

とりまとめの方向性について

関西国際空港へのアクセス改善について

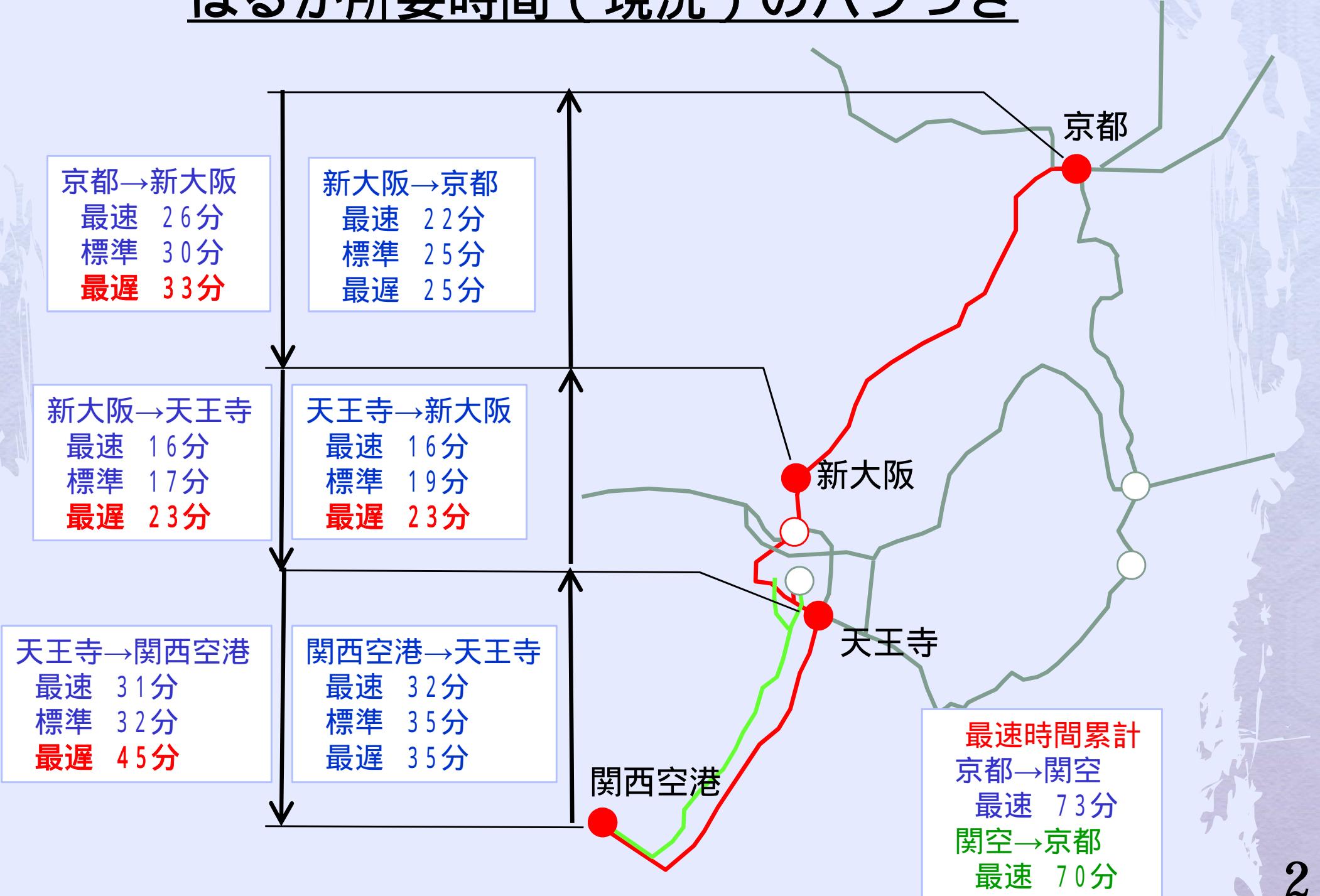
現状と課題

関西国際空港は、海外諸都市から関西へのゲートウェイであり、観光の中心となる京都への玄関口でもある。一方で、先進的な電子機器・部品や医療器具・薬品をはじめとする関西の産業をリードする先端産業の発展にとっても大きな役割を果たしている。

しかしながら、京都と関西国際空港とのアクセスは、特急「はるか」では、最速で75分、平均で100分前後を要しているのが現状であり、これは、他の国際空港と比較しても所要時間を要している。

外国観光客を誘致するため「観光立国・日本 京都拠点」のプロジェクトが実施されるなど、京都が果たすべき役割、責任は大きくなってきており、我が国が観光立国を目指すにあたって、京都への関西国際空港のアクセスを改善することが急務であると考えられる。

はるか所要時間（現況）のバラつき



特急「はるか」号 平日下り所要時間

単位：分

105

関西国際空港 出発便の内訳(例)

	0時台	1時台	2時台	3時台	4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台
国内線	0	0	0	0	0	0	2	2	6	4	5	0
国際線	1	0	0	0	0	0	0	0	1	10	14	12
合計	1	0	0	0	0	0	2	2	7	14	19	12

12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台
3	1	2	3	4	1	2	4	2	2	1	0
6	7	2	3	5	5	6	3	3	5	3	2
9	8	4	6	9	6	8	7	5	7	4	2

90

75

60

9:00

12:00

17:00

京都駅 発車時刻	5:46	6:22	6:45	7:15	7:50	8:17	8:50	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	19:45	20:15
-------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

関西空港駅 到着時刻	7:11	7:42	8:16	8:54	9:23	9:35	10:04	10:34	11:04	11:33	12:03	12:32	13:03	13:32	14:03	14:32	15:03	15:32	16:03	16:32	17:03	17:32	18:20	18:49	19:26	19:51	20:20	20:35	21:11	21:37
---------------	------	------	------	------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

課題に対する方向性

京都から関西国際空港へのアクセス改善のための課題を克服するために、既存線の問題箇所を解決するという視点と、新線整備等の抜本的な対策という2段階の方向性を示す。

短期目標（10年程度を目指す）

現在、列車によって所要時間のバラつきが生じている特急「はるか」について、既設の軌道・周辺設備等を改良することにより、特急「はるか」の全列車の所要時間を現行最速の75分に統一することを目指す。

中期目標（20年程度を目指す）

新線である「なにわ筋線」を利用し、特急「はるか」の所要時間を60分台に短縮することを目指す。

長期目標（30年程度を目指す）

既存の新幹線を関西国際空港まで延伸する、あるいは京都と関西国際空港との間を直結するリニア新線を建設する等、新たな高速鉄道を新設することで、画期的な時間短縮を図る。

はるか時間短縮メニュー

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

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

関西空港

【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

今後の進め方

関西国際空港へのアクセス改善は、京都のみならず近畿地方各府県にとってメリットがあることから、関係する各府県や鉄道事業者が共同して問題解決に向けて取り組む必要がある。

我が国においては、鉄道整備にかける予算が、道路予算と比較して不十分であることから、本来であれば早急に改善されるべき鉄道整備がおざなりになっている事例が散見されるため、国に対して、鉄道整備予算を十分に確保し、もって必要な鉄道整備を推進するよう、強く働きかけていくことが求められる。

以上の点を踏まえ、

目標については、アクセス改善の実現に向けて、関係機関への働きかけ及び要請を実施すべき。

中・長期的目標については、京都のみならず広域的な視点に立って関西の広域交通として議論をすすめていくべき。