



長谷部大作家文書「新潟ヨリ東京迄通路線絵図」(明治時代)
所蔵：長谷部忠夫 氏
(企画展「八十里越を行く」パネルから)



長谷部大作家文書
「三等線八十里越附替岩代国ヨリ東京通路之儀二付上申」
(明治9年12月・新潟県第一八区区长より新潟県令永山盛輝宛)
所蔵：長谷部忠夫 氏
(企画展「八十里越を行く」パネルから)

明治新道開削への動き

八十里越は、崖崩れが頻繁におこり維持管理が難しい険阻な峠道でした。その上、戊辰戦争の往来で損傷が著しく、明治時代初めには牛馬の通行も不能となっていたため、新道開削の運動が始まりました。明治9(1876)年11月、福島県叶津村区长長谷部保三郎らが「八十里峠新道開築二付協議書」を福島県に提出し、同年12月には新潟県第18大区長涌井三郎らが「三等線八十里越附替 岩代国ヨリ東京通路之儀二付上申」を新潟県に提出し、新潟県側と福島県側協同で、新道開削の運動が展開されました。

両請願は共通して八十里越は新潟県から

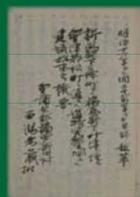
福島県叶津、只見、田島、山王峠、栃木県經由で東京までの近道とし、「新潟港ヨリ東京へ」の直路としている点です。また、新潟県側の上申では、信濃川と合流する五十嵐川で荒沢經由の大谷までは舟運が可能で、陸路も吉ヶ平を經由する旧路に比較して、長野・塩野・大谷から鳥越峠を経て叶津に出る新路線は、急坂や難所が少なく7里の道程になり、降雪が遅く雪消えが早い利点も強調しました。その上、新潟港から東京までは三国峠越よりも13里も短縮され「東京への近道」となり、交通・運輸の便がよくなり、この地方は一層開発されるというものでした。

難工事を越えて県道編入へ

新潟県側は、明治21(1888)年の県会で23年度までに起工することが決まっていたので、新路線の工事の取組は早く、明治22年(1889)9月、旧線と新線の調査と下図の作成や現況調べを開始しました。新潟県側は、従来路線の改修でしたが、荷車を通すために勾配を可能な限り緩やかにする必要があり、一部で新しい道も切り開きました。高低差がある番屋の切り通しから高清水沢までは、旧線を挟んで九十九折にし、急斜面の中腹や尾根を掘り割り深い谷を渡る山道を幅15尺にするのは困難の連続でした。また、空堀地内は巨岩が多数あり、鶴嘴や唐鋸などでは手に負えず、堅い岩は鑿で砕き、さらには火薬も使い工事を進め、空堀地内の巨岩の切り通しは見事なまでに15尺の幅で切り開かれました。削った岩の一部は補強を兼ねて道の肩に整然と積み上げられています。

総工費11万7千余円をかけた難工事でしたが、明治23(1890)年9月に遂に完成しました。福島県側より4年も早い完成です。また、開通と同時に八十里越も含めた三条・叶津線の新潟県側は県道に昇格しました。福島県側は明治28(1895)年から再三県知事あてに県道編入の請願を提出しましたが、叶津から八十里越県境までの県道編入が実現したのは、新潟県側の県道編入から33年後の大正12(1923)年でした。

明治新道開削は、西潟為蔵が地域社会の発展をめざし開削の早期実現のため東奔西走し、明治19(1886)年1月には「負債償却ノ為メ田反別二町三反二畝歩ヲ売却」し私財を投じてまで活動を続けた結果であったといっても過言ではないでしょう。



「[明治16～22年の八十里越道路開削二関スル日記抜粋]」所蔵：新潟市
(企画展「八十里越を行く」パネルから)