

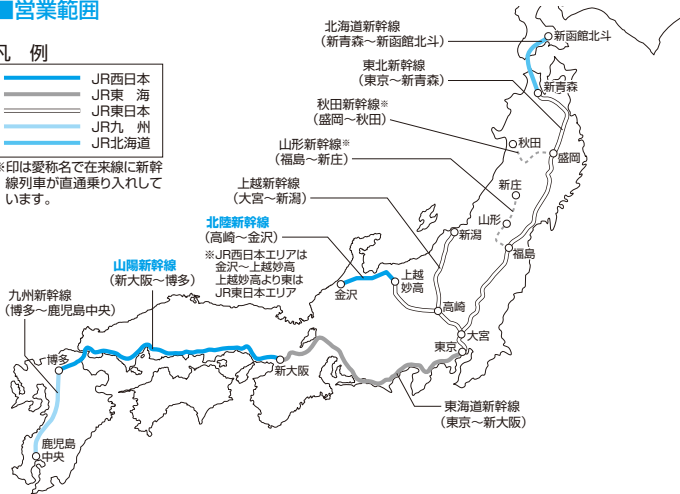
輸送(新幹線)

営業範囲

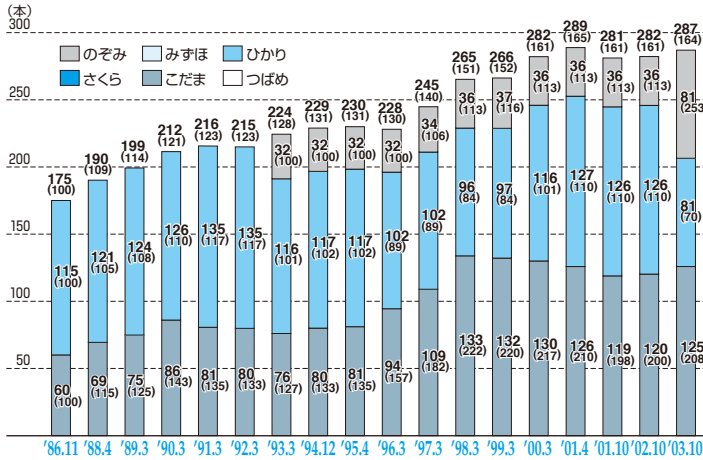
凡例

- JR西日本
- JR東海
- JR東日本
- JR九州
- JR北海道

※印は愛称名で在来線に新幹線列車が直通乗り入れています。

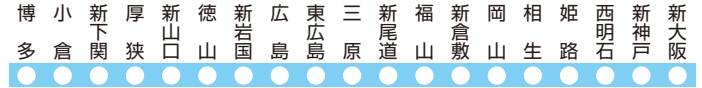


山陽新幹線の列車本数の推移(1日あたり/JR西日本管内)

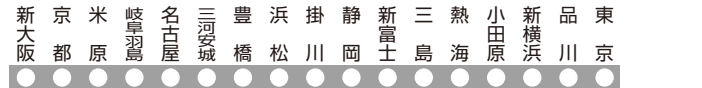


(注) グラフ中の()内は1986年11月を100とした場合の指数を表します。ただし、「のぞみ」は1993年3月を100としています。「みずほ」「さくら」は2011年3月を100としています。「つばめ」は2012年3月を100としています。

山陽新幹線)JR西日本



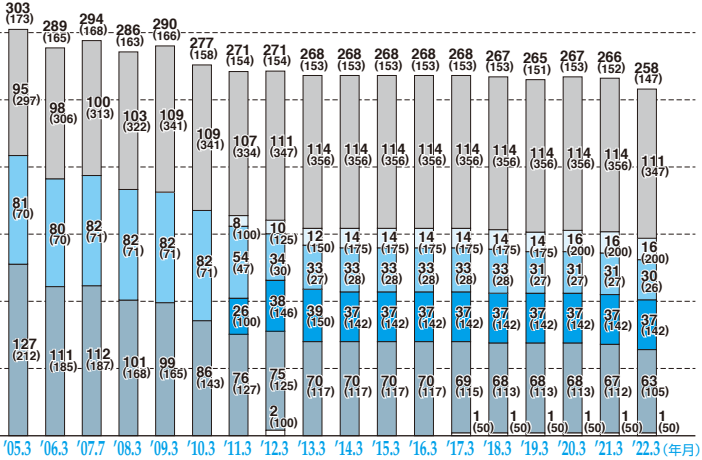
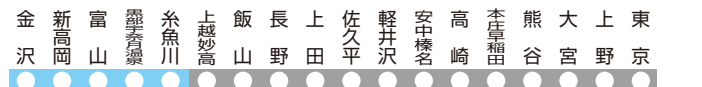
東海道新幹線)JR東海



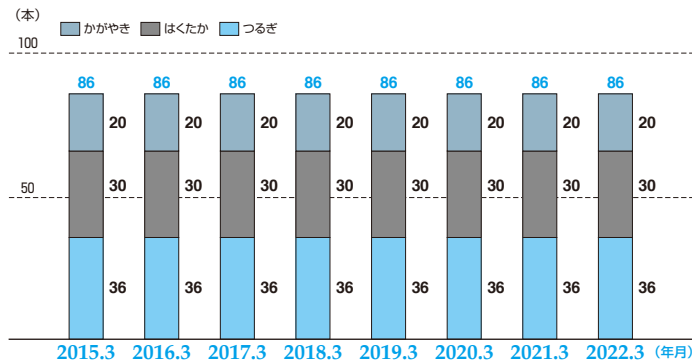
九州新幹線)JR九州



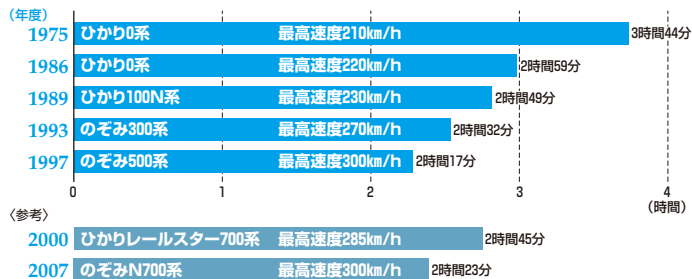
北陸新幹線)JR西日本・JR東日本



■北陸新幹線の列車本数の推移(1日あたり/JR西日本管内)

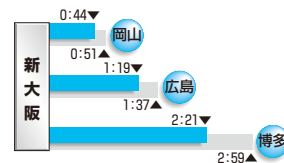


■山陽新幹線 新大阪～博多間の最速到達時分および最高速度

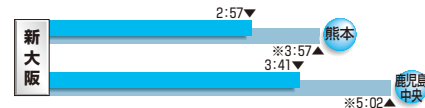


■東海道・山陽・九州新幹線到達時分の推移

〈山陽新幹線〉

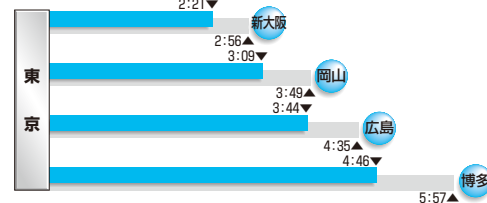
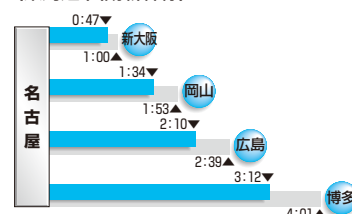


〈山陽・九州新幹線〉



※山陽・九州新幹線のみ相互直通運転開始前と現在の比較

〈東海道・山陽新幹線〉



2022年3月時点▼
1987年4月時点▲
(注)最速列車の到達時分を表示しています。

■北陸新幹線の主な区間の到達時分(2022年3月時点)

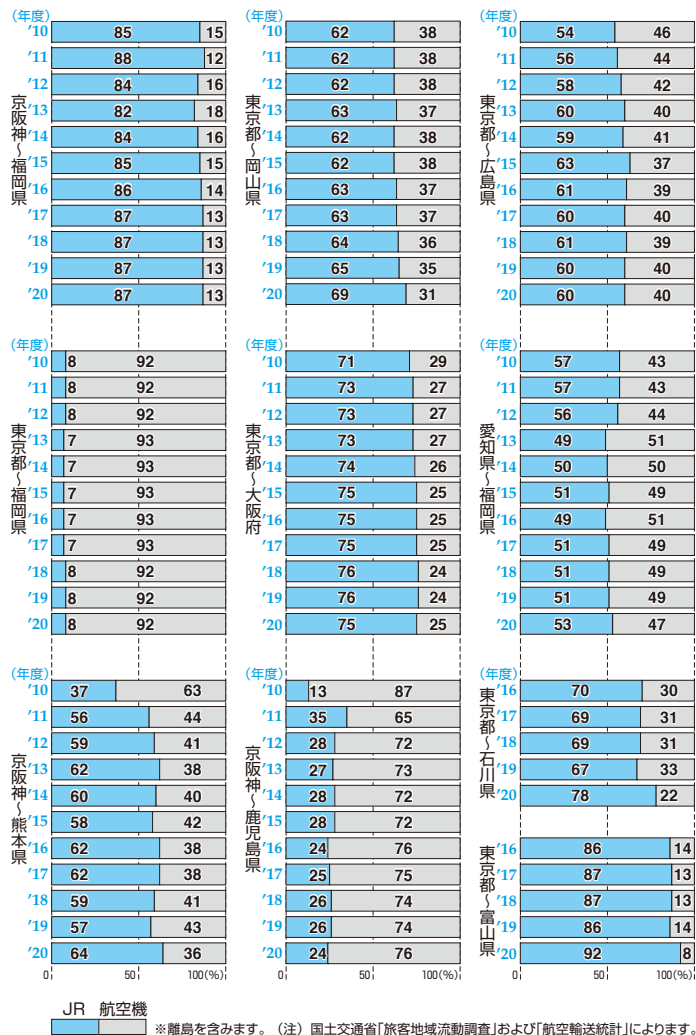


(注)最速列車の到達時分を表示しています。

■主な輸送改善の推移

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 小都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6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)
2022年 3月	博多6時始発「のぞみ」の所要時間短縮(東京10時台到着) 広島着最終「のぞみ」の所要時間短縮(東京20時台発車)

■航空機とのシェア比較



MEMO

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

輸送(都市間)

■特急列車

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	12	6・9
	びわこエクスプレス	米原・草津～大阪	下 1 上 2	3・9
	らくらくはりま	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
	うずしお	岡山～徳島	2	2・3

(注) ㊟は環状特急を示します。両数は基本編成両数(客車は電源車を含む)を示します。
 ※2022年3月改正時点の数値で、金・土・日曜日を中心に運転する臨時列車の設定本数を含みます。

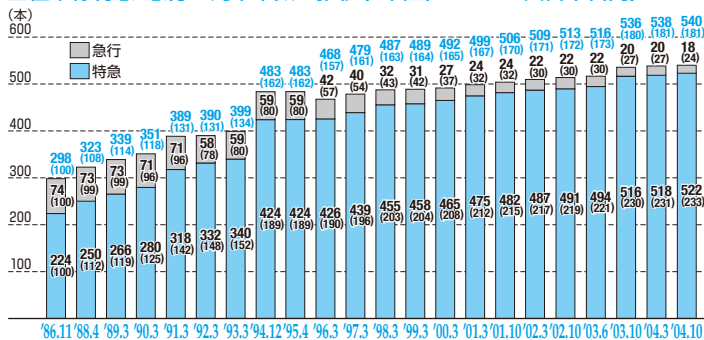
■主な輸送改善

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「しらすき(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
琵琶湖線	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
	2003. 6	特急「びわこエクスプレス」運転
関西空港線	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
	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

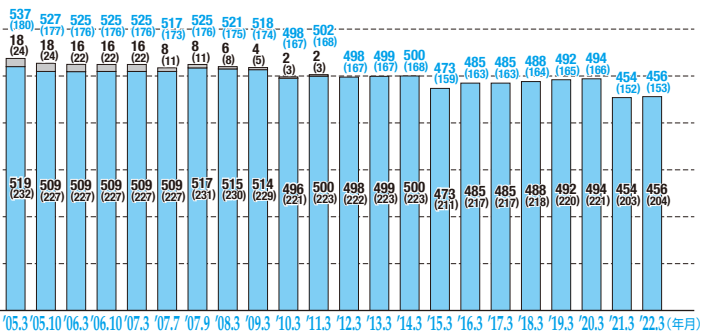
線名	年月	改善内容
阪和線	1989. 7	特急「スーパーくろしお」運転
	1996. 7	特急「スーパーくろしお・オーシャンアロー」運転
	1997. 3	きのくに線高速化
	2012. 3	特急「スーパーくろしお」「くろしお」「オーシャンアロー」を「くろしお」に統一(287系新製車両投入)
	2015.10	特急「くろしお」289系投入
JR神戸線	2018. 3	特急「くろしお」下り2本、上り1本増発
	2019. 3	特急「らくらくはりま」運転
	2021. 3	特急「らくらくはりま」新大阪延長
嵯峨野線	1989. 3	特急「エーデル鳥取」運転
	1990. 3	特急「エーデル北近畿」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「はしだて」「たんば」「文珠」運転(山陰線(園部～綾部)電化開業)
播但線	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)
	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
山陰線	2010.11	特急「はまかせ」新製車両投入
因美線	2001. 7	特急「スーパーおき」「スーパーくびき」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
伯耆備前線	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
智頭急行線	1994.12	特急「スーパーやくも」運転
山陽線	1994.12	特急「スーパーはくと」運転(智頭急行線開業)
瀬戸大橋線	1998. 7	寝台特急「サンライズ瀬戸・出雲」運転
	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。

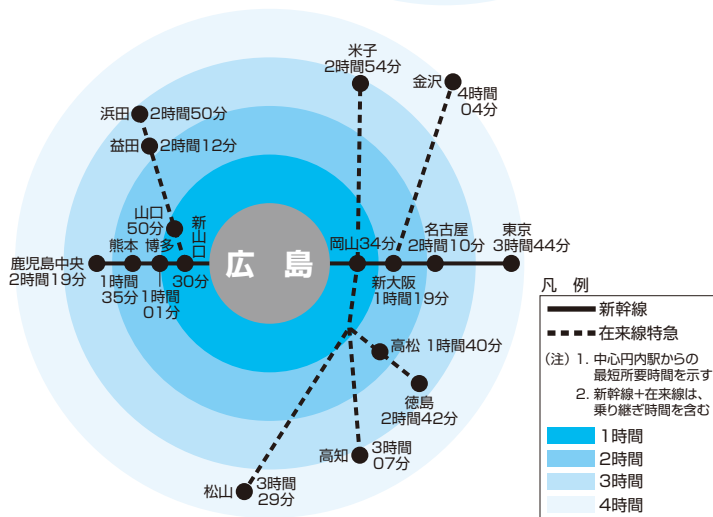
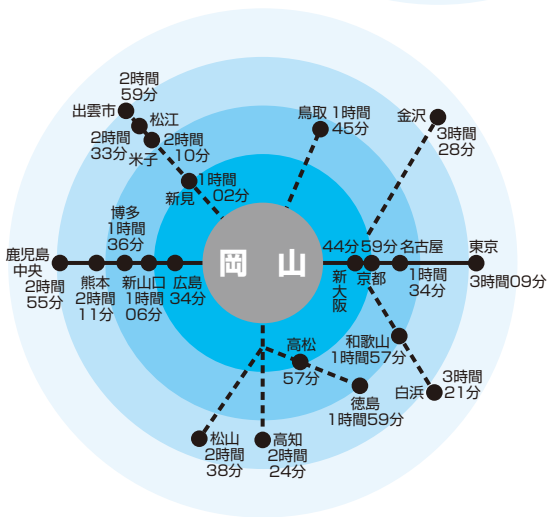
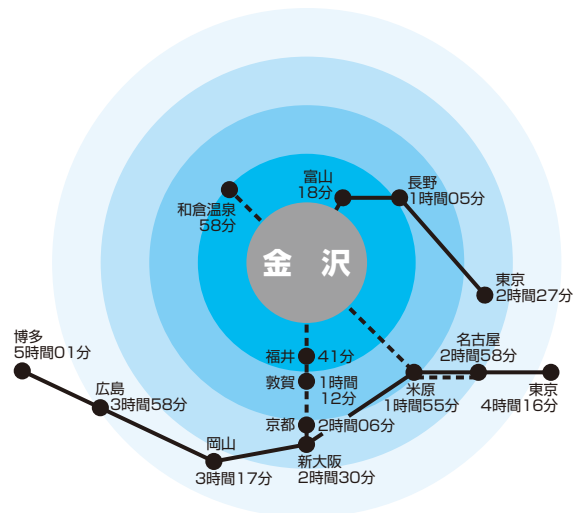
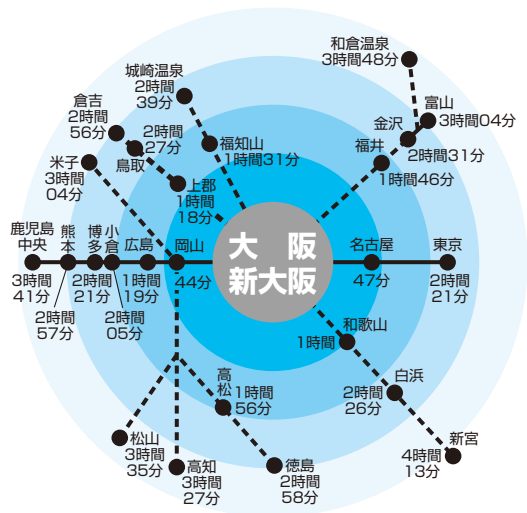
■在来線特急・急行の列車本数の推移(1日当たり/JR西日本管内)



(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



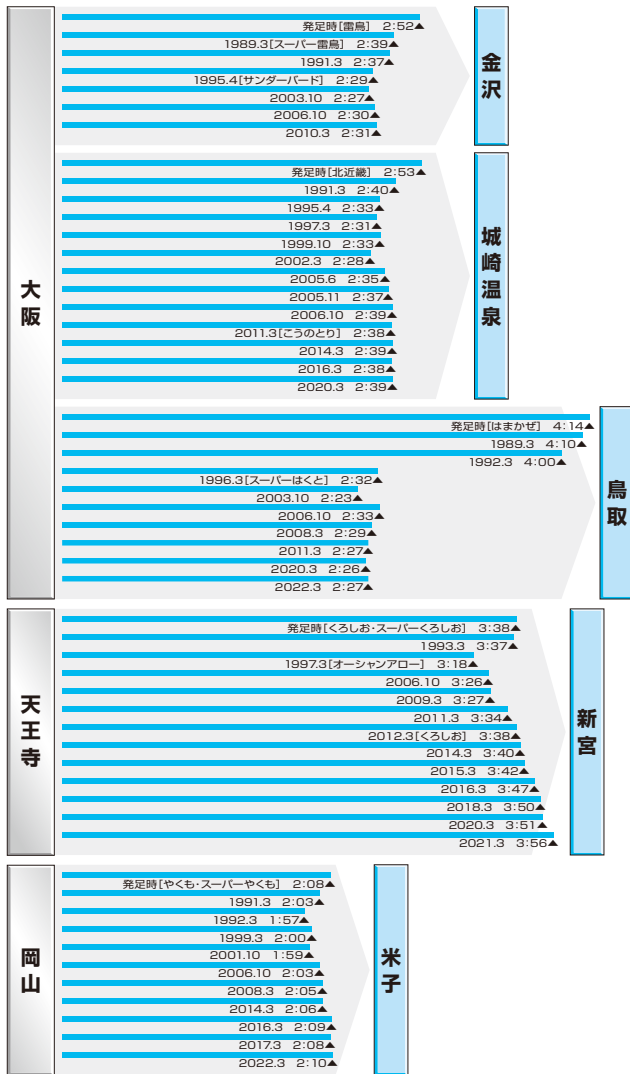
凡例

- 新幹線
- - - 在来線特急

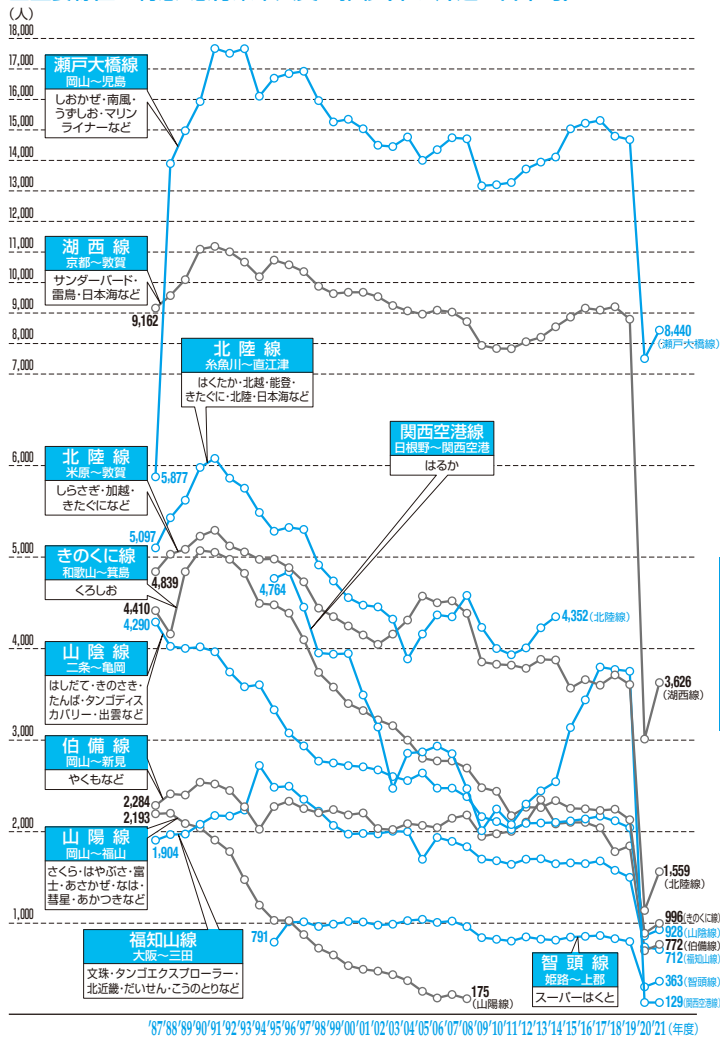
(注) 1. 中心円内駅からの最短所要時間を示す
2. 新幹線+在来線は、乗り継ぎ時間を含む

1時間
2時間
3時間
4時間

■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。

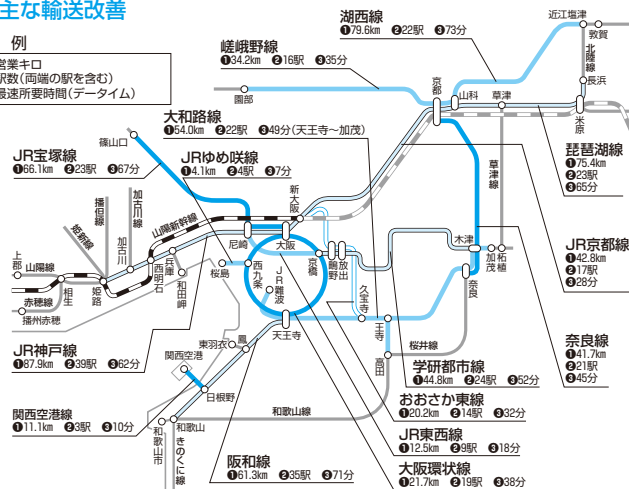
鉄道事業
 輸送(都市間)

輸送(京阪神近郊)

■主な輸送改善

凡 例

- 営業キロ
- 駅数(両端の駅を含む)
- 最速所要時間(デュータイム)



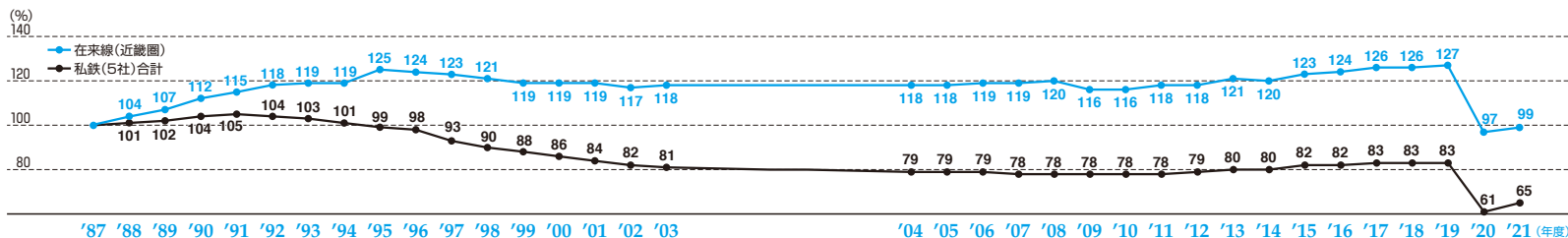
線名	年月	改善内容
琵琶湖線	1988.3	新快速運転区間延長(米原~彦根)
	1991.9	米原~長浜間直流化
	1999.5	新快速運転区間延長(米原~長浜)
	2000.3	新快速130km/h運転開始(朝通勤時間帯)
	2006.10	新快速130km/h運転開始(終日)
	2011.3	新快速運転区間延長(長浜~敦賀)
	2015.3	新快速 土休日終日12両化
JR京都・JR神戸線	2015.3	平日朝時間帯に新快速増発(大阪~野洲上下各1本)
	2017.3	新快速 終日12両化
	2018.3	新快速 土休日増発(大阪~野洲)
	1989.3	新快速221系車両投入開始
	1994.3	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)
JR宝塚線	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東西線	1989.3	快速運転開始
	1993.3	207系車両投入開始
	1997.3	新三田~篠山口間複線化
	2000.3	JR東西線直通運転開始
	2003.3	丹波路快速運転開始
	2003.12	朝通勤時間帯快速の速達化
	2011.3	朝通勤時間帯に快速増発(朝:大阪行4本、夕:大阪発4本)
大和路線	2011.3	大阪直通快速増発
	2012.3	225系車両投入開始
	1988.3	快速運転開始
	1991.3	快速運転開始
	2001.3	京都~JR藤森、宇治~新田間複線化、63本増発
	2002.3	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
	2020.12	山城多賀~玉水間複線化
阪和線	2021.2	新田~城陽間複線化
	2022.5	六地蔵~箕野間複線化
	1988.3	加茂~木津間電化
	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
関西空港線	2020.3	大和路快速終日8両化
	1994.6	223系車両投入開始
	1999.5	9 関西特急「はるか」、関西快速運転開始
	2000.3	9 紀州路快速運転開始
	2008.3	9 テータイム快速のすべてを221、223系で運転
	2010.12	9 朝通勤時間帯に大阪方面への「直通快速」運転開始
	2011.3	9 テータイム以降大阪方面への関西・紀州路快速増発
奈良線	2015.3	225系車両投入開始
	2018.3	夜間時間帯に大阪直通列車増発
	2020.3	223系225系車種統一
	2020.3	9 関西特急「はるか」、終日9両化
湖西線	1994.6	9 日根野~関西空港間開業
	1999.5	9 関西特急「はるか」、関西快速運転開始
	2015.3	9 夕通勤時間帯に関西快速増発
	2020.3	9 関西特急「はるか」、終日9両化

線名	年月	改善内容
大阪環状線	1991.3	阪和線直通運転開始
	1994.9	9 関西特急「はるか」、関西快速運転開始
	1999.5	9 紀州路快速運転開始
	2001.3	9 関西特急「はるか」の西九条停車(49本)
	2008.3	9 朝通勤時間帯に阪和線からの「直通快速」運転開始
	2015.3	9 夕通勤時間帯に阪和線・大和路線直通快速増発
	2016.12	9 323系車両投入開始
JRゆめ咲線	2018.3	9 夜間時間帯に阪和線直通列車増発
	2020.3	9 関西特急「はるか」、終日9両化
	2020.3	9 大和路快速終日8両化
	2001.3	9 USJ開業に伴うシャトル列車(平日157本)の設定
学研都市線	2020.3	9 大阪環状線から直通列車(運転/平日76本)の設定
	1988.3	9 快速運転開始
	1989.3	9 木津~長尾間電化、松井山手~長尾間複線化
JR東西線	1991.4	9 207系車両投入開始
	1999.5	9 朝通勤時間帯、区間快速運転開始
	2002.3	9 JR三山木~松井山手間設備改良
おおさか東線	2002.3	9 朝夕通勤時間帯に区間快速増発
	1997.3	9 京橋~尼崎間開業
	2008.3	9 放出~久宝寺間開業
嵯峨野線	2019.3	9 新大阪~放出間開業
	1989.3	9 朝夕通勤時間帯に奈良~新大阪間の「直通快速」運転開始
	1990.3	9 嵯峨嵐山~馬場間複線化
	2000.9	9 京都~園部間電化、快速運転開始
	2000.9	9 二条~花園間複線化、快速17本増発
	2010.3	9 京都~園部間全線複線化、快速増発
	2017.3	9 京都~嵯峨嵐山間普通列車14本増発
奈良線	1996.3	9 新快速速達化
	2006.10	9 新快速運転区間延長(永原~敦賀)
	1991.3	9 快速運転開始
	2001.3	9 京都~JR藤森、宇治~新田間複線化、63本増発
	2002.3	9 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
	2020.12	9 山城多賀~玉水間複線化
	2021.2	9 新田~城陽間複線化
大和路線	2022.5	9 六地蔵~箕野間複線化
	1988.3	9 加茂~木津間電化
	1989.3	9 大和路快速運転
	2000.3	9 朝通勤時間帯に区間快速増発
	2011.3	9 大阪直通快速増発
	2015.3	9 夕通勤時間帯に大阪直通快速増発
	2020.3	9 大和路快速終日8両化
阪和線	1994.6	9 223系車両投入開始
	1999.5	9 関西特急「はるか」、関西快速運転開始
	2000.3	9 紀州路快速運転開始
	2008.3	9 テータイム快速のすべてを221、223系で運転
	2010.12	9 朝通勤時間帯に大阪方面への「直通快速」運転開始
	2011.3	9 テータイム以降大阪方面への関西・紀州路快速増発
	2015.3	9 225系車両投入開始
関西空港線	2018.3	9 夜間時間帯に大阪直通列車増発
	2020.3	9 223系225系車種統一
	2020.3	9 関西特急「はるか」、終日9両化
	1994.6	9 日根野~関西空港間開業
湖西線	1999.5	9 関西特急「はるか」、関西快速運転開始
	2015.3	9 夕通勤時間帯に関西快速増発
	2020.3	9 関西特急「はるか」、終日9両化
	2020.3	9 関西特急「はるか」、終日9両化

※2006.3 安定輸送を定期的に提供する観点からダイヤの見直しを実施

■輸送量の推移(在阪5私鉄比較)

●輸送人員



(単位: 百万人)

輸送人員	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
在来線(近畿圏)	809	838	862	908	931	954	966	963	1,012	1,006	994	974	963	959	964	948	957
近鉄	750	765	771	788	806	802	797	790	788	770	742	718	696	679	663	643	633
南海	305	302	302	306	310	305	302	303	302	294	282	273	261	255	249	243	239
京阪	383	386	397	416	419	411	406	401	401	390	360	342	330	322	315	307	304
阪急	761	769	771	779	787	767	762	734	715	718	689	674	662	647	638	624	618
阪神	217	218	217	219	221	218	212	205	191	192	179	174	168	163	162	159	160
合計	2,417	2,442	2,459	2,510	2,545	2,505	2,480	2,436	2,400	2,366	2,254	2,183	2,120	2,068	2,029	1,979	1,956

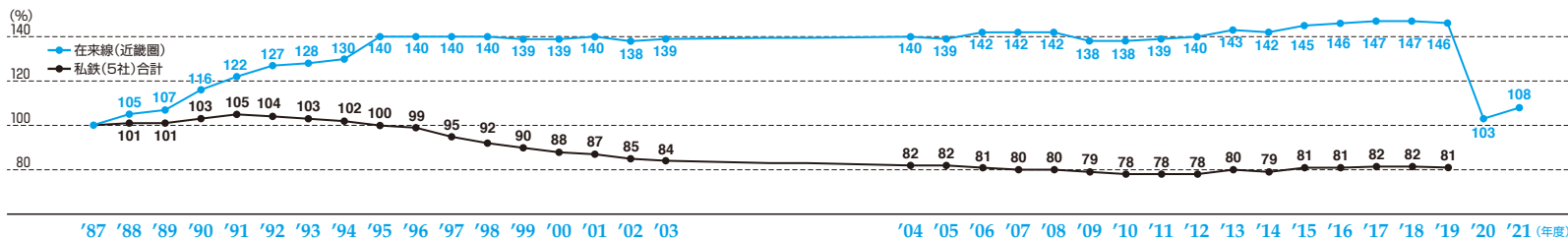
(単位: 百万人)

輸送人員	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
在来線(近畿圏)	951	953	961	966	968	942	940	952	958	980	974	998	1,005	1,016	1,018	1,023	781	802
近鉄	619	613	611	605	593	576	573	566	565	574	563	573	575	578	578	571	426	455
南海	235	233	231	233	232	226	226	225	228	227	233	236	238	239	239	239	178	182
京阪	296	294	291	289	289	283	280	279	278	280	280	288	291	294	295	293	208	219
阪急	605	609	601	600	601	605	603	608	615	629	627	644	647	654	655	655	485	510
阪神	159	160	162	163	165	193	205	218	221	226	227	234	236	241	245	246	183	194
合計	1,915	1,911	1,899	1,893	1,883	1,886	1,888	1,896	1,905	1,939	1,926	1,974	1,987	2,007	2,014	2,005	1,481	1,582

(注) 1. 私鉄は決算短信により、(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株分を含む)
 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。

(注) 1. 私鉄は決算短信により、(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株分を含む)
 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。

●輸送人口



(単位: 百万人キロ)

輸送人口	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
在来線(近畿圏)	20,333	21,297	21,841	23,558	24,737	25,738	26,041	26,495	28,550	28,537	28,436	28,436	28,306	28,331	28,457	28,082	28,336
近鉄	14,138	14,498	14,566	15,018	15,362	15,304	15,230	15,252	15,136	14,756	14,208	13,776	13,452	13,177	12,874	12,495	12,281
南海	4,791	4,798	4,819	4,919	4,985	4,927	4,892	5,036	5,030	4,887	4,681	4,544	4,376	4,253	4,146	4,014	3,930
京阪	5,113	5,138	5,146	5,407	5,456	5,388	5,355	5,319	5,355	5,290	4,987	4,798	4,663	4,581	4,518	4,410	4,365
阪急	10,992	11,074	11,009	10,983	11,044	10,766	10,686	10,269	9,851	10,159	9,707	9,470	9,352	9,198	9,103	8,931	8,865
阪神	2,233	2,233	2,221	2,227	2,245	2,220	2,169	2,118	1,935	1,979	1,858	1,819	1,779	1,727	1,709	1,683	1,689
合計	37,269	37,742	37,763	38,554	39,094	38,607	38,335	37,994	37,809	37,073	35,443	34,409	33,624	32,938	32,353	31,535	31,131

(単位: 百万人キロ)

輸送人口	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
在来線(近畿圏)	28,437	28,272	28,801	28,962	28,933	28,114	28,047	28,218	28,490	29,012	28,830	29,522	29,592	29,872	29,797	29,693	20,934	21,888
近鉄	12,151	11,953	11,858	11,738	11,489	11,080	11,008	10,802	10,807	11,097	10,766	10,919	10,908	10,936	10,800	10,589	—	—
南海	3,859	3,835	3,800	3,826	3,796	3,706	3,686	3,629	3,677	3,757	3,729	3,881	3,941	3,970	3,975	3,921	—	—
京阪	4,251	4,196	4,138	4,116	4,107	4,033	3,975	3,957	3,940	3,981	3,975	4,086	4,124	4,175	4,186	4,144	—	—
阪急	8,655	8,746	8,585	8,612	8,678	8,459	8,456	8,491	8,646	8,890	8,864	9,129	9,150	9,247	9,219	9,168	—	—
阪神	1,657	1,670	1,691	1,705	1,783	1,982	2,020	2,058	2,081	2,135	2,144	2,220	2,245	2,286	2,320	2,323	—	—
合計	30,575	30,401	30,073	30,000	29,856	29,261	29,147	28,939	29,152	29,861	29,481	30,237	30,369	30,616	30,503	30,148	—	—

(注) 1. 私鉄は鉄道統計年報等により、(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株分を含む)
 2. 近畿圏は、京都府(南部)・大阪府(一部除く)・兵庫県(南部)・滋賀県・奈良県・三重県(一部)について記載しています。
 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。

(注) 1. 私鉄は決算短信により、(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株分を含む)
 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。

■列車本数の推移(会社発足時→2022年3月)

(単位:本)

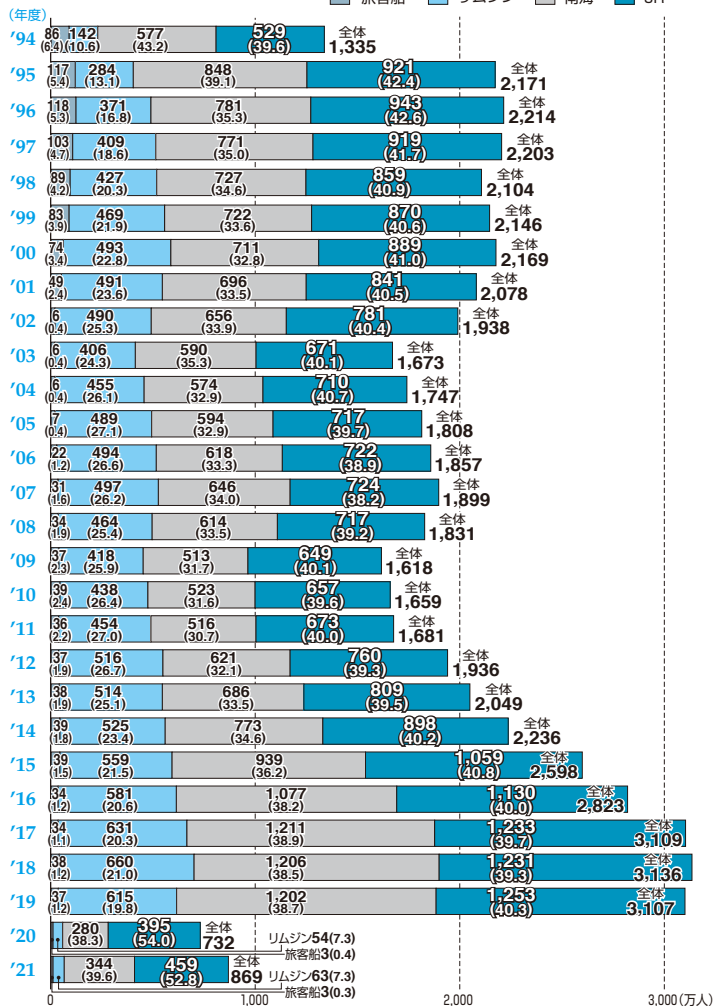
線名	新快速	快速	区間快速	普通
琵琶湖線(津浦～山科)	35 → 123	—	—	169 → 146
JR京都線(高槻～大阪)	68 → 143	133 → 143	—	297 → 297
JR神戸線(大阪～甲子園口)	64 → 145	141 → 142	—	283 → 295
JR宝塚線(尼崎～宝塚)	—	— → 130	— → 34	93 → 164
大阪環状線(大阪駅発基準)	— → 128 (阪宝・新快速)	44 → 103 (大和路快速)	—	424 → 250
学研都市線(放出～京橋)	—	— → 80	— → 68	272 → 237
JR東西線*(京橋～尼崎)	—	—	—	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 → 154	—	212 → 174
阪和線(天王寺～鳳)	—	124 → 191	70 → 72	226 → 165
関西空港線*(日根野～関西空港)	—	— → 134	—	66 → 4
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。