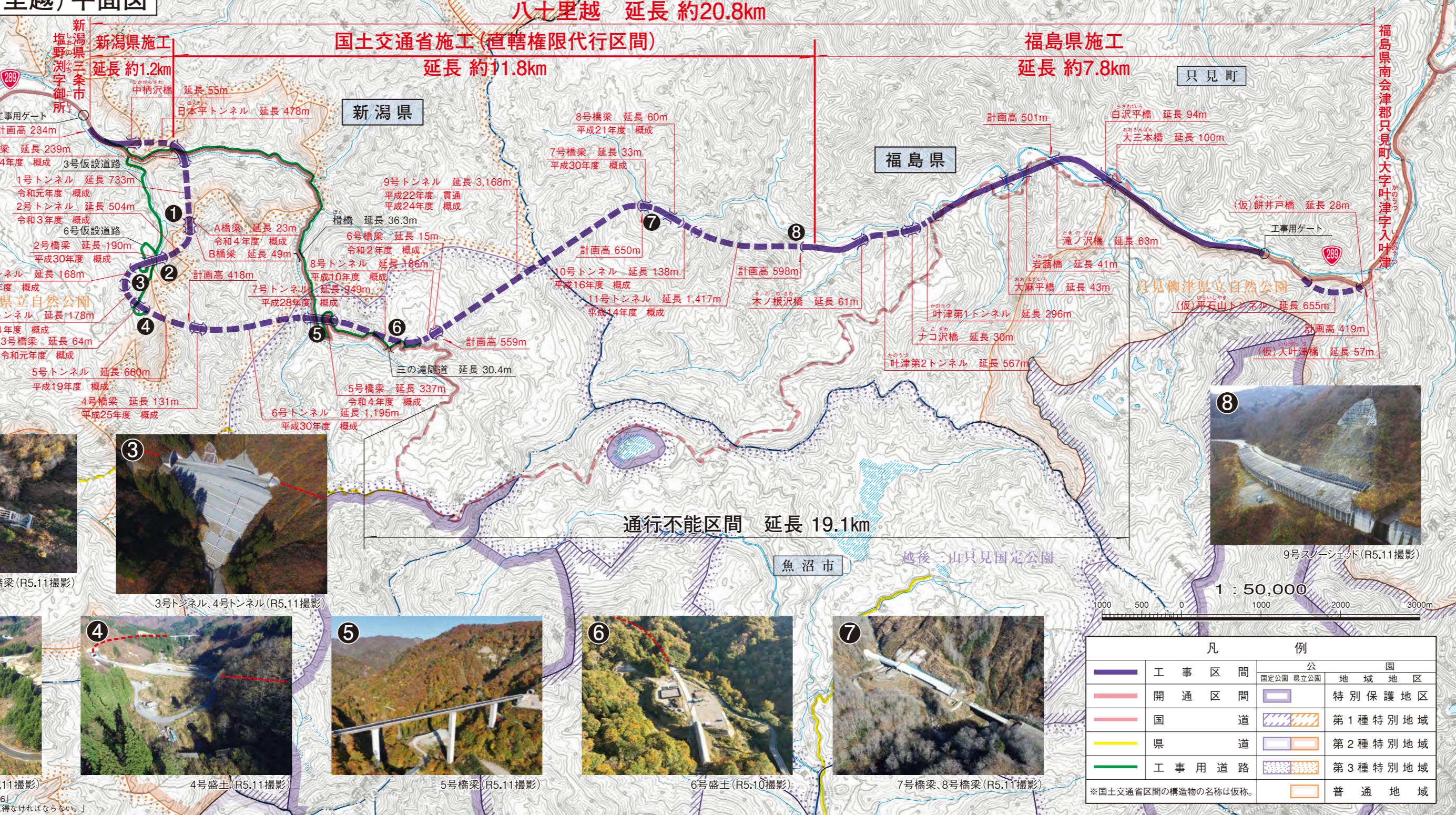
地域間の交流・連携を支援します

■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



期待される効果

救命救急体制が向上します

■只見町には現在総合病院がなく、診療所などで対応できない高度医療や救急医療の主な救急搬送先は、会津若松市にある会津中央病院となっています。
■只見町から会津中央病院までの所要時間は、現在、94分となっています。
■八十里越の整備により只見町から三条市までの距離(所要時間)が短縮され、通年通行可能となることから、新潟県の病院でも医療を受けることができるようになります。
■令和6年3月1日に三条市に開院した済生会新潟県央基幹病院へは、所要時間が75分となるため、救命救急体制の向上が期待されます。

緊急車両の所要時間



※済生会新潟県央基幹病院「JR燕三条駅周辺(高速道路西側)」とし、只見町からの所要時間(他の医療機関と同様に規制速度を用いた)を算出。
詳細な連絡路は未定なため三条燕ICまでの所要時間+5分と想定し算出。

周辺の観光地へのアクセスが向上します

