

伯備新幹線ができたから！

新幹線通勤で  
引越しましや  
単身赴任もなし!!

おうちへ  
出雲～岡山  
**58分!**

1 松江 - 岡山 約2時間40分  
→ **44分!**  
松江 - 新大阪 約4時間  
→ **約90分!**

2 大阪で夜まで遊んでも  
松江の自宅で  
おやすみできる!!

新大阪～松江  
**約90分!**

3 新幹線は  
人生を変える  
乗り物だね!

伯備新幹線で良いことがやってくる!

1 たくさんの方が気軽にやってくる!

2 ビジネスチャンスがやってくる!

3 新幹線はまちを賑やかにするんだね

4 イベントも来る!



[連絡先]  
中国横断新幹線(伯備新幹線)整備推進会議  
(事務局: 松江市歴史まちづくり部交通政策課)  
〒690-8540 島根県松江市末次町86番地  
TEL: 0852-55-5661 FAX: 0852-55-5915  
E-mail: kotsu@city.matsue.lg.jp



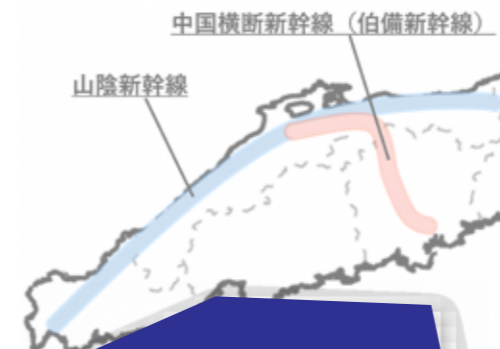
HP



Facebook

# 山陰新幹線 中国横断新幹線(伯備新幹線)

## 新幹線整備の実現を目指して



新幹線は  
ニコガスゴイ

<b>山陰新幹線</b>	(起点) 大阪市 ⇒ (終点) 下関市 (主な経過地) 鳥取市付近・松江市付近
<b>中国横断新幹線 (伯備新幹線)</b>	(起点) 岡山市 ⇒ (終点) 松江市 <small>※「中国横断新幹線(伯備新幹線)整備推進会議」では、岡山と「鳥取県西部町村～米子～松江～出雲」を結ぶ「特急やくも号のルート」に近いものをイメージし、「伯備新幹線」と呼んでいます。 ※東西を走る「米子～松江～出雲」は「山陰新幹線」との供用区間になります。</small>

\*令和2年12月現在

<b>高速性</b> 最高速度は、 <b>時速320km</b> 以上です。	<b>安全性</b> 新幹線開業以来、 現在まで死亡事故が 発生していません。	<b>信頼性</b> 列車の遅れは、 全列車平均 <b>1分未満</b> です。
---	--	---



- ◎ 利便性の向上…仕事や観光、レジャーなどで遠方に気軽に往来、滞在もより長く
- ◎ 大きな経済効果…定住促進、観光・ビジネス交流の拡大
- ◎ 新幹線通勤が可能…引越しや単身赴任が不要



新幹線は、  
もはや当たり前の  
交通インフラです

- 新幹線は、これまで、東京に接続する路線を中心に整備され、北は北海道から南は鹿児島まで、我が国の背骨を形成するようになりました。
- また、リニア中央新幹線(東京～名古屋～大阪)整備も進んでおり、今や新幹線は当たり前の交通インフラとされています。

# 新幹線ネットワーク整備によって、 地方創生の実現を！

- 新幹線が走る地域では、人とモノの交流が進み、大きな効果が現れています。
- 一方、山陰など過疎化が進む地域では、昭和48年に決定された「基本計画路線」が存在するものの、未だに整備の目的が立っていません。
- 新幹線整備の遅れが、地域格差の拡大に拍車をかけた要因の一つとされています。
- 全国新幹線ネットワーク整備は、「国土の均衡ある発展」「地方創生」の実現につながります。
- 「雪や災害に強い」新幹線導入によって、輸送の信頼性・安全性向上に繋がります。



## 中国横断新幹線(伯備新幹線)の整備効果

沿線地域の経済・社会に与える影響などについて、定量的に分析しました。  
※調査：令和元年度実施(京都大学大学院工学研究科 藤井聡研究室)  
[整備区間(試算例)]



[試算した区間]  
岡山～備中高梁～新見～米子～松江～出雲  
(米子～松江～出雲間は、山陰新幹線との併用区間)

[試算上のスケジュール]  
2031年着工、2045年建設完了、2046年供用開始

[整備費]  
1.11兆円～1.27兆円

[整備効果(供用10年目までの累積)]

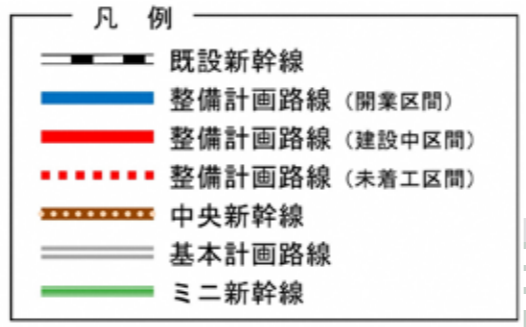
- GRP(域内総生産)
  - 鳥取県 2.97兆円の増 ↑
  - 島根県 5.81兆円の増 ↑
- 人口
  - 鳥取県 8.5万人の増 ↑
  - 島根県 17.8万人の増 ↑

## 中国横断新幹線(伯備新幹線)整備推進会議について

- 中海・宍道湖・大山圏域の市町村、市町村議会、経済団体の計44団体により、令和元年5月22日に設立しました。
- 現在、国への要望活動やPR活動、調査研究、イベント開催などを行っています。
- 次の世代に「新幹線」という資産を残すため、新幹線整備の実現を目指し、取り組んでまいります。

### 国への要望内容

- 1 「中国横断新幹線」(伯備新幹線)及び「山陰新幹線」を次期整備計画に位置付けること
- 2 新幹線整備にかかる予算総枠の拡大を図ること
- 3 整備事業費の地元負担のあり方の見直しを検討すること
- 4 並行在来線を経営分離しないために必要な措置を検討すること



※令和2年12月現在 ※国土交通省鉄道局資料をもとに作成