

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ます。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ある。

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