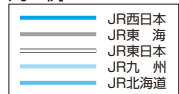


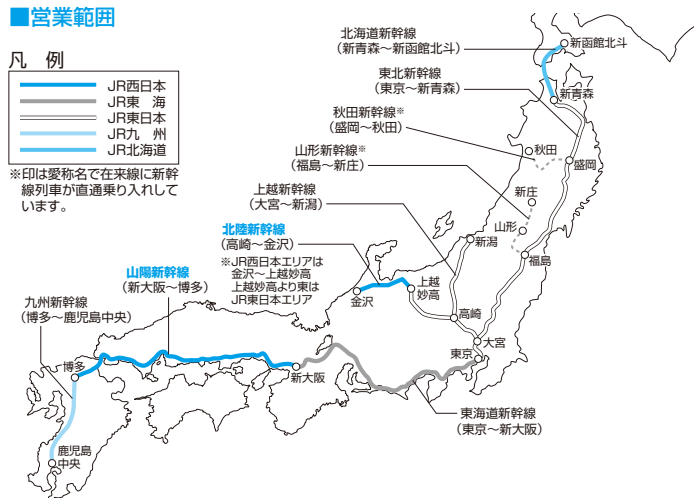
輸送(新幹線)

■営業範囲

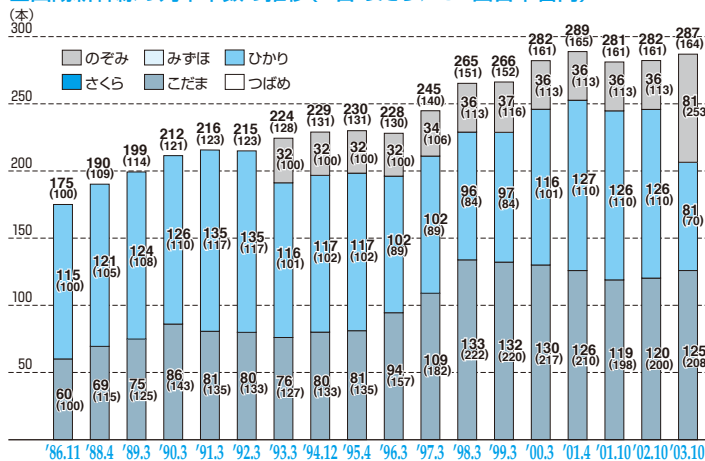
凡 例



※印は愛称名で在来線に新幹線列車が直通乗り入れしています。



■山陽新幹線の列車本数の推移(1日あたり／JR西日本管内)



(注) グラフ中の()内は1986年11月を100とした場合の指数を表します。ただし、「のぞみ」は1993年3月を100としています。「みずほ」「さくら」は2011年3月を100としています。「つばめ」は2012年3月を100としています。

＜山陽新幹線＞JR西日本



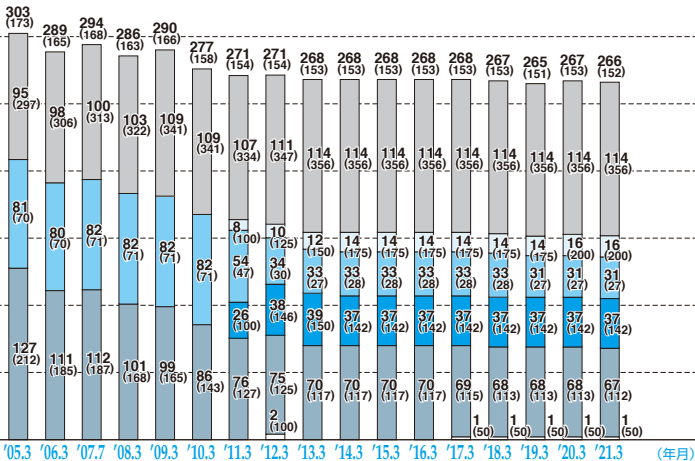
＜東海道新幹線＞JR東海



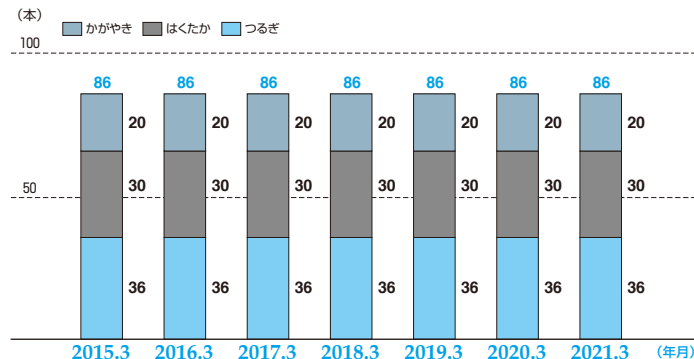
＜九州新幹線＞JR九州



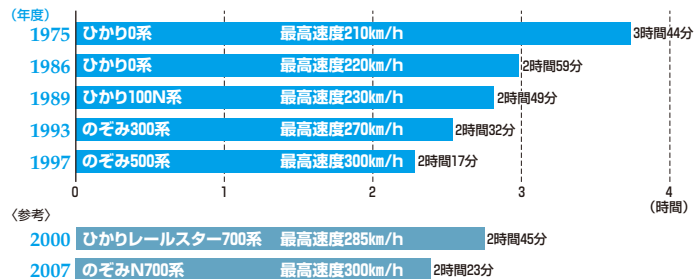
＜北陸新幹線＞JR西日本・JR東日本



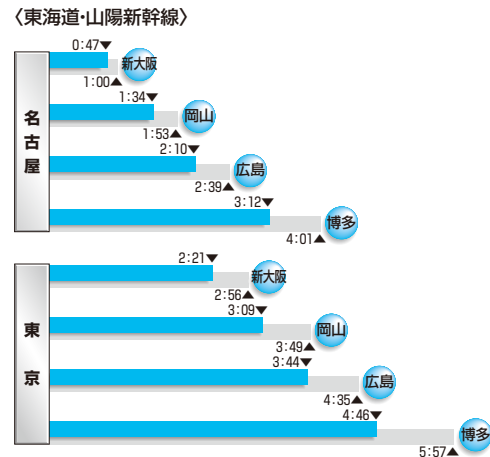
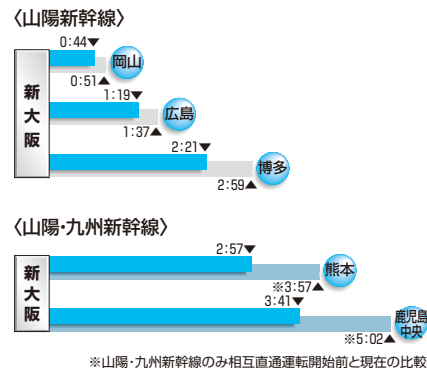
■北陸新幹線の列車本数(1日あたり／JR西日本管内)



■山陽新幹線 新大阪～博多間の最速到達時分および最高速度



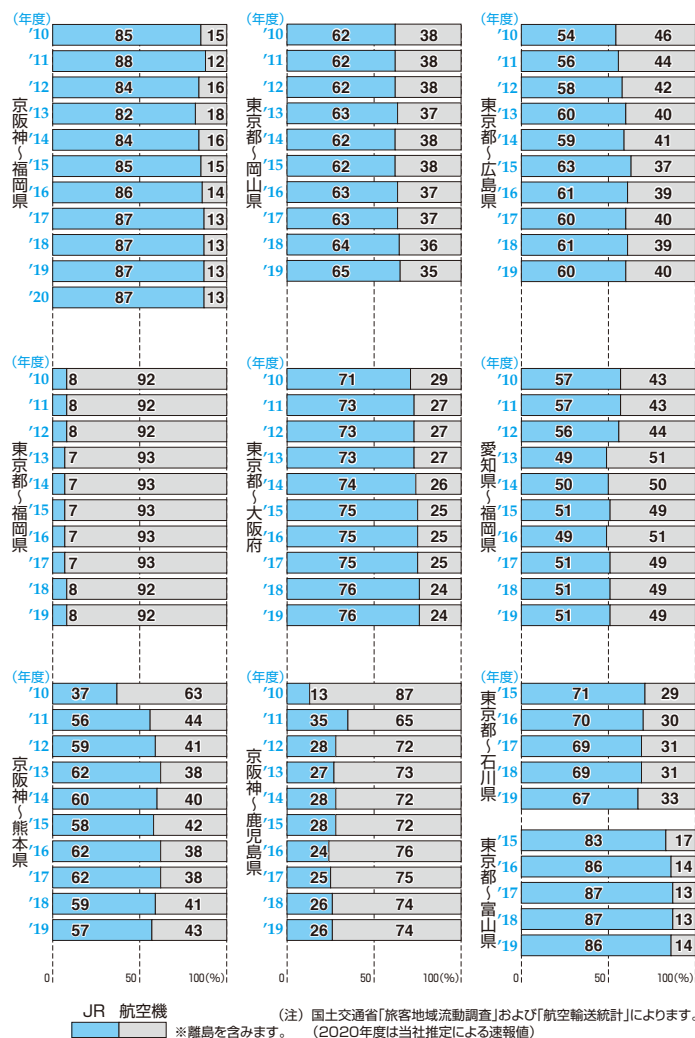
■東海道・山陽・九州新幹線到達時分の推移



■北陸新幹線の主な区間の到達時分(2021年3月時点)



年 月	内 容
1988年 3月	新尾道、東広島駅開業 「ウエストひかり」4往復新設
1989年 3月	「グランドひかり」新設(230km/h運転、2往復) 「ウエストひかり」増発
1990年 3月	「グランドひかり」増発 「ウエストひかり」増発
1991年 3月	「シャトルひかり」3往復新設
1992年 3月	「ウィークエンドひかり」新設(下り2本) 「グランドひかり」増発
1993年 3月	「のぞみ」新設(270km/h運転、上下各16本) 「シャトルひかり」増発
1994年 12月	「ひかり」1本、「こだま」4本増発
1996年 3月	「ひかり」の運転区間・停車駅の見直し
1997年 3月	「500系のぞみ」新大阪～博多間新設(300km/h運転、1往復) 「のぞみ」接続「こだま」の設定 小倉～博多間増発(4両編成・6往復)
1997年 11月	「500系のぞみ」東京へ乗り入れ(3往復)
1998年 3月	「500系のぞみ」増発(東京～博多間5往復)
1999年 3月	厚狭駅開業 「700系のぞみ」新設
2000年 3月	「ひかりレールスター」(18往復、ただし4月21日まで14往復)
2001年 4月	「ひかりレールスター」(20往復)
2001年 10月	「ひかりレールスター」(23往復)
2002年 10月	岡山、広島地区「こだま」3本増発 「のぞみ」の運転本数拡大
2003年 10月	姫路、福山、徳山、新山口駅に「のぞみ」停車、新神戸駅に全「のぞみ」停車 品川駅開業 小郡駅を新山口駅に改称
2005年 3月	東京～岡山間で「のぞみ」を毎時3本運転に拡大
2006年 3月	東京～博多間で「のぞみ」を毎時2本運転に拡大 「のぞみ」にN700系投入
2007年 7月	品川16時始発博多行「のぞみ」(N700系)増発 「ひかりレールスター」1往復増発
2008年 3月	東京～博多間「のぞみ」に毎時1本N700系を投入 東京～広島間で「のぞみ」を毎時3本運転に拡大
2009年 3月	東京～広島間「のぞみ」にN700系を投入 朝夕の「のぞみ」の運転本数拡大
2010年 3月	東海道・山陽新幹線直通の定期「のぞみ」を全てN700系で運転 東京～博多間の「のぞみ」を毎時3本とする時間帯を拡大
2011年 3月	山陽・九州新幹線相互直通運転開始(毎時1本)に伴い「みずほ」「さくら」登場
2012年 3月	「みずほ」1往復、「さくら」7往復増発
2013年 3月	東京～広島間の「のぞみ」増発(上り1本) 広島～鹿児島中央間の「さくら」1往復増発
2014年 3月	一部「のぞみ」「さくら」の停車駅の見直し 「みずほ」1往復増発 姫路駅に停車
2015年 3月	東海道・山陽新幹線直通の一部「のぞみ」所要時間短縮 北陸新幹線 長野～金沢間 開業
2016年 3月	北陸新幹線の一部「はくたか」所要時間短縮
2017年 3月	山陽新幹線で新ATC導入に伴う所要時間の短縮 北陸新幹線で一部「かがやき」をご利用しやすい時刻に見直し
2018年 3月	臨時「みずほ」をご利用の多い時間帯に設定変更
2019年 3月	「みずほ」1往復増発(6往復→7往復) 「のぞみ」の所要時間短縮
2020年 3月	「のぞみ」の1時間あたり運転本数の拡大(5本/1時間→6本/1時間) 「みずほ」1往復増発、新規停車(福山、新山口駅)
2021年 3月	広島6時始発のぞみの所要時間短縮(東京9時台到着) N700S(当社編成)投入 上野～大宮間の最高速度向上に伴う「かがやき」「はくたか」の所要時間短縮(1分)



[illegible]

方面	列車名	主要運転区間	本数(往復)	編成両数	
北陸	サンダーバード	大阪～金沢・和倉温泉	25	9	
	ダイナスター	福井～金沢	2	6	
	能登かがり火	金沢～和倉温泉	5	3・6	
	しらすぎ	名古屋・米原～金沢	16	6	
	おはようエクスプレス	敦賀～金沢	下 1	3	
	おやすみエクスプレス	金沢～敦賀	上 1	3	
中部	ひだ	大阪～高山	1	3	
		名古屋～富山	4	3	
近畿	はるか	野洲・草津・京都～関西空港	11	6・9	
	びわこエクスプレス	米原・草津～大阪	下 1 上 2	3・9	
	らくラクはりま	新大阪～姫路	1	6	
南紀	くろしお	京都・新大阪～和歌山・海南・紀伊田辺・白浜・新宮	18	6	
	南紀	名古屋～新宮・紀伊勝浦	4	2	
山陰	㊤ サンライズ出雲	東京～出雲市	1	7	
	スーパーはくと	京都～鳥取・倉吉	7	5	
	こうのとり	新大阪～福知山・豊岡・城崎温泉	14	3・4・7	
	はまかぜ	大阪～香住・浜坂・鳥取	3	3	
	はしだて	京都～天橋立・宮津・久美浜	5	2・4	
	まいづる	京都～東舞鶴	下 8 上 7	2・3	
	きのさき	京都～福知山・豊岡・城崎温泉	10	4・7	
	やくも	岡山～出雲市	15	4	
	スーパーおき	鳥取・米子～新山口	3	2	
	スーパーまつかぜ	鳥取～米子・益田	7	2・4	
	スーパーいなば	岡山～鳥取	6	2	
	四国	㊤ サンライズ瀬戸	東京～高松	1	7
		しおかぜ	岡山～伊予西条・松山	15	5
南風		岡山～高知	14	3・4	
うすしお		岡山～徳島	2	2・3	

鐵道事業
輸送(都市間)

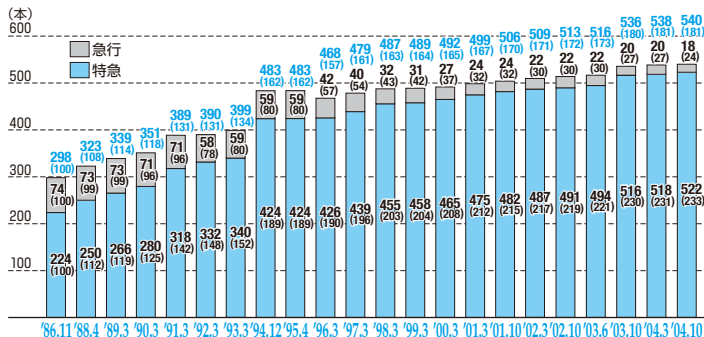
■主な輸送改善

線 名	年 月	改善内容
北 陸 線	1989. 3	特急「スーパー雷鳥」運転
	7	寝台特急「トワイライトエクスプレス」運転
	1995. 4	特急「スーパー雷鳥サンダーバード(現サンダーバード)」運転
	1997. 3	特急「はくたか」運転(ほくほく線開業)
	2001. 3	特急「サンダーバード(683系)」運転
	10	特急「おはようエクスプレス」運転
	2003. 3	特急「おやすみエクスプレス」運転
	3	特急「しらさぎ(683系)」運転
	2009. 6	特急「サンダーバード(683系)」新製車両投入
	2011. 3	特急「雷鳥」「サンダーバード」を「サンダーバード」に統一
	2015. 3	特急「ダイナスター」運転
	2016. 3	特急「サンダーバード」1往復増発
	2019. 3	特急「サンダーバード」1往復増発
七 尾 線	1991. 9	特急「スーパー雷鳥」と倉温泉乗り入れ(七尾線電化開業)
	2015. 3	特急「能登かがり火」運転
舞 鶴 線	1999.10	特急「まいづる」運転(舞鶴線(綾部～東舞鶴)電化開業)
京都丹後鉄道 (旧 北近畿タンゴ鉄道)	1990. 4	特急「タンゴエクスプローラー」運転
	1996. 3	特急「タンゴディスカバリー」運転
	2011. 3	特急「タンゴエクスプローラー」乗り入れ見直し列車名を「はしだて」に統一
琵琶湖 線	2003. 6	特急「びわこエクスプレス」運転
	2014. 3	特急「びわこエクスプレス」夕通勤時間帯に増発
	1994. 9	特急「はるか」運転
関 西 空 港 線	2003. 6	特急「はるか」米原延長
	2016. 3	特急「はるか」昼間時間帯に6往復増発
	2020. 3	特急「はるか」全列車9両編成化

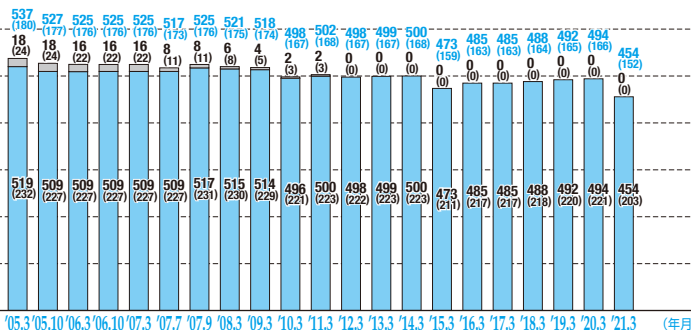
線 名	年 月	改善内容
阪 和 線	1989. 7	特急「スーパーくろしお」運転
	1996. 7	特急「スーパーくろしお オーシャンアロー」運転
	1997. 3	きのくに線高速化
	2012. 3	特急「スーパーくろしお」「くろしお」「オーシャンアロー」を「くろしお」に統一(287系新製車両投入)
	2015.10	特急「くろしお」289系投入
J R 神 戸 線	2018. 3	特急「くろしお」下り2本、上り1本増発
	2019. 3	特急「らくらくはりま」運転
	2021. 3	特急「らくらくはりま」新大阪延長
嵯 峨 野 線 福 知 山 線	1989. 3	特急「エーデル鳥取」運転
	1990. 3	特急「エーデル北近畿」運転
	1992. 3	特急「北近畿」スピードアップ
	1996. 3	特急「きのさき」「はしだて」「たんば」「文珠」運転(山陰線(園部～綾部)電化開業)
	2011. 3	特急「北近畿」を特急「こうのとり」に改称(287系新製車両投入)
播 但 線	2015. 3	特急「こうのとり」上り1本、特急「きのさき」下り1本増発
	2015.10	特急「こうのとり」「きのさき」289系投入
	2010.11	特急「はまかぜ」新製車両投入
山 陰 線	2001. 7	特急「スーパーおき」「スーパーく」にびき」運転、山陰線(米子～益田)高速化
	2003.10	特急「スーパーまつかぜ」運転、山陰線(鳥取～米子)高速化
因 美 線	1997.11	特急「いなば」運転
	2003.10	特急「スーパーいなば」運転、因美線(智頭～鳥取)高速化
伯 備 線	1994.12	特急「スーパーやくも」運転
智 頭 急 行 線	1994.12	特急「スーパーはくと」運転(智頭急行線開業)
山 陽 線	1998. 7	寝台特急「サンライズ瀬戸・出雲」運転
瀬 戸 大 橋 線	1988. 4	快速「マリンライナー」運転(瀬戸大橋線開業)
	2003.10	快速「マリンライナー」新製車両投入
	2009. 3	瀬戸大橋線(備中真島～久々原)複線化

※京都丹後鉄道、智頭急行線は第3セクターです。

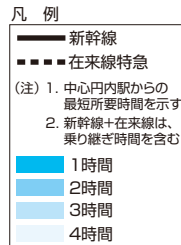
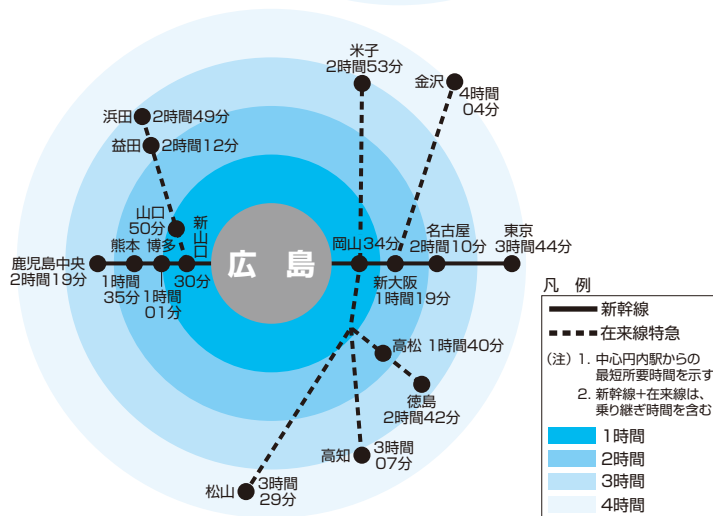
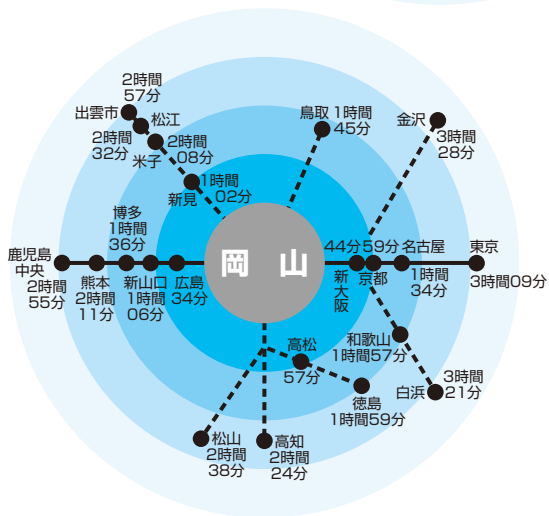
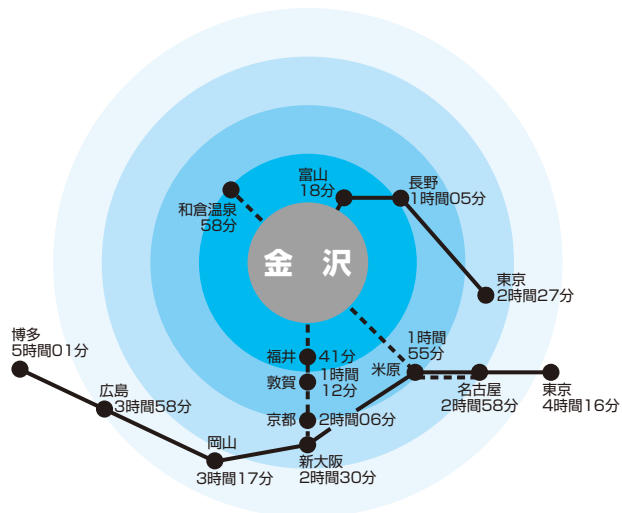
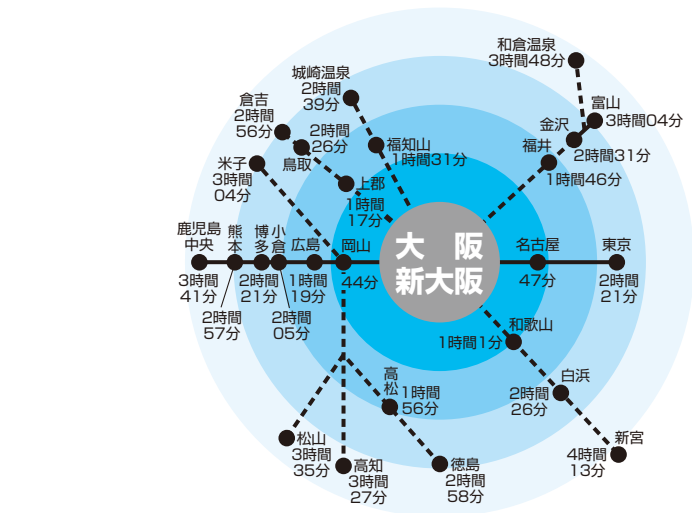
■在来線特急・急行の列車本数の推移(1日当たり／JR西日本管内)



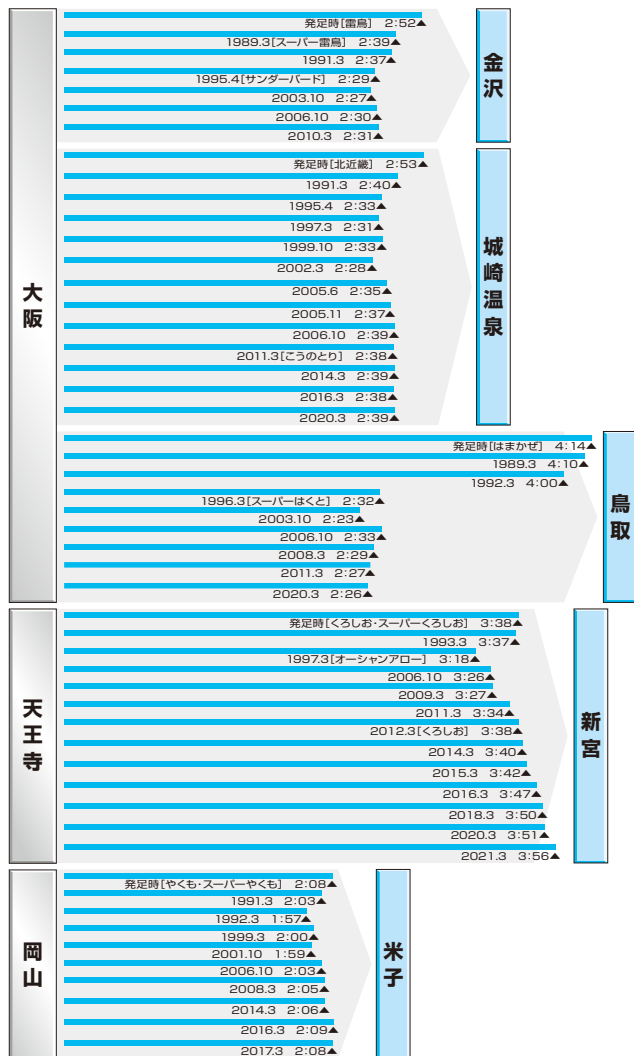
(注) 1. 1986年11月については、大阪、天王寺、福知山、米子、岡山、金沢および広島鉄道管理局の始発本数を計上しています。
2. 在来線特急本数は、博多南線の営業列車を含みます。
3. グラフ中の()内は1986年11月を100とした場合の指数を表します。



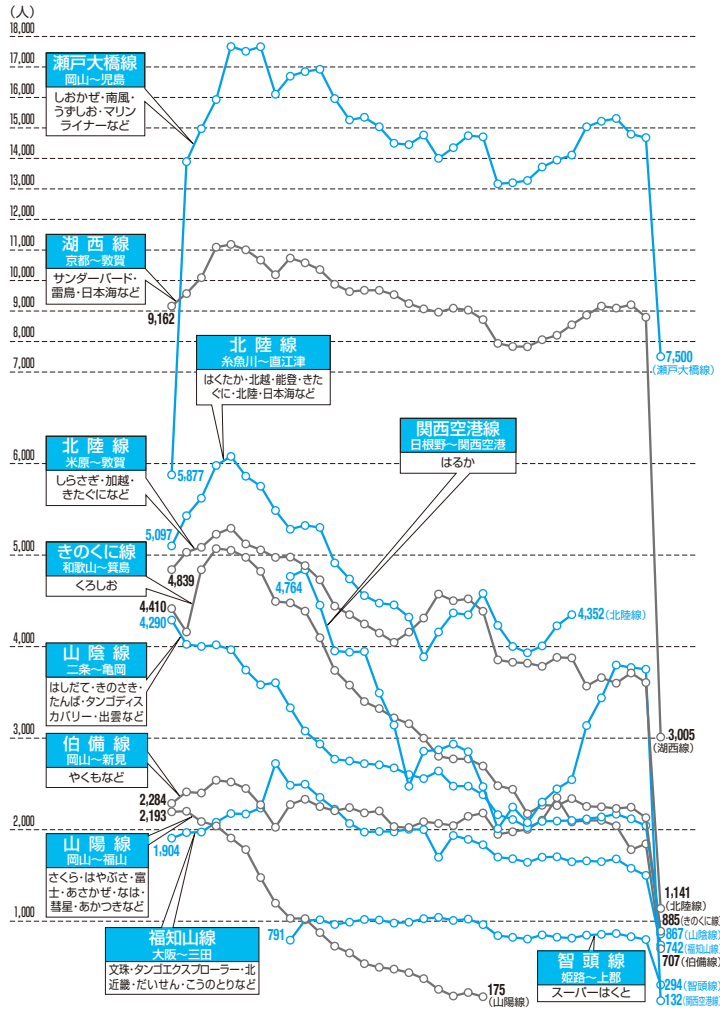
■主要都市間到達時分



■列車到達時分の推移



■主要線区の特急・急行乗車人員の推移(下り片道1日平均)



※既に廃止された列車も含まれます。
※瀬戸大橋線は快速マリンライナーも含まれます。

[illegible]

線 名	年 月	改善内容
琵琶湖線	1988. 3	新快速運転区間延長(米原～彦根)
	1991. 9	米原～長浜間直流化 新快速運転区間延長(米原～長浜)
	1999. 5	新快速130km/h運転開始(朝通勤時間帯)
	2000. 3	新快速130km/h運転開始(終日)
	2006.10	新快速運転区間延長(長浜～敦賀)
	2011. 3	新快速 土休日終日12両化
	2015. 3	平日朝時間帯に新快速増発(大阪～野洲上下各1本)
	2017. 3	新快速 終日12両化
	2018. 3	新快速 土休日増発(草津～京都)
	2018. 9	新快速221系車両投入開始
JR京都・JR神戸線	1994. 3	普通207系車両投入開始
	1995. 9	新快速223系車両投入開始
	1999. 5	新快速130km/h運転開始(朝通勤時間帯)
	2000. 3	新快速130km/h運転開始(終日)
	2004.10	朝夕通勤時間帯に新快速増発(朝：京都方面→大阪方面へ3本 大阪→京都方面へ2本 夕：大阪→京都方面へ3本)
	2011. 3	新快速 土休日終日12両化
	2013. 3	朝夕通勤時間帯に新快速増発(朝：姫路→大阪1本延長 夕：大阪→姫路方面へ2本)
	2015. 3	平日朝時間帯に新快速増発(大阪～野洲上下各1本)
	2017. 3	新快速 終日12両化
	2018. 3	新快速 土休日増発(京都～大阪)
JR宝塚線	1989. 3	快速運転開始
	1993. 3	207系車両投入開始
	1997. 3	新三田～篠山間復線化 JR東西線直通運転開始

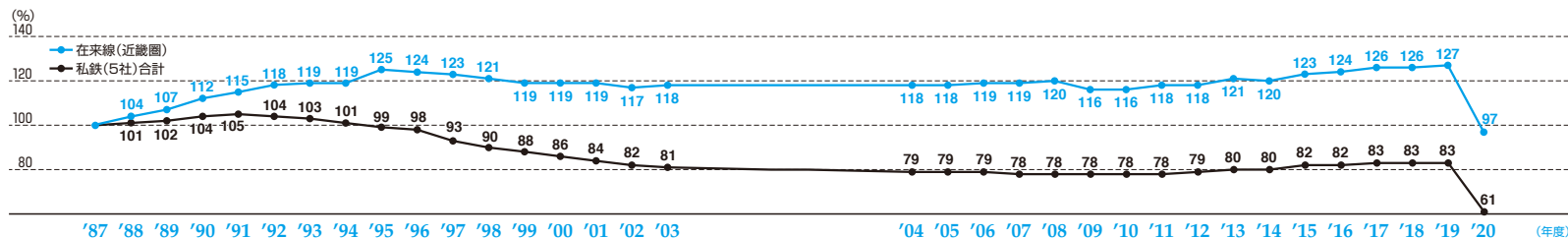
線 名	年 月	改善内容
ＪＲ宝塚線	2000. 3	丹波路快速運転開始
	2003. 12	朝通勤時間帯快速の速達化 朝夕通勤時間帯に快速増発（朝：大阪行4本、夕：大阪発4本）
	2011. 3	大阪直通快速増発
	2012. 3	225系車両投入開始
大 阪 環 状 線	1991. 3	阪和線直通運転開始
	1994. 9	閑空特急「はるか」、閑空快速運転開始
	1999. 5	紀州路快速運転開始
	2001. 3	閑空特急「はるか」の西九条停車（49本）
	2008. 3	朝通勤時間帯に阪和線からの「直通快速」運転開始 閑空・紀州路快速増発
	2015. 3	夕通勤時間帯に阪和線・大和路線直通快速増発
	2018. 3	夜間時間帯に阪和線直通列車増発 閑空特急「はるか」、終日9両化 大和路快速終日8両化
ＪＲゆめ咲線	2001. 3	ＵＳＪ開業に伴うシャトル列車（平日157本）の設定 大阪環状線から直通列車（運転／平日76本）の設定
	2020. 3	平日朝通勤時間帯に増発
学 研 都 市 線	1988. 3	快速運転開始
	1989. 3	木津～長尾間電化、松井山手～長尾間複線化
	1991. 4	207系車両投入開始
	1999. 5	朝通勤時間帯、区間快速運転開始
	2002. 3	JR三山木～松井山手間設備改良 朝夕通勤時間帯に区間快速増発
ＪＲ東西線	1997. 3	京橋～尼崎間開業
	2008. 3	放出～久宝寺間開業
お お さ か 東 線	2019. 3	新大阪～放出間開業 朝夕通勤時間帯に奈良～新大阪間の「直通快速」運転開始
嵯 峨 野 線	1989. 3	嵯峨嵐山～馬場間複線化
	1990. 3	京都～園部間電化、快速運転開始
	2000. 9	二条～花園間複線化、快速17本増発
	2010. 3	京都～園部間全線複線化、快速増発
	2017. 3	京都～嵯峨嵐山間普通列車14本増発
湖 西 線	1996. 3	新快速速達化
	2006.10	新快速運転区間延長（永原～敦賀）
奈 良 線	1991. 3	快速運転開始 京都～JR藤森、宇治～新田間複線化、63本増発
	2001. 3	朝夕通勤時間帯に快速・区間快速新設、デュータイムに「みやこ路快速」運転開始 快速221系車両投入開始
	2002. 3	夜間時間帯区間快速増発
	1988. 3	加茂～木津間電化
大 和 路 線	1989. 3	大和路快速運転
	2000. 3	朝通勤時間帯に区間快速増発
	2011. 3	大阪直通快速増発
	2015. 3	夕通勤時間帯に大阪直通快速増発
	2020. 3	大和路快速終日8両化
	1994. 6	223系車両投入開始
阪 和 線	9	閑空特急「はるか」、閑空快速運転開始
	1999. 5	紀州路快速運転開始
	2000. 3	デュータイム快速のすべてを221、223系で運転
	2008. 3	朝通勤時間帯に大阪方面への「直通快速」運転開始 デュータイム以降大阪方面への閑空・紀州路快速増発
	2011. 3	大阪直通快速増発
	2015. 3	夕通勤時間帯に大阪直通快速増発
	2018. 3	夜間時間帯に大阪直通列車増発 223系225系車種統一
関 西 空 港 線	2020. 3	閑空特急「はるか」、終日9両化
	1994. 6	日根野～関西空港間開業
	9	閑空特急「はるか」、閑空快速運転開始
	2015. 3	夕通勤時間帯に閑空快速増発
	2020. 3	閑空特急「はるか」、終日9両化

※2006.3 安定輸送を定常的に提供する観点からダイヤの見直しを実施

データで見るJR西日本2021

■輸送量の推移(在阪5私鉄比較)

●輸送人員



(単位: 百万人)

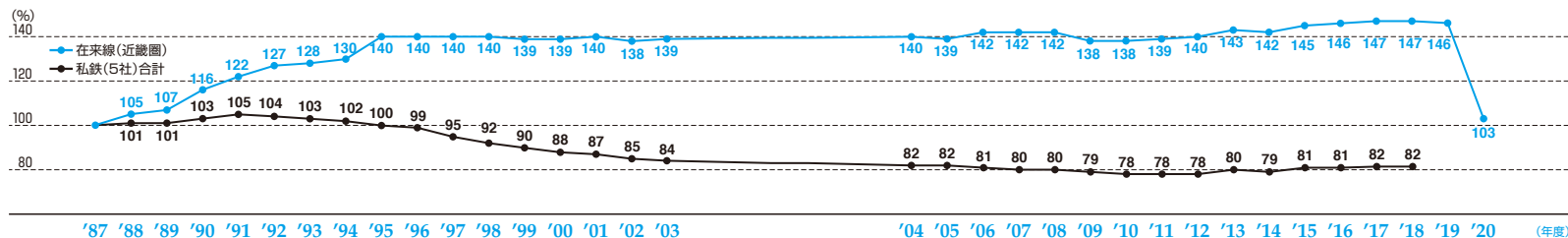
年度	在来線(近畿圏)	近鉄	南海	京阪	阪急	阪神	合計
1987	809	750	305	383	761	217	2,417
1988	838	765	302	386	769	218	2,442
1989	862	771	302	397	771	219	2,459
1990	908	788	310	416	779	221	2,510
1991	931	806	305	419	787	218	2,545
1992	954	802	302	411	767	212	2,505
1993	966	797	302	406	762	212	2,480
1994	963	790	303	401	734	205	2,436
1995	1,012	788	302	390	715	191	2,400
1996	1,006	742	294	360	689	192	2,366
1997	994	718	282	342	674	179	2,254
1998	974	696	273	330	662	168	2,183
1999	963	679	261	322	647	163	2,120
2000	959	663	255	315	638	162	2,068
2001	964	643	249	307	624	159	2,029
2002	948	633	239	304	618	160	1,979
2003	957	633	239	304	618	160	1,956

(注) 1. 私鉄は決算短信によります。(在阪5私鉄中の阪急、阪神については、2009年より神戸高速鉄道南分を含む)
2. JR西日本の近畿圏は、電車特定区間で計上しています。
3. 四捨五入しているため、数値の合計が合わない場合があります。

(単位: 百万人)

年度	近鉄	南海	京阪	阪急	阪神	合計
2004	951	619	235	296	605	1,915
2005	953	613	233	294	609	1,911
2006	961	611	233	289	601	1,899
2007	966	605	232	289	603	1,893
2008	942	576	226	280	608	1,886
2009	940	573	226	279	615	1,896
2010	952	566	225	278	629	1,905
2011	958	574	228	280	627	1,939
2012	980	563	227	280	644	1,926
2013	974	573	233	288	654	1,974
2014	998	575	236	291	655	1,987
2015	1,005	578	238	294	655	2,007
2016	1,016	578	239	295	655	2,014
2017	1,018	578	239	293	655	2,014
2018	1,023	571	239	293	655	2,005
2019	781	426	178	208	485	1,481
2020	781	426	178	208	485	1,481

●輸送人キロ



(単位: 百万人キロ)

年度	在来線(近畿圏)	近鉄	南海	京阪	阪急	阪神	合計
1987	20,333	14,138	4,791	5,113	10,992	2,233	37,269
1988	21,297	14,498	4,798	5,138	11,074	2,233	37,742
1989	21,841	14,566	4,819	5,146	10,983	2,221	37,763
1990	23,558	15,018	4,919	5,407	11,044	2,227	38,554
1991	24,737	15,304	4,985	5,456	10,766	2,245	38,094
1992	25,738	15,230	4,927	5,388	10,686	2,220	38,607
1993	26,041	15,252	4,892	5,355	10,269	2,169	38,335
1994	26,495	15,136	5,036	5,319	9,851	2,118	37,994
1995	28,550	14,756	5,030	5,250	9,707	1,935	37,309
1996	28,537	14,208	4,887	4,987	9,470	1,979	37,073
1997	28,436	13,776	4,681	4,863	9,352	1,858	35,443
1998	28,306	13,177	4,544	4,581	9,198	1,819	34,409
1999	28,331	12,874	4,376	4,518	9,103	1,779	33,624
2000	28,457	12,495	4,253	4,410	8,931	1,727	32,938
2001	28,082	12,281	4,014	4,365	8,865	1,683	32,353
2002	28,336	12,281	3,930	4,365	8,865	1,683	31,535
2003	28,336	12,281	3,930	4,365	8,865	1,683	31,535

(注) 1. 私鉄は「鉄道統計年報」等によります。(在阪5私鉄中の阪急、阪神については、2009年より神戸高速鉄道南分を含む)
2. JR西日本の近畿圏は、近畿統計本部の地域で計上しています。
3. 四捨五入しているため、数値の合計が合わない場合があります。

(単位: 百万人キロ)

年度	近鉄	南海	京阪	阪急	阪神	合計
2004	28,437	12,151	3,859	4,251	8,655	30,575
2005	28,272	11,953	3,835	4,138	8,748	30,401
2006	28,801	11,858	3,800	4,116	8,585	30,073
2007	28,962	11,738	3,826	4,107	8,612	30,000
2008	28,933	11,489	3,796	4,033	8,678	29,861
2009	28,114	11,080	3,706	3,975	8,459	29,147
2010	28,047	10,802	3,686	3,957	8,456	29,339
2011	28,218	10,807	3,677	3,940	8,491	29,152
2012	28,490	10,766	3,757	3,981	8,648	29,681
2013	29,012	10,919	3,729	3,975	8,890	29,481
2014	28,830	10,919	3,881	4,086	8,864	30,237
2015	29,522	10,908	3,941	4,124	9,129	30,369
2016	29,592	10,936	3,970	4,175	9,247	30,616
2017	29,872	10,800	3,975	4,175	9,219	30,503
2018	29,797	10,800	3,975	4,175	9,219	30,503
2019	29,693	10,800	3,975	4,175	9,219	30,503
2020	20,934	—	—	—	—	—

■列車本数の推移(会社発足時→2021年3月)

(単位:本)

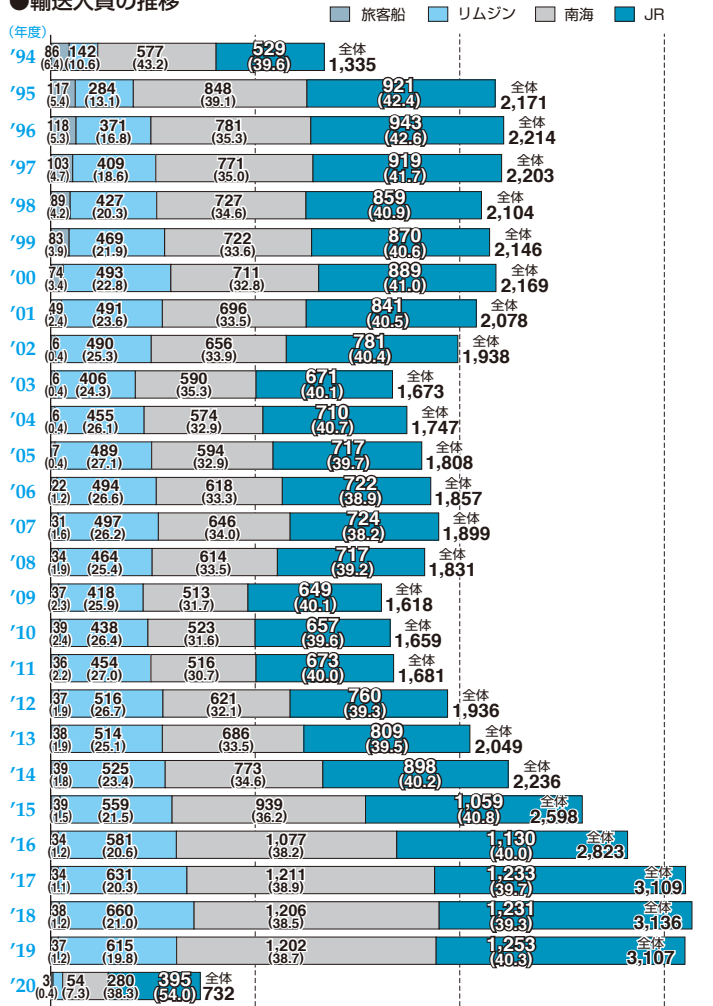
線 名	新快速	快速	区間快速	普通
琵琶湖線(津・山科)	35 → 124	—	—	169 → 153
JR京都線(高槻・大阪)	68 → 144	133 → 144	—	297 → 308
JR神戸線(大阪・甲子園口)	64 → 147	141 → 143	—	283 → 300
JR宝塚線(尼崎・宝塚)	—	— → 136	— → 34	93 → 167
大阪環状線(大阪駅発基準)	— → 128 (阪宝・北神間快速)	44 → 112 (大和路快速)	—	424 → 285
学研都市線(放・出・京・橋)	—	— → 88	— → 61	272 → 243
JR東西線※(京・橋・尼・崎)	—	—	—	315 → 318
嵯峨野線(京・都・亀・岡)	—	— → 30	—	63 → 124
湖西線(京・都・堅・田)	16 → 18	— → 2	—	65 → 123
奈良線(京・都・奈・良)	— → 32 (みやこ路快速)	— → 8	— → 16	76 → 141
大和路線(天王寺・柏原)	—	115 → 169	—	212 → 182
阪和線(天王寺・鳳)	—	124 → 222	70 → 42	226 → 179
関西空港線※(日根野・関西空港)	—	— → 122	—	66 → 8
おおさか東線※(新大阪・放・出)	—	— → 8	—	— → 134

(注) 1. 列車本数は平日の上下本数計を示します。
2. 会社発足時は1986年11月ダイヤ改正時を示します。
3. ※は開業時を示します。(関西空港線:1994年6月、JR東西線:1997年3月、おおさか東線:2019年3月)

MEMO

■関西国際空港アクセス

●輸送人員の推移



(注) 1. 近畿運輸局の発表資料によります。 2. ()内はシェア比較。 3. 記載の数値は単位未満を切り捨てて表示しています。