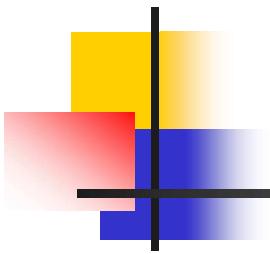


明日の京都の高速鉄道検討委員会

第2回委員会

平成22年8月19日（木）
ホテル平安会館「朱雀の間」



【 関空へのアクセス改善 】

1 短期目標（10年程度）

- ・最大90分程度要する“はるか”を平均的に75分程度とする施策

2 中期目標（20年程度）

- ・なにわ筋ルートを活用した時間短縮

3 長期目標（30年程度）

- ・60分以内を目標とした時間短縮

はるか所要時間（現況）のバラつき

京都→新大阪
最速 26分
標準 30分
最遅 33分

新大阪→京都
最速 22分
標準 25分
最遅 25分

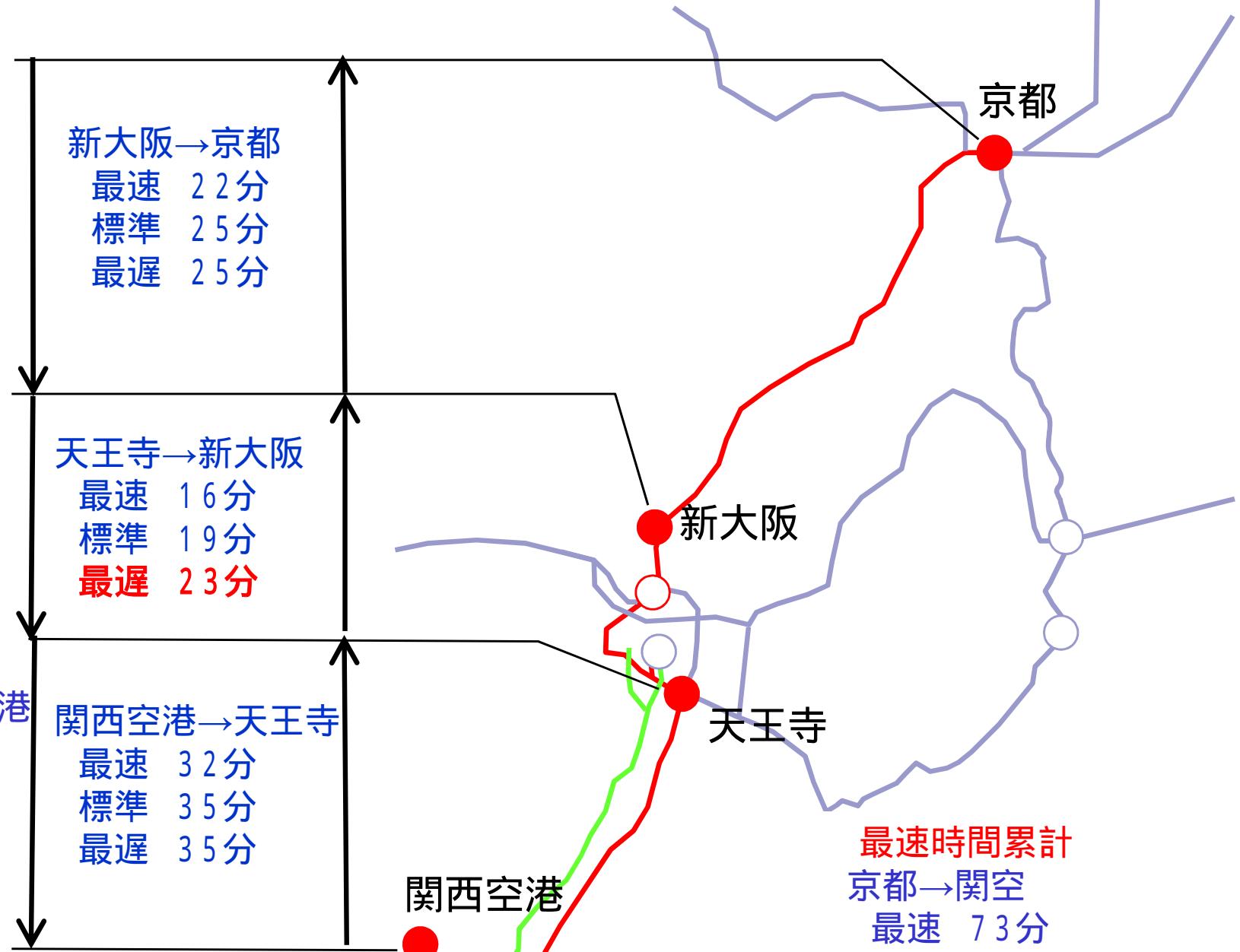
新大阪→天王寺
最速 16分
標準 17分
最遅 23分

天王寺→新大阪
最速 16分
標準 19分
最遅 23分

天王寺→関西空港
最速 31分
標準 32分
最遅 45分

関西空港→天王寺
最速 32分
標準 35分
最遅 35分

最速時間累計
京都→関空
最速 73分
関空→京都
最速 70分



はるか時間短縮メニュー（現ルート）

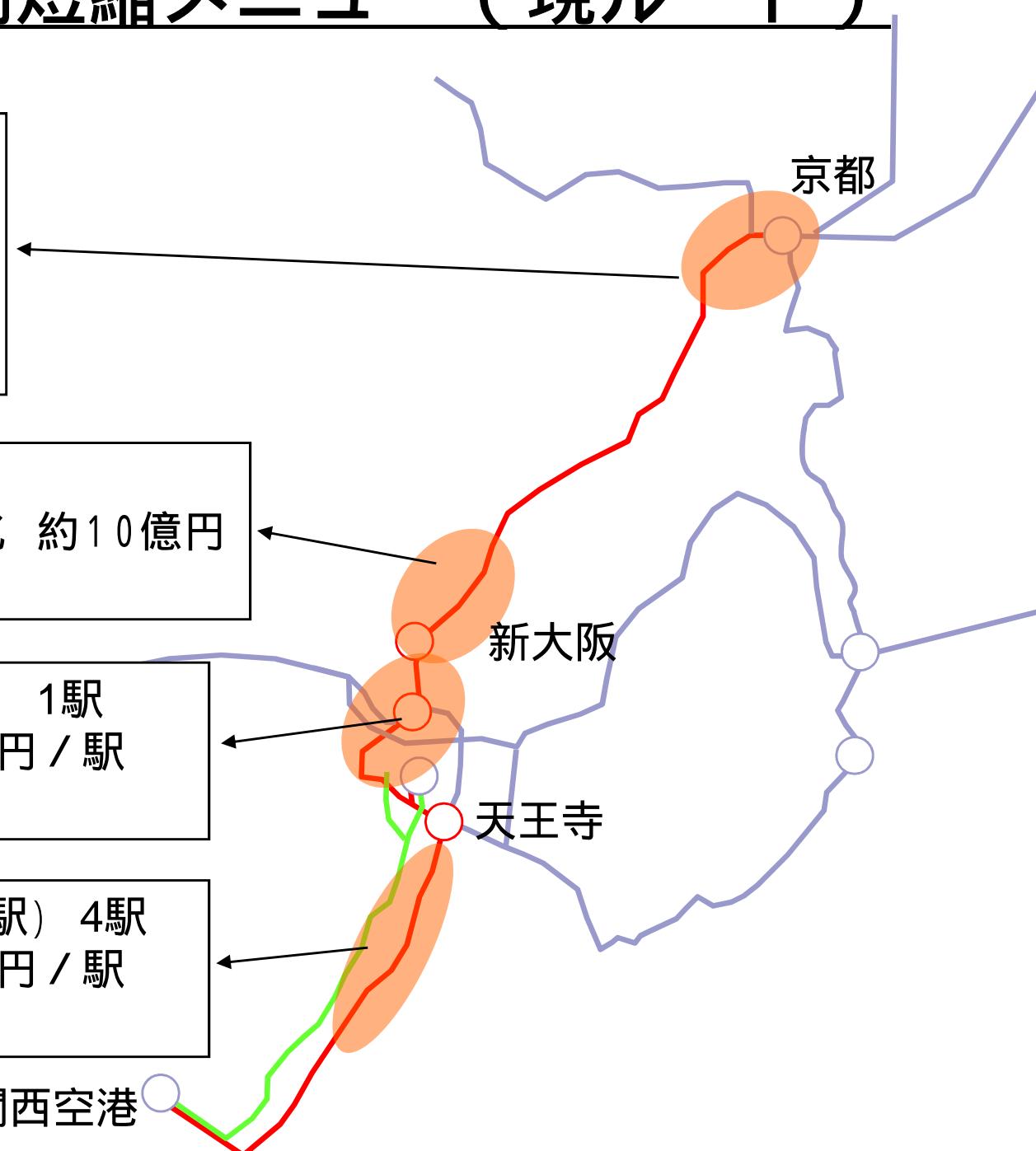
京都駅～向日町駅
はるか専用ホーム使用
→東海道線ホーム利用
京都行き 3分
関空行き 4分

茨木駅～新大阪駅
吹田信号場構内軌道強化 約10億円
関空行き 1分弱

環状線(大阪駅～天王寺駅) 1駅
追越設備新設 約100億円／駅
団子運転の解消

阪和線(天王寺駅～日根野駅) 4駅
追越設備新設 約100億円／駅
団子運転の解消

関西空港



なにわ筋線

- 新大阪～東海道支線～なにわ筋～難波付近を結ぶ高速鉄道路線。
- 特急「はるか」等が、この路線を経由し、関空アクセスとなる。
- JR難波・南海難波・南海汐見橋の各駅に接続して乗り入れする。
- 中間5駅(中津・福島・中之島・西本町・西大橋)は、設置検討エリア。
- 事業費は、中間5駅なし案で最低でも2千億円、中間5駅ありで4千億円。



はるか時間短縮メニュー（なにわ筋ルート）

関空アクセスルートに
関連する鉄道整備ステップ

東海道支線地下化
北梅田駅新設 (平成32年)

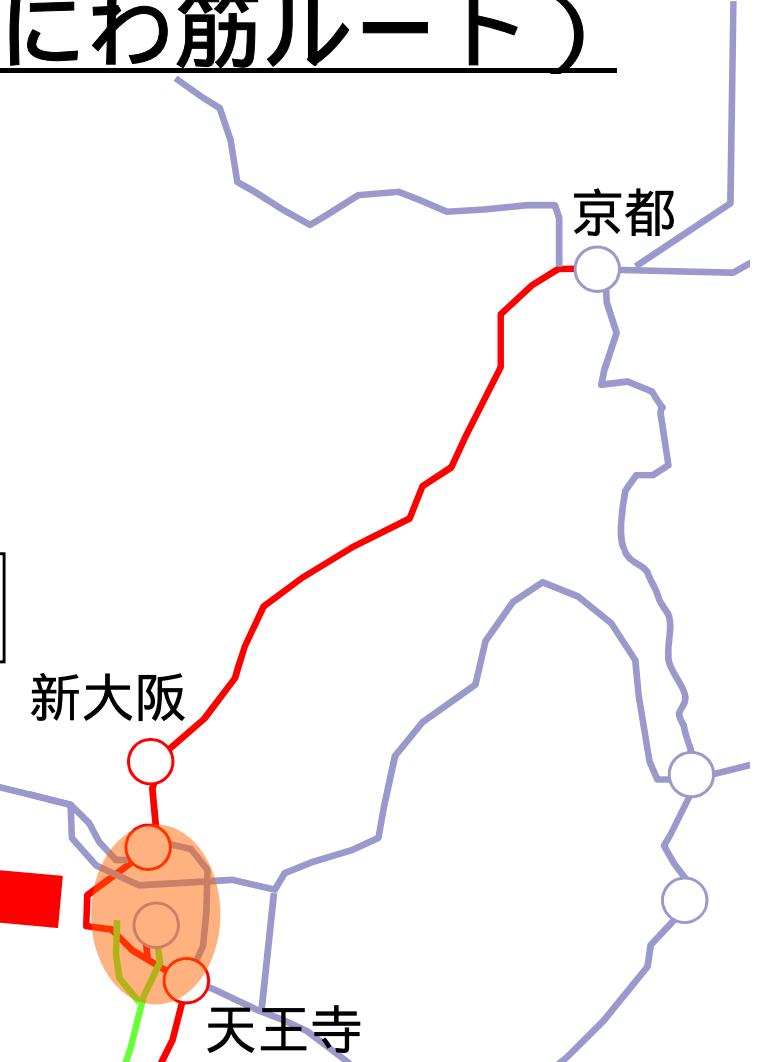
↓
なにわ筋線新設
↓
さらなる高速アクセス

なにわ筋線完成時のイメージ
最速時間累計
京都→関空 関空→京都
最速 69分 最速 66分

[参考]

JR→南海ルート
京都→関空 関空→京都
最速 69分 最速 70分

なんば → 関西空港 34 ~ 39分
関西空港 → なんば 37 ~ 51分



関空アクセス高速鉄道ルート案（新幹線）



関空アクセス高速鉄道ルート案（リニア）



【関空へのアクセス改善】まとめ

時間軸	到達点	改良方法	概算費用
現況	“はるか”利用で 74分～99分	-	-
短期 (10年程度)	所要時間を全列車75分程度とする	既存線の改良	約500億円
中期 (20年程度)	所要時間を60分台へ短縮 (66～69分)	短絡線の新設 (なにわ筋線)	約2,000～ 4,000億円
長期 (30年程度)	所要時間を60分以下に短縮 (約15分：リニア ～約40分：在来型新幹線)	新たな高速鉄道新設	約4,000億円 ～1兆8千億円