

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

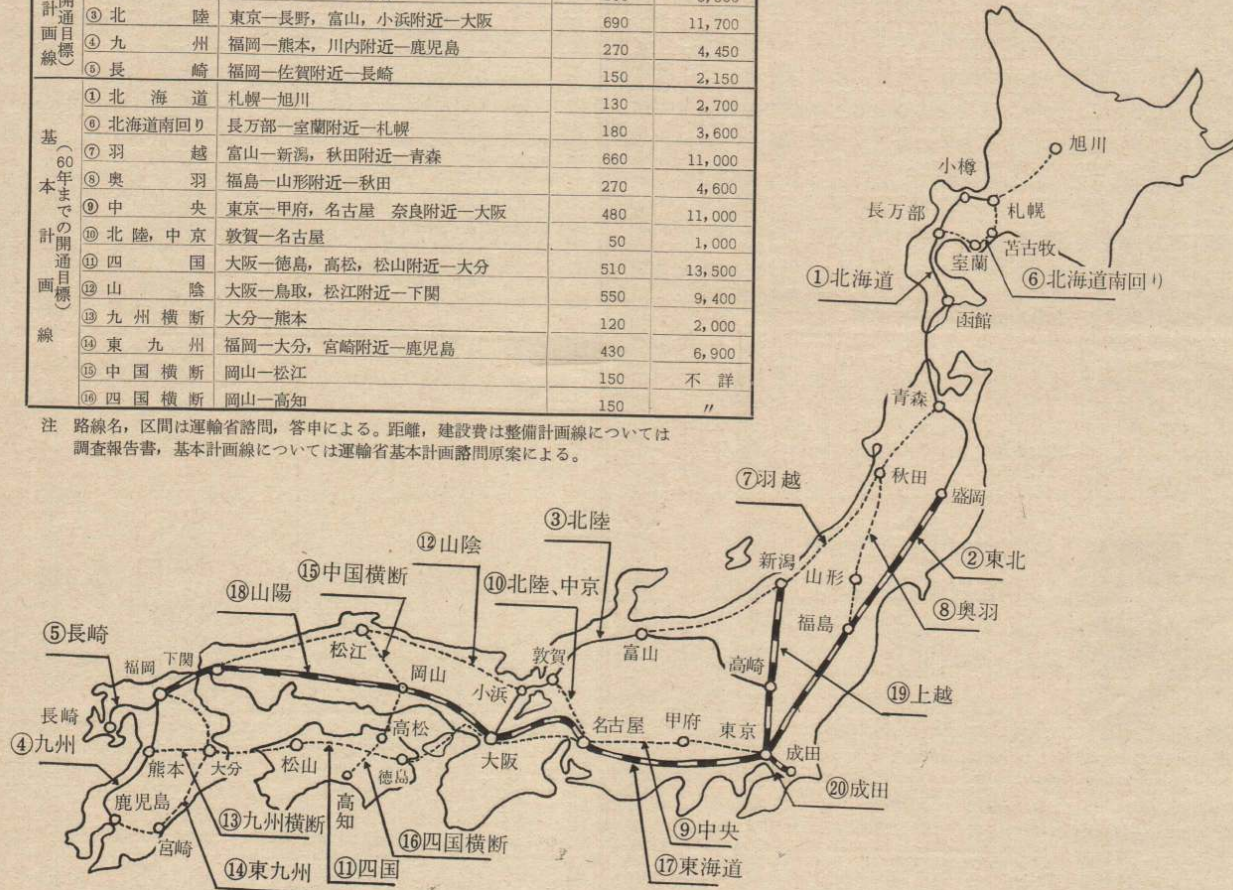
「東北新幹線を東回りに決定する場合は日本海新幹線を同時に完工させる。これとは別に奥羽新幹線についても考える(要旨)」との確約がとりつけられたことによつて、西側同盟会は事実上その方向を転換するところとなつた。そして9月1日、津軽側は知事調停案を正式に受諾し、大館—弘前ルートは当初とは変つた形ちの日本海新幹線でその目的を果たすことになつた。

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
⑬ 上越	大宮—新潟	270.0	4,800	同上
⑭ 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