# 栗子ハイウェイ開通 50 周年記念シンポジウム報告

万世大路研究会（大滝会）
鹿摩貞男

## はじめに

平成 28 年（2016 年）5 月 29 日は、現国道 13 号栗子国道（栗子ハイウェイ）が昭和 41 年（1966 年）5 月に開通してから丁度 50 年目にあたる。この節目の日を記念して、米沢市に於いて記念シンポジウム栗子ハイウェイ開通 50 周年（～みらいに輝く“みち”新に始まる栗子ハイウェイ～）が下記の通り開催され、記念講演講師及びパネルディスカッションパネラーとして参加してきたので報告する **（別添リーフレット参照）**。

当日の参加者は約 430 名と大変な盛況で､大滝会からも木村義吉会長をはじめ 11 名の方々に参加して頂きました。

**記念シンポジウム　栗子ハイウェイ開通 50 周年**

**日時　平成 28 年 5 月 29 日（日）**
**13 時 30 分～16 時 30 分**
**会場　伝国の杜　置賜文化ホール**
**米沢市丸の内一丁目 2 番 1 号**

**【シンポジウム】**

**オープニング　13:30～　50 年前のお宝映像上映**
**～「栗子ハイウェイ」建設当時を振り返って～**

**第 1 部　13:55～　記念講演**
**「栗子峠の歴史」講師:鹿摩貞男（万世大路研究会）**

**第 2 部　14:40～　パネルディスカッション**
**“みち”の向こうに広がる魅力ある地域を目指して**

**コーディネーター**
**山形新聞社 論説委員長 小林 裕明**

**パネリスト**
**かねしめ水産株式会社 代表取締役社長 齋藤 隆夫**
**小野川温泉亀屋万年閣 若女将 佐藤 梨絵**
**万世大路研究会 鹿摩 貞男**
**Yプロジェクト株式会社 社長 島 康子**
**山形県置賜総合支庁長 武田 一夫**

**アドバイザー**
**国土交通省山形河川国道事務所長 廣瀬 健二郎**

**（敬称略）**

併せてパネル展示がありました。

**栗子ハイウェイ 50 周年パネル展**

**場所　伝国の杜置賜文化ホールロビー**

**（写真－1①～3⑤）**

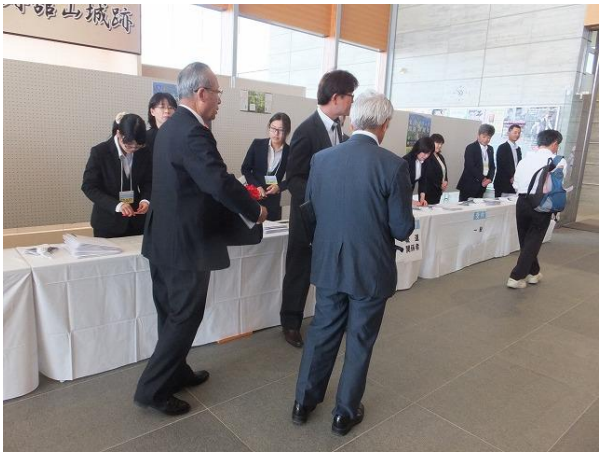
写真－1①　会場に隣接している松が岬公園（米沢城趾）、奥に上杉神社（本丸跡）あり。

写真－1②　松が岬公園上杉鷹山像　上杉藩第 10 代当主、治憲（1751～1822、享年 72）。上杉藩中興の祖。会場名「伝国の杜」は鷹山が藩主の心得として次期藩主に与えた「伝国の辞」からとられたもの。　左側説明板「なせば成る…」

写真－1③　松が岬公園伊達正宗公生誕の地石碑。天文 18 年（1548 年）伊達家 15 代晴宗（正宗の祖父）が居城を福島県桑折西山城から山形県米沢城に移す。伊達氏 17 代独眼竜正宗、永禄 10 年（1567 年）8 月 3 日、米沢城にて 16 代輝宗嫡男として誕生す

写真－2①　会場　伝国の杜 置賜文化ホール（米沢市）、松が岬公園に隣接。

写真－2②　行事案内

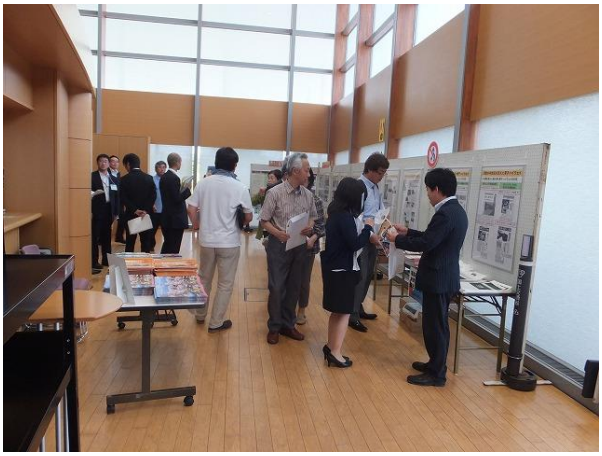


写真－2③　受付

写真－3①　パネル展

写真－3②　パネル展

写真－3③　パネル展



写真－3④　　パネル展

写真－3⑤　パネル展　栗子隧道関連の岩石も陳列

ここでは最初に、今回 50 周年となった当時の開通区間の概要について記しておきたい。

50 年前のこの日（昭和 41 年 5 月 29 日）開通したのは、福島市飯坂町俎石（当時総称して瀬沼地区と言っていた）～米沢市万世町刈安川越石までの L=20.1 ㎞である。冬期交通止めとなる旧道の福島県飯坂町中野旧猪橋（現猪沢橋付近）～米沢市万世町刈安字川越石（米沢砕石（株）入口付近）までの約 L=16.4ｋｍ（実質的には、当時福島県側の人家最奥となる大滝集落高野家（旧宮内屋旅館）付近から交通止めとなるので 1.5 ㎞ほど手前となり L=17.9 ㎞）を包含した区域である。従って、東西両栗子の長大トンネル 2 本を含むこの日の新道開通によって冬期交通不能区間がバイパス化されることとなり、国道の標高が大幅に低下したことと相まって除雪体制が整い冬期交通止めが解除されることとなった。冬でも首都東京へ向かう道路が確保されると云うことはまさに置賜地方の人々の悲願であったのである。実は、東京オリンピックのあった昭和 39 年当時、米沢から福島へ冬場は道路が通じていなかったのである。今では想像すらできないことであろう。

開通直前、昭和 40 年（1965 年）の旧道の交通量が 419 台/日であったものが開通時点（昭和 41 年）では約 3,000 台/日（ピーク時 5,700 台/日、S41.9 月平均約 2,200 台/日）を数えている。当初の計画交通量は、昭和 55 年 3,500 台/日と見積もられていたことを思えば（開通後の再予測では 7,300 台/日）、開通直後に計画交通量に匹敵（或いはオーバー）する予想を遥かに上回る交通量になったと云うことは、取りも直さずそれだけ山形・福島両県民の期待が大きかったことを物語るものであろう（交通量は『栗子トンネル工事誌』より）。現在の交通量は 8,000 台/日前後となっている。

このために当分の間（数年程度）両栗子トンネルは自然換気でまかなうと云う当初の方針を変更せざるを得ず、開通直後から換気施設を急遽増設（後日の手戻りをなくすため一部施設を施工済み）して稼働させることとなり、開通した昭和 41 年度中には設置工事を終了、昭和 42 年度か

ら本格的に機械換気（下方送気形半横流式）を開始している（現在の換気方式は、平成 25 年 12 月にジェットファン方式に改修されている）。

なお開通延長としては L=20.1 ㎞となっているけれども、既に供用を開始していた山形県側の現道改良分 L=9.3 ㎞を含めると約 30 ㎞となる（うち花沢跨線橋部分は S41.10 開通）。また、開通延長 L=20.1 ㎞の中には、福島県側の現道改良部分（銅屋地区や朴沢地区）で順次供用が開始されていた箇所を含んでいる（開通前年には大滝集落入口付近まで約 L=6 ㎞が供用開始されている）。

いわゆる「栗子国道改築事業」として全体（福島市森合町～米沢市花沢信濃町（現東一丁目）間 L=39.8 ㎞）が完成したのは、信夫山バイパスが供用開始（下り車線側暫定）された昭和 45 年（1970 年）4 月 8 日のことである。

**［別添資料―1、所収「万世大路変遷概要図」］参照**

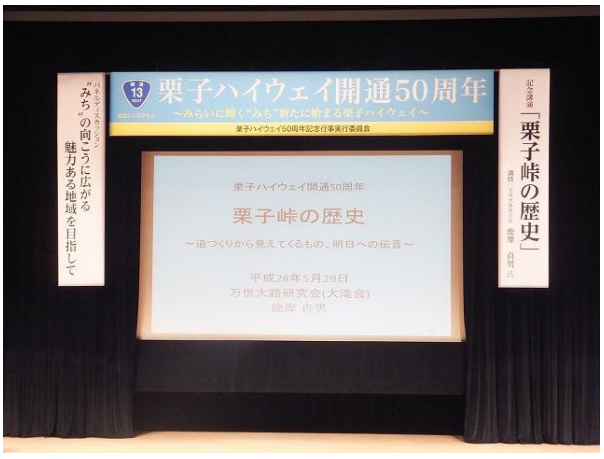
## 第 1 部　記念講演

記念講演に先立ち、栗子国道改築工事の記録映画「栗子国道」（ダイジェスト版）が 50 年前のお宝映像として 10 数分間上映された**（写真－4）**。

写真－4　栗子ハイウェイ 工事記録映画「栗子国道」の上映（山形河川国道事務所提供）

栗子国道改築工事の記録映画は、昭和 38 年度（夏）から昭和 41 年度まで 3 箇年に亘って制作（新潟映画社）されたもので、第 1 部（調査計画編 25 分、以下同タイム）・第 2 部（工事編 1）・第 3 部（工事編 2）からなっており、供用開始後の状況（一般交通、除雪等）を加えて総集編（40 分）が昭和 42 年 3 月に作られたものと思われる。総集編はストーリー性もあり BGM もそれなりに整っており、ナレーターは当時のＮＨＫの看板アナウンサー平光淳之助で本格的な記録映画となっている。今回上映されたものは、その総集編のダイジェスト版（16 分編集）である。

次いでシンポジウムの第 1 部として筆者による記念講演（「栗子峠の歴史」～道づくりから見えてくるもの、明日への伝言～）をおこなった。その内容は次の通りである。**（写真－5①②）**




写真－5①　記念講演「栗子峠の歴史」

写真－5②　記念講演「栗子峠の歴史」（事務所提供）

**［別添資料―1、パワーポイント資料「栗子峠の歴史」「栗子隧道碑記」「万世大路変遷概要図」］参照**

【記念講演】

## 栗子峠の歴史
## ～道づくりから見えてくるもの、明日への伝言～

〈講演内容〉

**哀　悼　　《万世大路の建設に殉じられた方々のご冥福をお祈りいたしました》**

**総説　歴代事業の概要**

**1. 明治の新道開設（初代万世大路）**

**2. 昭和の大改修　（2 代万世大路）**

**3. 栗子国道改築　（3 代万世大路）**

**4. 東北中央自動車道（福島 JCT～米沢北 IC）**

**各事業を巡る若干の話題**

**1. 明治の新道開設（初代万世大路）**

**1－1. 初代万世大路は山形県と福島県が協力共同して建設したもの**

1－2. 万世大路の由来

**1－3. 栗子隧道、米沢側坑口新旧並列の謎**

**1－4. 工事状況（栗子隧道）**

**1－5. 栗子隧道碑記**

**2. 昭和の大改修（2 代万世大路）**

2－1. 5 号国道改良工事は失業対策事業だったのか

2－2. 工事概要

**3. 栗子国道改築（3 代万世大路）**

**3－1. 栗子トンネルの路線選定問題、1 本案か 2 本案か**

**3－2. 栗子技術者、東北各地で活躍**

（以上の内容で太字部分を重点的に説明）

### 〈 総説　歴代事業の概要 〉

講演の冒頭、3 代にわたる万世大路建設で殉職された方々のご冥福をお祈りしました**（写真－5③）**。

写真－5③　3 代に亘る万世大路建設の殉職者へ哀悼、栗子国道（栗子ハイウェイ）改築工事慰霊碑

なお、山形県側で施工した初代の栗子隧道工事で多数の犠牲者を出したとの説をなす向きがあるけれども、当該工事では死亡事故は皆無であったと云う（当時の栗子隧道工事責任者山形県土木課長高木秀明「栗子新道工事始末記」、『三島文書』所収 203 頁）。

続いてパワーポイントを使用しテーマの一つ目として栗子峠の歴史、3 代に亘る歴代事業の概要、それぞれの果たした役割意義に

ついて説明しています。

先ず初代万世大路福島～米沢間 L=48.3 ㎞が明治 9 年（1876 年）11 月から明治 14 年 9 月まで（4 年 11 ヶ月間）新設工事がおこなわれ、明治 14 年 10 月 3 日には明治天皇のご臨席のもとで開通式がおこなわれたこと、万世大路の名称を明治天皇から賜ったことなどを説明しています。

従来の板谷街道では人･馬などの通行のみで荷車類が通行出来なかったけれども、新道（万世大路）の開設によって荷馬車の通行が可能となり福島･米沢間の交流（物流）が盛んになった。また、道路状況が良くなったことで、従来二泊必要であった行程も一泊で済むようになり、草鞋（わらじ）も 5 足必要であったものが 1 足で足りるようになった等の整備効果について触れた。

次に 2 代目の万世大路について取り上げた。昭和初期自動車の保有台数が増加したことに伴い自動車が通れる道路が必要となってきたために、特に山岳部の L=14.4 ㎞について隧道の拡幅などの改修工事が昭和 8 年（1933 年）4 月から昭和 12 年 3 月まで（4 年間）当時の内務省直轄事業としておこなわれた。新しい 2 代目万世大路（国道 5 号）は完成後自動車通行が可能となった。鉄道より 30 分早くなり 2 時間あまりで福島米沢を結ぶこととなって戦後は定期バスも走った。しかし、冬期 5 ヶ月間は通行止めとなっている**（写真－5④）**。

**写真－5④　「大滝集落積雪状況」 左側観客席前列に大滝会の皆さん**

さて、次は開通 50 周年を迎えた現国道栗子国道すなわち栗子ハイウェイ（3 代目万世大路）である。昭和 30 年代本格的な車社会（モータリゼーションの進展）を迎えようとしていた時期で、冬期交通の確保ができ走行性の良い新な道路建設を目指し、昭和 36 年 10 月から昭和 41 年 5 月（4 年 8 ヶ月）にかけて栗子国道改築事業が当時の建設省直轄工事として実施された。

この工事が完成し名づけられたのがすなわち栗子ハイウェイ（昭和 41 年 5 月 29 日開通式に出席した当時の佐藤内閣瀬戸山三男建設大臣により命名）で、この開通により福島～米沢の自動車交通が通年可能となり時間も 1 時間あまりで結ばれ人的交流･物流が飛躍的に進展することとなった。

最後は、現在建設中の東北中央自動車道を一応取り上げたけれども、筆者講演の範疇外とも思われるので、これについては平成 29 年度中に開通する福島 JCT～米沢北 IC 間 L=37 ㎞（内福島 JCT～大笹生 IC 間 L=1.4 ㎞は H28 秋開通予定）が無料開放となること、所要時間が 40 分から 20 分になると云うことについてのみ報告した。

**〈 各事業を巡る若干の話題 〉**

次に本講演の二つ目のテーマとして、歴代各事業の話題をいくつか取り上げてお話しをした。

まず明治の新道開設（初代万世大路）では三つの話題を取り上げた。

最初に、初代万世大路は山形県と福島県とが協力共同して建設したものであることを強調した。

巷間、万世大路は三島通庸山形県令が一人でやったかのように云われる場合があるけれども、福島県側（中野新道 L≒30 ㎞）にはなんの関わりも持っていない。そもそも、福島～米沢間に新道を開設しようと最初に言いだしたのは福島県側であり、それは三島酒田（鶴岡）県令が赴任する 1 年も前である。しかも後に統一福島県初代県令となる山吉盛典福島県参事（当時県令不在で事実上の県令代理）は、自ら野宿をしながら中野新道（万世大路福島県側）のルート調査をおこなっているほどである。

二つ目として栗子隧道、米沢側坑口新旧並列の謎について最新の情報を提供した。米沢側に明治と昭和の坑口が並列して存在するのは､明治の隧道が山形県側で坑口から 60ｍほどが南側に 23 度折れ曲がって造られていて､昭和の大改修の時に既設隧道を直線に直したことによりその 60m 分が残存することとなったためである。そもそも明治の栗子隧道が何故曲げてあるのかと云うことが問題なわけであるが､その設計意図を直接説明した資料には今のところ接していない｡巷間、風雪を防ぐためとも云われているものである。しかし、三島通庸の研究家として有名な小形利彦先生が最近著された著書で、初代栗子隧道の測量技師中村章重の証言を伝えている。それによれば正式測量前に隧道は既に掘削されていて（約 17m進捗）、測量の結果坑口位置が間違っていたことがわかり、その後位置（隧道中心線）を修正しながら掘り進んだ結果、坑口が曲がってしまったということのようである。傾聴すべき情報で今後検討する必要はあると思われるが、そのあたりが真相なのかも知れない**(写真－5⑤)**。

**写真－5⑤ 栗子隧道米沢側坑口並列の謎**

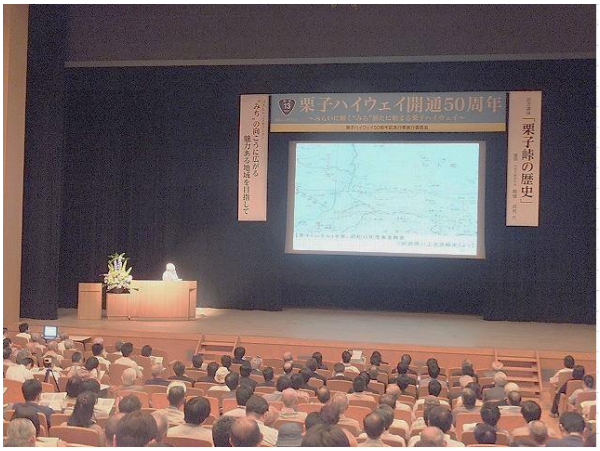
三つ目の話題は栗子隧道の記念碑（栗子隧道碑記、漢文（白文）全文及び訳文を資料として配付）について少し触れた。それは、記念碑の篆刻（篆書体の題字）の揮毫者が、栗子隧道の開通式に明治天皇の供奉員（お供）の筆頭として参加していた有栖川宮熾仁親王（港区有栖川宮記念公園に銅像）によるものであることをお話しした**(写真－5⑥)**。

**写真－5⑥ 栗子隧道碑記、篆刻(題字)揮毫者、有栖川宮熾仁親王殿下**

次に「昭和の大改修」については概要の中でやや詳しく触れたので特に取り上げて話題提供はしていない。

最後の話題として「栗子国道（栗子ハイウェイ）改築事業」の路線選定（メイントンネルの 1 本案か 2 本案）問題について取り上げた。現在、栗子ハイウェイとして東西 2 本の栗子トンネルで結ばれているが､その 2 本案のルートは、数年間の議論の末昭和 37 年 2 月に当時の建設本省会議室で技監の裁定により決定したものだという。昭和 35 年度の事務所概要（図）を見ると、5.7 ㎞の 1 本案が描かれており、当時の事務所技術陣としては 1 本案ルートを強く望んでい

たことの表れであろう。2本案の裁定に事務所では落胆したとも伝えられている**(写真－5⑦)**。




写真－5⑦　栗子国道（栗子ハイウェイ）改築工事路線選定問題

さて、今回記念講演の締めとして、この栗子国道（栗子ハイウェイ）改築工事は単に福島米沢間の発展に寄与したばかりでなく、トンネル工事の新技術新工法が採用されそれらを持って当工事に従事した技術者はその後東北各地に散らばり道路づくりに貢献、東北全体の発展にも寄与したということを述べた。

**「この長大トンネルの新知識を習得した技術人脈によりその後、次々と技術の伝播が図られ東北の脊梁山脈を抜いて、経済、社会、文化の交流に貢献することになったのであります」**

（『栗子国道開通30周年記念講演会誌』（H9.2.15）（元東北地方建設局長吉越治雄氏）より）

講演後、「万世大路」の読み方・アメリから輸入した掘削機、二ツ小屋巡査駐在所の位置・崩壊している二ツ小屋隧道などについて質問があり回答了解して頂いた。質問時間を含めほぼ45分間の記念講演を終了した**(写真－5⑧⑨)**。

写真－5⑧　質問者と「熱心に聴講する大滝会の皆様」

写真－5⑨　大盛況の会場と熱心に聴講される大滝会の皆様。前列奥から阿部ミチ、渡辺智、渡辺光義、柾木新吉、高野英治、伊藤弘治、その後ろ渡辺ヨミ子、渡辺チヨ、後ろ3列目渡辺正義、木村義吉（会長）、斉藤正美の各氏（事務所提供）

**第2部　パネルディスカッション**

パネルディスカッションは、**「“みち”の向こうに広がる魅力ある地域を目指して」**をテーマにおこなわれた。今後開通する東北中央自動車道が地域にもたらすストック効果を最大限に発揮させるた

め、抱える課題や取り組み等の情報を共有し、連携・協働の必要性と、更に輝く地域となるための展望などを議論し、魅力ある地域づくりの方策を探ろうとしたものである（事務所資料より）。

パネルディスカッションのメンバーは下記の通りである**（写真－6①②③）**。

写真－6①　パネルディスカッション（事務所提供）

写真－6②　コーディネーター＆アドバイザー

写真－6③　パネラーの皆さん（事務所提供）

コーディネーター

山形新聞社　論説委員長　小林　裕明

パネリスト

かねしめ水産株式会社　代表取締役社長　齋藤　隆夫

小野川温泉亀屋万年閣　若女将　佐藤　梨絵

万世大路研究会　鹿摩　貞男

Ｙプロジェクト株式会社　社長　島　康子

山形県置賜総合支庁長　武田　一夫

アドバイザー

国土交通省山形河川国道事務所長　廣瀬　健二郎

（敬称略）

パネルディスカッションの内容は概ね次の通りである。

**（1）現在の取り組みや課題**

**（2）東北中央自動車道の開通をきっかけに変わっていくこと、期待すること**

**（3）魅力ある地域のために必要なつながり、今後の取組みや将来図**

それらについて各パネラーが流通（物流（水産）の活発化）、観光（温泉・周遊観光地づくり）、万世大路関連団体（保存と活用）、地域づくり（地域連携と活性化）、行政（地域経済と広域観光）の立場で、それぞれ有意義な意見等を述べている。ここでは、万世大路関連団体として筆者の発言（概要）のみを紹介する**（写真－6④）**。

写真－6④ 万世大路の保存と活用について発言
（事務所提供）

**（1）現在の取り組みや課題（万世大路研究会としての活動報告）**

万世大路研究会は、好学の士（会社員、NEXCO 職員、公務員、国交省 OB など）がそれまで個人的におこなってきた調査研究活動を組織的におこなうことによって、社会に一層の貢献をするべく平成 21 年（2009 年）2 月に結成された任意団体である。研究会は、万世大路をはじめとする東北の歴史的幹線道路に関わる調査・研究、研究成果の公表を通じ、地域の文化・学術研究に貢献することを目的としている。また関連して現地ガイド（ボランティア活動）や各種著作・レポートの発表をおこなっている。

研究会は、万世大路の研究成果の発表会、各種イベントの後援、（社）東北建設協会（現（一社）東北地域づくり協会）の協力を頂きながら研究成果をまとめた調査報告書『万世大路を歩く』の発刊（200 部）をおこなった。『万世大路を歩く』は国会図書館や地域の図書館、万世大路沿線の学校等 36 機関に配布した。また、平成 22 年（2010 年）11 月には福島市において『万世大路を歩く』の報告会を実施し、市民約 200 名の参加を得て万世大路への理解を深めることができた。

**（2）東北中央自動車道の開通をきっかけに変わっていくこと、期待すること**

万世大路の開通後（明治 14 年（1881 年）10 月 3 日）は、米沢・福島間の荷車や人で福島市内の置賜通りはごった返していたという（『町史　わが町おきたま』40 ページ）。ちなみに置賜通り（一丁目、二丁目）は、明治 6 年の図面に見えており、米沢街道の起点付近にあたることから、福島米沢間の交流を発展させようと通り名が置賜通りとなったものではないだろうか。「置賜町」と云う町名になるのは明治 32 年（1899 年）1 月 1 日からである。

明治 32 年 5 月の奥羽線の開通後は往時のような活発な交流は無くなったであろう。

栗子ハイウェイの開通後（昭和 41 年（1966 年）5 月 29 日）は、福島・相馬・米沢の経済界の連携は大変強いものがある。商工会議所が中心になって昭和 57 年 10 月以降毎年「福島・相馬・米沢地域経済開発懇談会」が開催され、広域観光対策、交通網の整備、地域開発に取り組んできている。

今回の東北中央自動車道の開通により僅か 20 分で福島米沢が結ばれることとなり明治初期のような活発な交流が期待される。

**(3)魅力ある地域のために必要なつながり、今後の取組みや将来図(万世大路関連団体個人の紹介)**

①万世大路の土木遺産としての価値と活用法

土木遺産旧万世大路は、「地域の自然や歴史・文化を中心とした地域資産の核」(土木学会選奨土木遺産)としてその価値は大変高く保存･活用していく必要がある。また、明治期万世大路(明治 14 年 10 月開通)と昭和期万世大路(昭和 12 年 3 月「昭和の大改修」以降)が現存していることにより、道路構造令(基準)や土木技術の変遷を学ぶことができる。

旧万世大路は、土木学会選奨土木遺産(平成 24 年 10 月 6 日認定)となり一応の管理者が形式的に存在しているけれども､実質的な管理は行われていない(財政的な支援は一部あり)｡現在は、民間団体・個人によるボランティア活動により保存や整備がおこなわれている状況である。構造物の劣化損傷、道路の荒廃・崩壊が進んでおり緊急に対策が必要である。また、記念碑等についてもその建立の意義などが正しく伝えられていないものがあり、それについて適正な保存管理を進めていくべきものと思われる。

これら万世大路の整備(除草伐木、植樹、案内板の設置等)、保存活動や学習会への活用等に取組んでいる団体とその状況についてスライドで紹介した。

②観光ボランティアの育成

現場ガイドは、単に土木施設(遺産)の知識ばかりでなく、例えば万世大路にまつわる動植物の解説や、地域の歴史的な背景などについて説明できる能力を身に着けていけば、観光ボランティアとして万世大路についてより魅力的に伝えていくことができるようになるであろう。このようなボランティアの育成が系統的組織的におこなわれることを望むものである。

**[別添資料―2 「パネルディスカッション用パワーポイント資料」参照]**
**[別添資料―3 「パネルディスカッション発言メモ」参照]**

以上の各パネラーの発言の後に本日のアドバイザー廣瀬健二郎国土交通省山形河川国道事務所長、コーディネーター小林裕明山形新聞編集委員長からそれぞれ示唆に富むまとめのご発言があったのでその概要を紹介しておきたい(筆者のメモによるものでご趣旨と違(たが)う整理になっている場合はご寛恕下さい)。

アドバイザーの廣瀬山形河川国道事務所長は次のように述べられた。

山形へ赴任してきて大変に魅力のある土地であると感じた。地元の方は意識されていないかも知れないが、例えばいろんな食べ物が本当に美味しく外に向けて大いにＰＲしていく必要があると思いました。また山形には個性のある地域が多く残っていてこれを大事にしていきたい。観光の面で考えると山形県内には温泉が豊富にあり、また最近は万世大路旧道を歩くツアーが人気となっていて観光資源として活用出来ると思われます。

こちらには上杉鷹山の有名な「なせば成る なさねば成らぬ何事も 成らぬは人のなさぬなりけり」という良い言葉があります**(写真－1②参照)**。やれば出来ると思います。道路を造るのは我々の仕事ですが、これをどう活用していくのかは地域の課題であると思いますので皆様と共に盛り上げていきたい。

最後にコーディネーターの小林山形新聞編集委員長は次のように述べて本日のシンポジュウム

を締めました。

万世大路の歴史に触れながら過去を振り返り現在について将来に向けて皆さんと共に考えてきました。本日は、米沢･福島間の栗子ハイウェイが 50 年目の節目の日を迎え、来年には東北中央自動車道が開通し本格的な高速交通時代の幕開けとなります。道路の利用者が通り過ぎて行き単なる通過点にならないようにインターから降りてしっかりと地域にメリットを残して貰えるような備えを今から考えていくことが必要であると思います。無料でしかも高速通行出来るという地域にもたらすメリットを最大限に生かし、米沢、置賜そして南東北一円にメリットを広げていきたい。

人と人との交流、地域の連携など地元から発信しＰＲしていくことが大切で、今後持続的におこない東北中央自動車道開通のメリットを地元にもたらすことができるよう皆様と共に努力していきましょう**(写真－6⑤)**。

**写真－6⑤　パネルディスカッション出演者**

**謝辞**

本報告書の編集に当たっては、大滝会ＨＰ管理人紺野文英様にいつものようにお世話になりました。衷心から感謝申し上げます。