

明治新道ルートの決定

明治16(1883)年の臨時県会で議決された23路線の道路改築ですが、大不況や信濃川改修などで、計画最終の明治21(1888)年になっても、4路線しか竣工していなかったため、同年12月の県会に残る19路線を22・23年度に起工する建議が提出、可決され、知事が認可しました。これで新八十里越の工事着手が急がれることになりました。

明治22(1889)年6月に新潟、福島両県の土木課長、郡長、それに新八十里越の推進者西潟為蔵など総勢20人が八十里越の遅沢の小屋に泊り、新路線「大谷・富貴平線」と従来路線を踏査して比べ、新八十里越の路線の確定を協議しました。この時、西潟は「大谷・富貴平線」は従来路線より距離が短く、更には積雪が少く雪消えが早いという利点を力説し、佐々木福島県土木課長に同意を迫りましたが、佐々木は経費の過大を理由に

しません。協議の結果、「大谷・富貴平線」は距離が短く平坦であるが、ルート一帯は予想以上に峻険で岩盤が多く、技術・費用の両面で工事は困難であるとされました。従来路線の改修の場合は、屈曲部の改修と部分的開削でよく、少額の工事費で車道にすることができると判断され、新潟県側は県境の木ノ根まで従来路線を改修し、福島県側は木ノ根から叶津へ至る新路線を開削するルートが決められました。これが、現在私たちが「明治新道」と呼んでいるルートです。

西潟が永世の便宜になると推進した「大谷・富貴平線」は、現在工事が進められている国道289号八十里越のルートに近く、西潟の新ルート開削の夢は、令和の時代に受け継がれ、最新の土木技術をもって工事が進められており、早期開通が期待されています。

新潟県会議員西潟為蔵の活躍

八十里越明治新道開削の新潟県側の強力な推進者、西潟為蔵は、弘化2(1845)年10月15日、越後国蒲原郡福岡新田村(現三条市福岡)で生まれました。西潟家は7町5反の田畑を持つ地主でした。

西潟は明治16(1883)年3月に新潟県会議員に初当選し、同年8月には新八十里越「大谷・富貴平線」の早期実現に向けて踏査し、自費で測量を進めました。同年11月の臨時県会「道路改築の件」で、西潟は「八十里越道路開鑿」を県当局に建議させ、「新潟ヨリ三条ヲ経、福島県下南会津郡叶津村ニ通ズル線路開鑿」が可決されました。西潟の道路開削に対する考え方は、「人民ノ負担ヲ重ク」という点を懸念しながらも、「一時ノ困難ハ他日莫大ノ利益トナルノ元素」であると県会で発言しています。

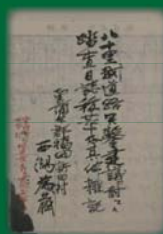
新八十里越開削にあたっては福島県との交渉も

必要であり、明治17(1884)年6月、西潟は福島県令三島通庸と面談しました。また、同年9月に西潟は八十里越を越えて、只見村役場・南会津郡役所などに出向き叶津線開削を遊説し賛辞を受けました。

新八十里越「大谷・富貴平線」開削実現の見通しがついたと判断した西潟は、明治19(1886)年に篠崎新潟県知事と上京して内務大臣山県有朋に面会し、八十里越線は里道ながら将来的に県道に昇格するとして、国庫補助を強く要請しました。当時の内務省の内規では、国・県道で明治19(1886)年までに開削する場合は国庫より3分の1の補助がありました。山県大臣は北越戊辰戦争で八十里越のことを詳細に承知していて、福島県へ通ずる八十里線は国・県道と同様とし補助することを了解しました。



「八十里越絵図」
所蔵：新潟市
(企画展「八十里越を行く」パネルから)



「八十里越道路開鑿建議二対スル踏査日誌抜粋及其他」
所蔵：新潟市
(企画展「八十里越を行く」パネルから)



「新潟県臨時県会議員着席番号表」
(明治18年10月)
所蔵：新潟市
(企画展「八十里越を行く」パネルから)



西潟為蔵
所蔵：西潟精一氏
(企画展「八十里越を行く」パネルから)