



新しい時代の八十里越

地域を結ぶ国道289号として

第二次世界大戦後、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め直され、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。

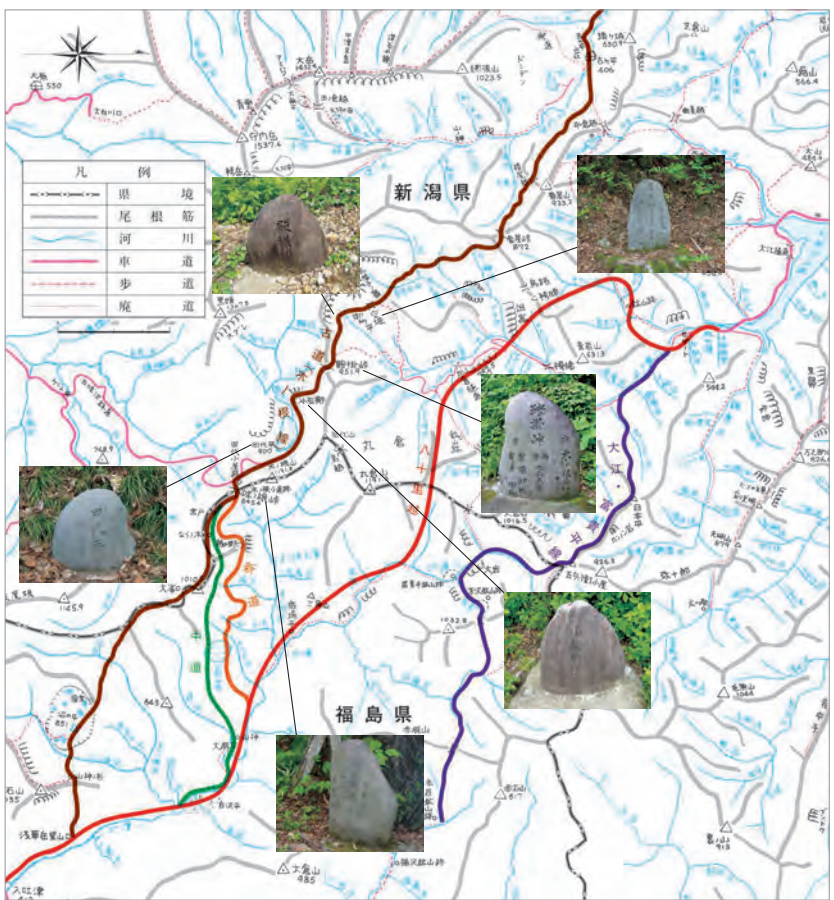
(現在の総延長276.7km、実延長255.8km:2023道路統計年報)

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、烏帽子岳、北に粟ヶ岳、中の又山など標高1,000~1,500m級の山々があります。

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。

八十里越の変遷



八十里越 : 今回の計画・施工の道路
木ノ根線(古道) : 明治時代の始めまで使用された径。木ノ根峠から入叶津間は廃道。
木ノ根線(中道) : 明治時代に木ノ根峠から入叶津間に施工された径。現在は廃道。
木ノ根線(新道) : 中道に替わる径。現在「八十里越」として、吉ヶ平と叶津を結ぶ径。
大江・富貴平線 : 新潟県で提案された径。施工中で計画は中止。

八十里越 略年表

年号	西暦	主な出来事
治承4年	1180	高倉宮以仁王の八十里越え伝説。
天文14年	1545	長尾景虎諸国漫遊後、八十里越にて栃尾へ帰る。
寛永18年頃	1641	この頃、八十里越から奥会津で生産された馬が越後におくられ、会津の籠、鉈などが中越地方に伝播する。
延宝3年	1675	中越地方大飢饉。子供たちが奥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	1841	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	1843	8・9月の2ヶ月をかけて、越後及び会津側とも八十里越の大改修を終る。
慶応4年	1868	1月 鳥羽・伏見の戦、世にいう「戊辰戦争」が起こる。 5月 長岡藩城。長岡藩主父子、婢女子、家臣団が八十里越で会津に退く。 8月 奥州諸藩及び長岡藩士家族等 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には至らなかった。
明治9年	1876	「八十里峠新道之義二付何書」の上申書を福島県関係者より県令に提出される。
明治11年	1878	吉ヶ平、萱場、葎谷の三集落が新線反対を唱え、旧八十里越の修復請願を行う。
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~遅沢~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。新潟県側では旧線の「木ノ根線」を部分改修し、ルートを叶津~遅沢~化物野地~松ヶ崎~泉境木ノ根~田代平~小松橋手~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、新八十里越が完成する。
明治33年	1900	工事はブナの横手付近で「火薬」を使用する。八十里越の通行人員18,500人/年(福島県側発表)、貨物移出入5,260個/年、移出の主なものの価格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	未曾有の大雨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。 吉ヶ平が集団難村。八十里越は廃道に近い状態となる。只見線が全通する。
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(六十里越)が開通する。

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
令和6年度	B橋梁(延長49m) 概成

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



国土交通省 北陸地方整備局
長岡国道事務所
ふる里の めくもり伝える 道づくり

お問い合わせ
〒940-8512 新潟県長岡市中沢4丁目430-1
TEL.0258-36-4551(代) FAX.0258-33-7566
https://www.hrr.mlit.go.jp/chokoku/



令和7年3月作成

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、江戸時代の書物「壬寅隨筆」などには、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、戦国時代に越後・岩代両国間の交流が確認されています。

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、ここから繊維原料、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・人的交流は明治時代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年に岩越鉄道(現磐越西線)が全通したことで、物資や商品の輸送が八十里越から鉄道へと移行し、大正15年の未曾有の大雨によって大被害を受けた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、通行不可能な「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事総督河井継之助が行った「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、敵弾で足をくだった河井継之助は、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。

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じさを思う。二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一」)



河井継之助



小松橋手



戦場となった鞍掛峠

八十里越の自然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。



猛禽類



コシノチャルメルソウ



クロサンショウウオ



ヒメサユリ



モリアオガエル

八十里越の自然

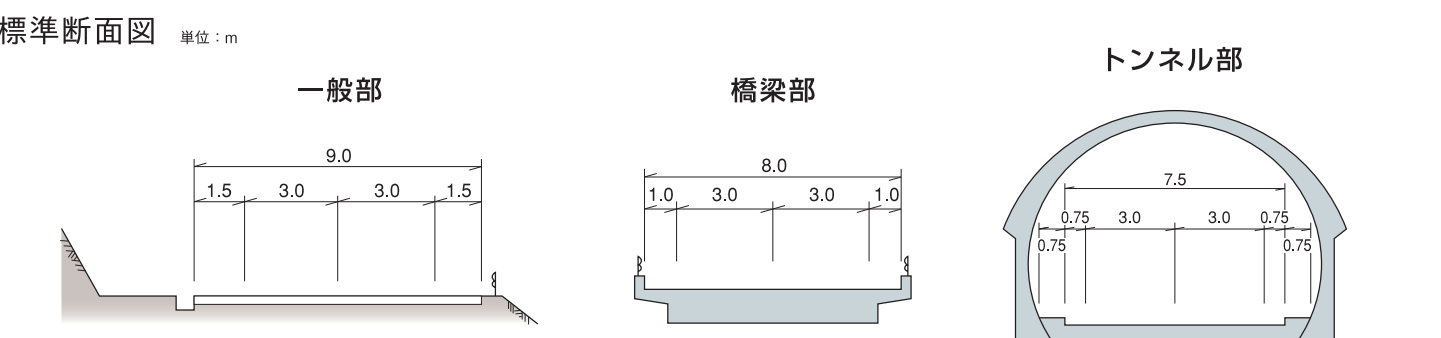
事業の概要

国道289号は、新潟市を起点に福島県いわき市に至る約280kmの道路です。

このうち新潟・福島県境部において19.1kmにわたる通行不能区間解消を目的に、新潟県三条市～福島県南会津郡只見町まで延長20.8kmを「国道289号八十里越」として、新潟県、福島県、国土交通省がそれぞれ事業区間を分けて工事を進めています。

国土交通省 北陸地方整備局 長岡国道事務所では、県境部を含む地形的に一番厳しく、高度な技術力が必要になる区間約11.8kmを県からの要望、第三者委員会の審議を経て、直轄権限代行事業として担当しています。

事業名	国道289号八十里越	幅員	■一般部 9.0m
計画区間	(自)新潟県三条市塩野淵字御所 (至)福島県南会津郡只見町大字叶津字入叶津	■橋梁部 8.0m	■トンネル部 7.5m
計画延長	延長20.8km (うち、直轄権限代行区間の延長約11.8km)	構造規格	第3種 第3級 設計速度50km/h 車線数2車線



地域と連携した開通に向けた取組

自然とインフラの調和や巨大構造物のダイナミックな景観など、工事中の今しか見られない景色や非日常を体感してもらおうと、沿線自治体や建設業界等と協力してインフラの魅力を発信しています。

事業紹介WEB▶

インフラツーリズム 総合学習支援 事業PR動画

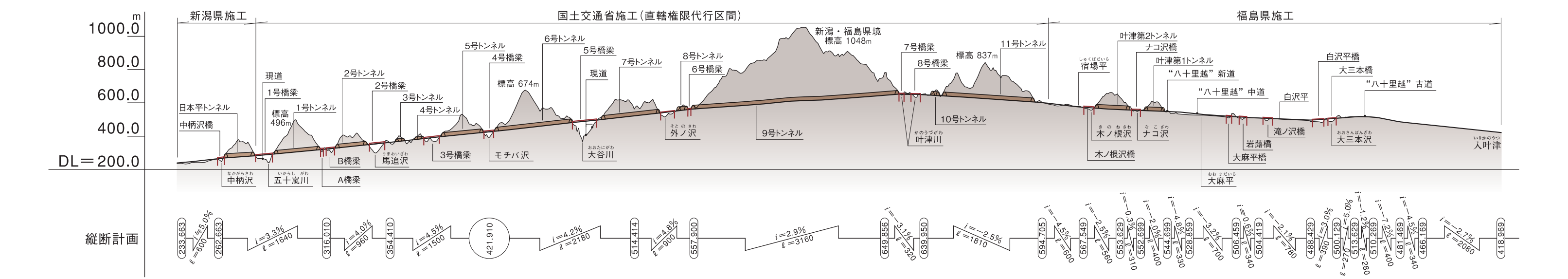
三条市が主催する「秘境八十里越体験バス」では、平成25年度開始からの累計参加者数が1万人を超える人気のバスツアーとなっています。

建設業界の担い手確保のため、建設業界・教育機関・国土交通省の三者が協力して現場見学会を開催しています。

全面開通を見据え、地域の方々や工事関係者へのインタビューを含めて、沿線地域の魅力を紹介しています。



秘境八十里越体験バスの様子 現場見学会・事業説明(中学生)の様子 事業PR動画



期待される効果

通行不能区間が解消します

通行不能区間の解消により、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

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。

只見町の最寄りの都市である会津若松市に加え、三条市が加わることで、日常生活の利便性が向上します。

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、診療所等に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。通年通行可能となることで、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中央基幹病院への所要時間が75分※となるため、救命救急体制の向上が期待されます。

※所要時間は規制速度を用いて算出。済生会新潟県中央基幹病院までの所要時間は、算出当時、詳細な連絡路が未定だったため、只見町から三条市ICまでの所要時間に5分を加えて算出。

周辺の観光地へのアクセスが向上します

関越自動車道と磐越自動車道の間に位置する国道289号が通年に渡って結ばれることで、福島県南会津地域と新潟県中越地域の主要な観光地相互のアクセス性や周遊性が向上し、関東圏からの広域的な観光ネットワークの広がりが期待されます。

