

住民登録

11月1日現在

前月比
人口 74,838 (-100)
{男 35,788}
{女 39,050}
世帯数 19,970 (-15)

# おおだて

昭和43年3月1日第3種郵便物認可(1部5円)

## 大館・弘前ルートは羽越新幹線(日本海線)で解決!!

### 1本が3本に、東北の発展にも大きな足跡

秋田、津軽ルート(西側)か、大平洋回りルート(東側)かで、3年がかりの激しい誘致運動を展開した、東北新幹線盛岡以北は、結局、東北に1本の新幹線では解決できないとする政治的段階まで発展し、田中総理の裁断によって、新たに羽越、奥羽の一挙3本の新幹線を実現することで、その決着をみるに至りました。

これによって、大館、弘前を中心として結成された同盟会は、その大きな成果を評価される中で、ここに終止符を打ち東北新幹線と同時完工を前提とする羽越など、2新幹線の今後は、秋田、青森両県をはじめ、広く東北の全地域的問題として、その建設が促進されることになりました。以下、これまでの経緯、背景といったものを追ってみよう。

#### 1本に命運をかけて

46年1月13日、東北、北海道新幹線盛岡一札幌間590キロの基本計画組み入れが鉄道建設審議会から運輸大臣へ建議されたのが誘致運動の直接のきっかけでした。

しかも、東北地方を縦貫する唯一本の新幹線でもあったのです。

札幌から福岡まで2000キロの、日本列島主軸として登場したこの新幹線は時間距離の短縮を最大の命題とし、あわ

せて国土の均衡ある発展を先行的に促進する列島改造の意義をかかげたもので、その立地条件の適性は大館一弘前を通る秋田、津軽ルートにあったことは、国や関係機関がこれまで示してきた多くの全国新幹線鉄道網の構想図からも明白であったのです。

地域格差を是正し、産業の振興を通じて人口の定着を図ることが地方都市の最大の課題であるとき、その転機となる新幹線に地域の命運をかけることも、また当然のなりゆきだったと云えるのです。

#### 6市40か町村が

#### 結束して

46年7月16日、大館、北秋、鹿角の1市13か町村をもって同盟会が発足そして9月27日には、目的を同じくする弘前市など青森県津軽地域の14か市町村が加盟し、さらに11月10日には能代市、山本郡の8か市町村、そして運動の大詰めをむかえた今年5月14日に

は、五所川原市など青森県西北五地域の14か市町村が大同加盟をするに及んで秋田県北、青森県津軽地方の6市40か町村が、県境を越えて大館一弘前を通る西側ルートの実現に決起するとこととなったのです。

以来あしかけ3年、太平洋回りを主張する青森県上・下北、岩手県北をもって組織する東側ルートとの間で、かつてないといわれるほどの激しい誘致運動が展開されました。



#### 新幹線誘致運動に対する市民のご協力に感謝

市長 石川 芳 男

大館、弘前を中心とした、内陸部地域開発の将来のために、あしかけ3年の長きに亘って繰り広げて参りました新幹線誘致運動は、当初1本の予定だった東北に、一挙3本も新幹線を実現するという、画期的な成果をおさめ、ここに新段階を迎えることができましたことは、本運動に対する市民皆様の深いご理解と絶大なご支援、ご協力の結果によるものでありまして、ここに深甚なる感謝を申し上げますと共に、本運動の経緯について、市民の皆様にご報告申し上げたいと存じます

本来私共、東北新幹線の盛岡以北は列島改造の意義と立地条件の適性に照らして、大館、弘前を通る所謂秋田、津軽ルートとすることが最も自然な姿であると考え、運動を展開致して参った訳であります。ご承知のように両ルートの取捨は東北、羽越の2本の新幹線をもってしなければ解決できない事態に発展し、この結果最終的に田中総理大臣の裁断によって、羽越新幹線は東北新幹線と同時完工の確約と併

せて、奥羽新幹線の実現となった訳であります。

これら新幹線の実現は国土の均衡ある発展のために、又当地方の地域格差を是正をねらった目的にも叶うものでありまして、運動の成果は高く評価できるものと信じております。このことにより今後秋田、青森両県はもとより、広く東北全体の問題として建設の促進が図れることになった訳であり、市と致しましては、これまでの運動を中心的に推進致してきた経緯もあり、早期開通をめざし、市民皆様共々更に積極的に対処して参りたい所存でありますので、今後ともよろしくご支援ご協力の程お願い申し上げます

またこれまでの運動に終始精力的にご協力くださいました秋田県北、津軽西北五地域の各市町村および国会議員ならびに関係者各位に対して深く敬意を表しますと共に、今後共一層のご指導ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。また、本運動の経過報告といった次第であります。

#### まぼろしだった日本海

西側には日本海新幹線の計画があるではないか、むつ小川原巨大開発をかかえる太平洋側こそ東北新幹線が必要と云うのが東側の主張でした。

なるほど、日本海新幹線が実現して、弘前一館を通るとしたら、時間的に若干のズレがあるとしても、西側の目的は達せられるとする見方も成り立つ。

しかし当時、日本海新幹線は、新全国総合開発計画でも、昭和60年以降の懸案として小さく名をとどめているに過ぎず、まぼろしの新幹線だったので、

距離的にも盛岡以北の比ではなく、膨大な赤字をかかえている国鉄財政の実態

からも、不可能と見るのが常識だったし事実関係筋は一様にその可能性を否定したものである。

こうした情勢の中で、47年9月「東北には2本の新幹線が必要であり、東北新幹線の東回りを前提に、西側の納得できるようにしたい。」という自民党鈴木総務会長の発言は、西側を欺瞞するものであるとして強い反発を受けたのも当然でした。

結局、東回り前提は本意でないとい積りする一幕となったが、しかし、これを契機として、新幹線2本説は西側の運動に微妙な影響を与えるものがあつたよう

#### 2新幹線での解決が最善

東北に2本の新幹線が実現し、それぞれのルートを満足させることになった場合、1本の新幹線に固執する理由がないことと合せて、そのような解決を最善とする背景にも強いものがあった。

果論を2分した青森県側にとっては、

その統一が迫られているうえ、むつ小川原巨大開発の課題をかかえて、東回りが必要であり、反面、西回りを強く主張してきた津軽側に対して納得でき代案を示すためには、東北新幹線の中で東西の両ルートを実現するか、それが出来なければ



日本海新幹線に頼らざるを得ないものがあり、また秋田県側にとっても、県北の一部をかすめて通るだけの東北新幹線よりは、日本海新幹線の方によりメリットがあるという県内世論に、相当根強いものがあつた。

山形、新潟などの各県にとつても、まさに願ってもないことに違いないのである。

こうした背景が、2本説での解決を有

力なものにする一方、西回り運動が優勢であればあるだけ、その方向を強くしていったのである。

### 同時完工の確約で決着

このような中央、地方の動きの中で、本年7月25日、田中総理が東西両ルート同時着工、54年開通を明言、同じ

日、青森県側は県論統一のための知事調停案を公表、そして8月6日には日本海沿岸新幹線建設促進の4県議員同盟が発足するなど、日本海新幹線による解決への動きが、にわかには具体化するに至ったのである。しかし、西側同盟会にとって最後まで懸念されたものは、その建設の時期と、可能性に対する真評性の判断であつたことは云うまでもない。

そして8月28日、田中総理から再度

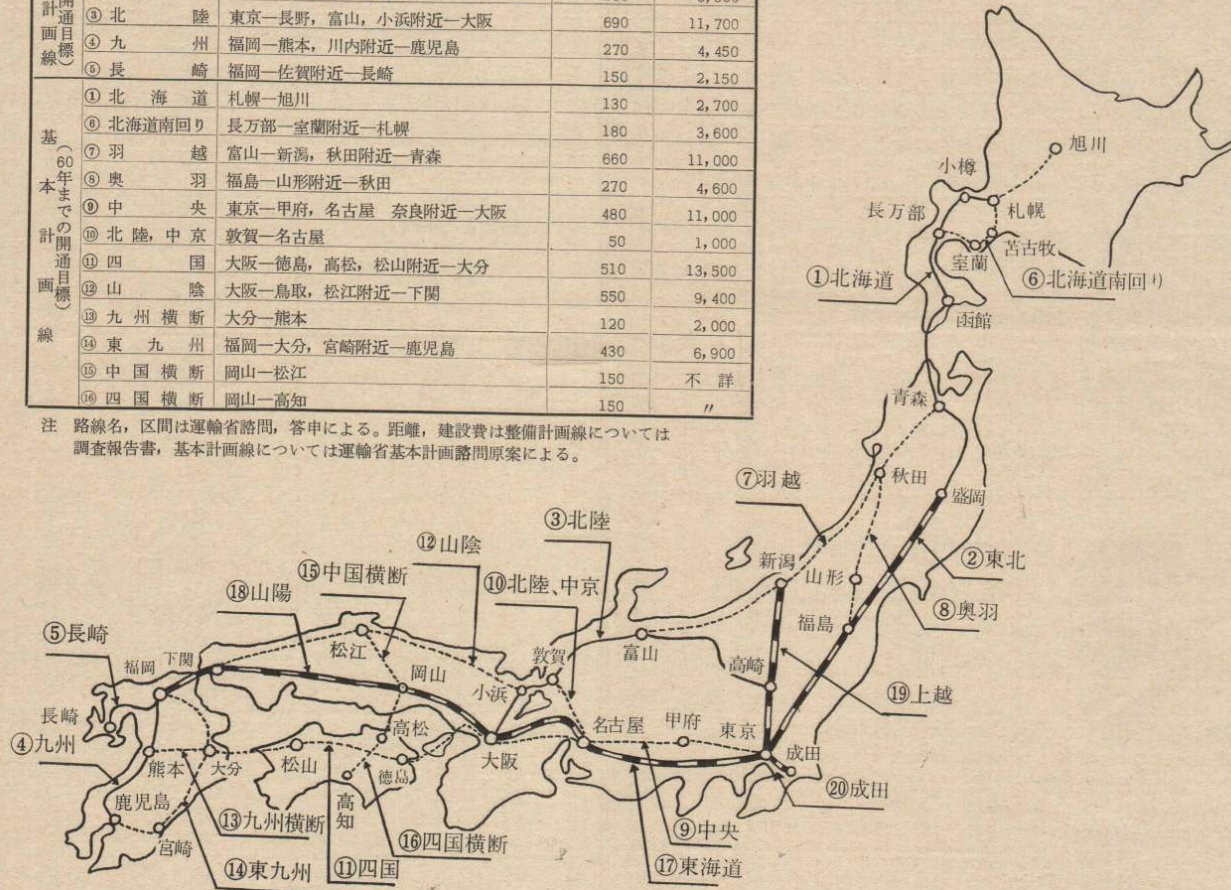
「東北新幹線を東回りに決定する場合は日本海新幹線を同時に完工させる。これとは別に奥羽新幹線についても考える(要旨)」との確約がとりつけられたことによつて、西側同盟会は事実上その方向を転換するところとなつた。そして9月1日、津軽側は知事調停案を正式に受諾し、大館—弘前ルートは当初とは変つた形ちの日本海新幹線でその目的を果たすことになつた。

# 7000キロ、張り巡らされる新幹線鉄道網

## 新幹線建設計画

区分	路線名	区間 (主な経過地)	距離(キロ)	建設費(億円)
整備(54年開通計画)線	① 北海道	青森—函館附近—札幌	370	6,300
	② 東北	盛岡—八戸附近—青森	170	3,300
	③ 北陸	東京—長野、富山、小浜附近—大阪	690	11,700
	④ 九州	福岡—熊本、川内附近—鹿児島	270	4,450
	⑤ 長崎	福岡—佐賀附近—長崎	150	2,150
基本(60年までの開通計画)線	① 北海道	札幌—旭川	130	2,700
	⑥ 北海道南回り	長万部—室蘭附近—札幌	180	3,600
	⑦ 羽越	富山—新潟、秋田附近—青森	660	11,000
	⑧ 奥羽	福島—山形附近—秋田	270	4,600
	⑨ 中央	東京—甲府、名古屋、奈良附近—大阪	480	11,000
	⑩ 北陸、中京	敦賀—名古屋	50	1,000
	⑪ 四国	大阪—徳島、高松、松山附近—大分	510	13,500
	⑫ 山陰	大阪—鳥取、松江附近—下関	550	9,400
	⑬ 九州横断	大分—熊本	120	2,000
	⑭ 東九州	福岡—大分、宮崎附近—鹿児島	430	6,900
⑮ 中国横断	岡山—松江	150	不詳	
⑯ 四国横断	岡山—高知	150	〃	

注 路線名、区間は運輸省諮問、答申による。距離、建設費は整備計画線については調査報告書、基本計画線については運輸省基本計画諮問原案による。



### 営業、工事中新幹線

路線名	区間	距離(キロ)	建設費(億円)	摘要
⑪ 東海道	東京—新大阪	515.4	3,800	39,10,1 営業開始
⑫ 山陽	新大阪—岡山	161.0	2,300	47,3月 〃
⑬ 〃	岡山—博多	393.0	4,800	49,12月 〃 (予定)
② 東北	東京—盛岡	496.0	8,800	完成予定 51年度
⑯ 上越	大宮—新潟	270.0	4,800	同上
⑳ 成田				
① 北海道	青函トンネル	53.85	2,000	46,11,15~54,3完成予定

注 バンフレット「新幹線」鉄道100年から

## 凡例

- 基本計画線
- 整備計画線
- 開業、工事中線



昭和48年12月1日(特集号)

### 成果の具現は新組織下の課題

10月5日調査5線の整備計画が諮問され、17日東北新幹線の東回りが正式に答申決定された。

10月23日、さきに発足した青森県側の統一組織化に次いで、本県側にも秋田県新幹線建設促進協議会が発足、今後の運動推進は、これら統一された新組織へ移行されるところとなった。

そして10月27日、運輸省は日本海

新幹線を羽越新幹線と改称し、奥羽など他の11路線とともに鉄道建設審議会へ基本計画を諮問、11月2日答申を受けてこれを正式に決定した。

しかし、これら12路線は昭和60年を目標とし重要度、緊急度に応じて段階的に建設することになっており、羽越新幹線は、中央新幹線などと共に、最重要路線として認められながらも、内情外勢

の変化には相当厳しいものがあり、同時完工の確約がいかに果されるかは今後の課題として残されるところとなった。

したがって私たちは、これまでの運動に中心的な役割を果たしてきた経緯を踏まえて、今後とも重大な関心と決意をもって対処する必要があるのです。

### 停車駅は当然

起点、終点、主な経過地以外の停車駅は整備計画から実施計画にかけて具体化

されるが、少くとも羽越新幹線は大館—弘前を通る西回りルート为解决策として示されたものである以上当然であり、路線が変わったから問題は白紙だというような理屈は成り立たない。停車駅間の距離を東北新幹線の東京—盛岡間について見ても、最短は那須(仮称)一新白河(仮称)間27キロ、最長は大宮—小山間49キロ、平均38キロとなっており、青森—弘前間37キロ、弘前—大館間44キロと位置的にも適当である。



11月17日第5回散総会でこれまでの経過を説明する市長(北秋クラブ大広間で)

### 同盟会のあゆみ

- 46 7 16 大館市ほか12か町村をもって同盟会設立。
- 46 9 27 弘前市ほかか市町13か市町村加盟
- 46 11 10 能代市、山本郡7か町村加盟
- 46 12 20 秋田県議会意見書採択
- 47 1 21 常任理事、北海道庁、札幌函館市など協力要請
- 47 1 27 県内8市議長会、県商工会議所連合会誘致促進決議
- 47 1 27 石川副会長、同和、日鉄、三菱本社等中央財界に協力要請
- 47 2 7 秋田県、地軽地域商工会議所誘致促進決議
- 47 2 14 弘前市議会、意見書議決
- 47 2 21 大館市議会、特別委員会設置、意見書議決
- 47 2 28 第2回秋田県町村議会議長会総会、促進決議
- 47 4 21 第3回総会、第1回総決起大会開催(東京)
- 47 5 7 大館市老人クラブ連合会誘致促進決議
- 47 6 15 同盟会傘下全市町村、郵便物に協力要請をスタンプして発送する運動開始
- 47 7 10 啓発チラシ17万枚配付
- 47 7 7 秋田テレビでスポット放映
- 47 7 26 PR用横断幕、懸垂幕140枚設置
- 47 8 4 観光客PR用ステッカーを加盟団体各旅館へ配付
- 47 8 11 全国知事、全国県議会議長東北、北海道全市長、議長人口10万以上の全国市長議長に対する協力要請(八戸側、岩手を除く)
- 7 8 14 PR資料を作成関係方面に配付
- 47 8 22 東京都在住津軽地域県人会へPR用絵ハガキシリーズ配付
- 47 8 22 経団連役員190名に文書資料を配付協力要請
- 47 8 23 都内(赤坂見附)で絵ハガキ街頭配付
- 47 9 18 近畿県人会313人に対して絵ハガキによる1人1枚要望運動を要請
- 47 9 25 衆参両院国会議員714名に対して文書、資料による協力要請
- 47 9 25 同盟会首脳、鈴木発言対策協議
- 47 9 26 北海道秋田県人会349名に1人1枚要望運動を要請
- 47 8~10 東京都内7か所で絵ハガキ24,200枚の街頭配付



東西ルートの運動を通じて最大の市民大集会(体育館で)

### 声 明 書

我々は、立ち遅れている秋田・津軽地域の発展を図るべく、あしかけ3年の長きに亘り、東北新幹線秋田・津軽ルートの誘致運動に精根を傾注してきたところであるが、その結果、東北、羽越両新幹線の同時完工と、両線を結ぶ奥羽新幹線を実現することで運動の決着をみるに至った。

これら新幹線は、当初我々が主張したルートは異なるものであるが、しかし、その目的は十分果し得るものであるばかりでなく、これが実現は、秋田・青森両県における県内事情にとってはもとより、関係各県がかかえてきた新幹線体系の課題に対しても、一挙、妥当な解決をもたらすものであって、まさに画期的な成果である。

しかし、今後これら新幹線の建設促進は、ひとり大館弘前を中心とした一地域の問題ではなく、秋田、青森両県をはじめ、東北の全地域的問題としてとりくみ、組織化されることとなった現在、本会の目的は十分達せられたものであり、ここに発展的に解散するものである。

いうまでもなく、本会は、かかる経緯を踏えた中で、今後の運動に大きな前進を期待するものであるが、これら新幹線の実現、とりわけ羽越新幹線の同時完工を期するには、なお多くの困難が予想されるところであり、その克服には、さらに一段と強力な組織と、結束した運動の展開が要請される。



声明を提案する 藤森弘前市長

よって我々は、今後とも、これが連帯の一員として、重大な関心と決意をもち、運動の推進に積極的に参画するものである以上声明する。

昭和48年11月17日

東北新幹線秋田・津軽ルート 誘致促進期成同盟会、解散総会

- 47 10 9 47年度版パンフレット配付
- 47 10 24 津軽物産展(東京)で絵ハガキ配付
- 47 10 25 正札デパートで理事会開催
- 48 1 22 東京で第2回総決起大会開催
- 48 3 27 大館市民大集会、市民体育館に約2000人が集まり開催
- 48 4 10 東京で第4回総会、第3回総決起大会を開催
- 48 4 26 青森知事県論統一調停工作のための津軽側意見を聞く
- 48 4 26 青森県西北五地域7市13か町村、同盟会加盟の意志表明
- 48 5 14 常任理事会開催、西北地域14市町村加盟決定
- 48 6 5 東京で第4回総決起大会を開催
- 48 7 19 最終段階での要望、資料を関係方面に配付
- 48 7 25 正副会長、顧問、田中総理大臣に陳情
- 48 8 1 青森県知事、県論統一の調停案を説明(青森市)
- 48 8 4 常任理事会開催、既定方針を確認
- 48 8 28 会長、石川副会長、田沢、竹内副議長と共に田中総理大臣に陳情、「日本海新幹線の同時完工確約」
- 48 8 29 衆参両院議長に請願書提出(4面へ続く)



[4] 広報おだて

- 48 9 1 津軽側知事調停案受諾
- 48 9 6 常任理事会開催, 同時完工の条件を了承, 基本計画決定まで同盟会存置を決定
- 48 9 22 正副会長, 鈴木総務会長に陳情, 同時完成を確認
- 48 10 5 鉄建審開催, 調査5線諮問
- 48 10 12 会長, 田中総理大臣へ陳情
- 48 10 17 鉄建審調査5線を原案答申運輸省原案, 日本海新幹線を羽越新幹線に改称
- 48 10 23 秋田県新幹線建設促進協議会発足
- 48 10 27 羽越など12新幹線の基本計画案を鉄建審へ諮問
- 48 11 2 鉄建審開催, 羽越など12新幹線の基本計画を答申
- 48 11 17 同盟会第5回總會(解散)

これまでの陳情回数( )内は参加人員を示す。

国会21(211), 運輸省32(347), 国鉄本社32(388), 鉄道建設公団16(182), 政党23(288), 関係国会議員9(130), 鉄道建設審議会24(261), 大蔵省通産省等4(26), 仙台駐在理事室6(64), 盛岡工事局15(100), 盛岡鉄道管理局4(34), 鉄建公団盛岡支社4(35), 三菱, 日鉄, 同和, 安田1(14) 合計191回, 2,030人

同盟会を構成した  
6市40か町村

【秋田県側】

大館市, 能代市, 鹿角市, 鷹巣市, 比内町, 森吉町, 阿仁町, 田代町, 合川町, 上小阿仁村, 小坂町, ニッ井町, 藤里町, 八森町, 八竜町, 山本町, 琴丘町, 峰浜村(3市15か町村)

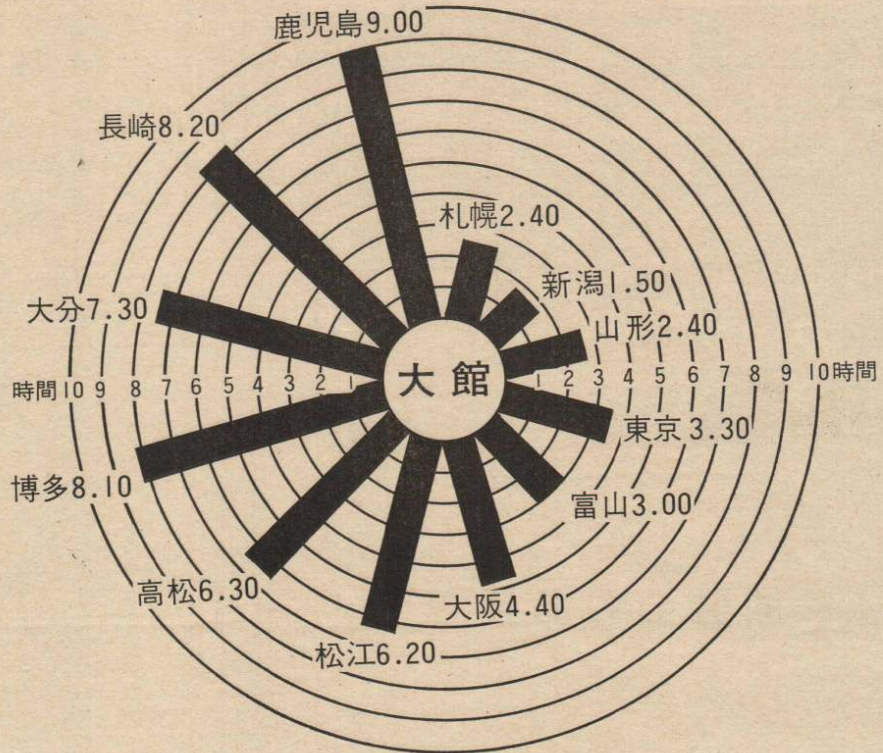
【青森県側】

弘前市, 黒石市, 五所川原市, 平賀町, 浪岡町, 板柳町, 大鵬町, 岩木町, 藤崎町, 尾上町, 田舎館村, 常盤村, 西目屋村, 碓ヶ関村, 相馬村, 金木村, 中里町, 鶴田町, 市浦村, 小泊村, 鎌ヶ沢町, 木造町, 深浦町, 森田村, 岩崎村, 柏村, 稲垣村, 車力村(3市25町村)

大館から北へ! 南へ!

こんなに近くなる時間距離

注 運輸省鉄道監督局, 一部新聞資料(資料別表) 但し, 大館-秋田, 大館-青森間を30分と仮定



日本国中が9時間以内

上の図は, 大館から羽越(日本海)新幹線経由での, 主な都市への到着時間を推定したものです。これによると, 北海道から鹿児島まで日本国中が,

殆んど9時間以内に行けるようになります。またこれは昭和60年を目標にしたものですが, 札幌から鹿児島までの主要幹線については, 昭和54年には実現される見込です。

大館からの所要時間

48.11現在

行先	經由路線	積算内容	所要時間
札幌	羽越 北海道	東京-札幌	5.40
		東京-青森	3.30
		大館-青森	0.30
新潟	羽越	青森-新潟 青森-大館	2.20 0.30
山形	羽奥 越羽	東京-秋田	4.00
		秋田-大館	0.30
		東京-山形	1.50
東京	羽上 越	青森-新潟 青森-大館	2.20 0.30
		東京-大館	1.40
		大館-青森	0.30
東京	羽奥 越羽	東京-秋田	4.00
		大館-秋田	0.30
富山	羽越	青森-富山 青森-大館	3.30 0.30
		大館-富山	3.30
大阪	羽北 越陸	青森-富山 青森-大館	3.30 0.30
		大館-富山	1.40
		大館-青森	0.30
松江	羽北 越陸	大館-大阪 大阪-松江	4.40 1.40

行先	經由路線	積算内容	所要時間
高松	羽北 越陸	大館-大阪	4.40
		大阪-高松	1.50
博多	羽北 越陸	大館-大阪	4.40
		大阪-博多	3.30
大分	羽北 越陸	大館-大阪	4.40
		大阪-大分	2.50
長崎	羽越 北陸	大館-大阪	4.40
		大阪-長崎	3.40
鹿児島	羽越 北陸	大館-大阪	4.40
		大阪-鹿児島	4.20
旭川	羽北 越陸	大館-札幌	2.40
		札幌-旭川	0.50
熊本	羽越 北陸	大館-大分	7.30
		大分-熊本	0.50
大阪	東京回り	大館-東京	3.30
		東京-大阪	2.40

参考資料 ○ 48.10月 運輸省鉄道監督局資料  
「新幹線鉄道の基本計画について」  
○ 48.10.31 朝日新聞および読売新聞  
○ 48.10.17 毎日新聞