

住民登録

3月1日現在

前月比

人口 78,099 (+41)

{男 37,523  
女 40,576}

世帯数 20,012 (-1)

# おおだて

◆ 編集と発行一大館市役所  
◆ 発行年月日—昭和47年4月1日  
◆ 発行日—毎月 1 日  
定価 1部 5円

昭和43年3月1日第3種郵便物認可

## 東北新幹線を大館に……



東北新幹線の東京—盛岡間、昭和51年の開通をめざし、目下建設工事が進められていますが、盛岡から青森を結ぶ路線については、大館—弘前を通る秋田県ルートと、八戸市を通る太平洋岸ルートとの間に、激しい誘致運動が展開されています。

私たちは内陸ルート実現をめざすため、昨年の9月、秋田側と津軽側との誘致促進期成同盟会を一本化し、両県あわせて26市町村による強力な同盟会を結成、小畑知事を会長に、大館市長、弘前市長ら、関係市町村長、市町村議会あけて運動を展開する一方、2月7日には、秋田、津軽の商工会議所会頭会

が開かれ、一致協力して誘致運動を展開することを決議し、政治、経済団体あけて内陸ルート実現のため強力な運動を進めているところです。

一方、八戸を中心とする太平洋岸は、むつ小川原工業開発という、特定地域開発を理由に、岩手県の一部の町村と手を結び、これまた、根強い誘致運動を展開しているため、私どもとしても予断を許さない状況にあります。

しかし、私どもはルート決定まで下記にあげた大館、津軽ルートの有利性を説得しつつ後進性の脱却のために市民の皆さんの支援のもとに、大館誘致に全力を傾注し是非とも、実現させたいと考えています。

### 誘致運動の状況

—3月2日まで—

小畑知事、大館、弘前市長はじめ、関係市町村、議会、経済団体がいままで行ってきた陳情、打合せなどの件数です。

- 国鉄本社(国鉄総裁など)……………22回
- 盛岡鉄道管理局、工事局……………17回
- 国会(運輸大臣など)……………27回
- 運輸省、大蔵省など……………14回
- 鉄道建設審議会……………8回
- 中央の財界……………3回
- その他……………8回

### 私たちが主張している 大館、弘前ルートの有利性

#### ●距離的に近い

秋田・津軽ルートは190キロ、これに対する太平洋側ルートは240キロで、約50キロも私たちが近くなっている。すなわち建設する際の経済性がある。

#### ●利用人口が多い

秋田、津軽ルートの沿線人口は約91万人、太平洋側は約78万人で、13万人の差がある。

#### ●地震が少ない

太平洋側は、シラス特有の軟弱な地盤であり、また、地震の多い地域である(震度4以上の地震が、大館、津

軽地方7回に対し、太平洋側は43回もあった)従って安全走行の面で私たちががずっと有利である。

#### ●用地買収がしやすい

私たちの方は、山岳や末利用地が多いので、用地買収が安易であり、また、奥羽山脈を貫くトンネルは、将来積雪対策にもなる。

#### ●観光資源が多い

国立公園十和田、八幡平、さらに津軽固定公園の指定によって、四季を通じて観光資源にめぐまれ、観光客は飛躍的に増大するものと、見込まれている。