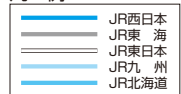


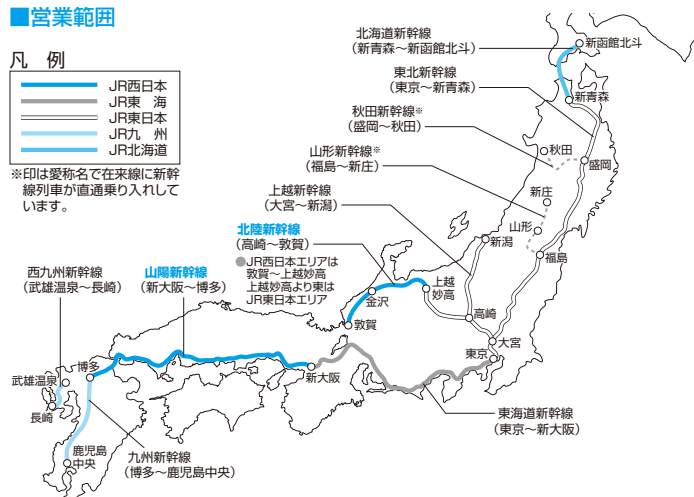
輸送(新幹線)

営業範囲

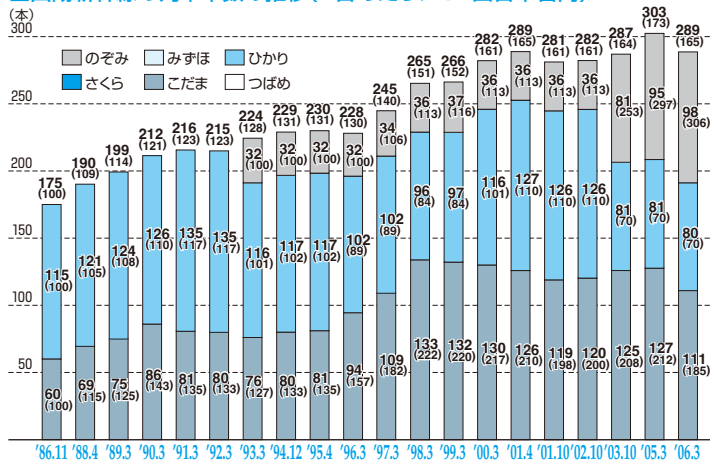
凡例



※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

博多 小倉 新下関 厚狭 新山口 徳山 新岩国 広島 東広島 三原 新尾道 福山 新倉敷 岡山 相生 姫路 西明石 新神戸 新大阪

「東海道新幹線」JR東海

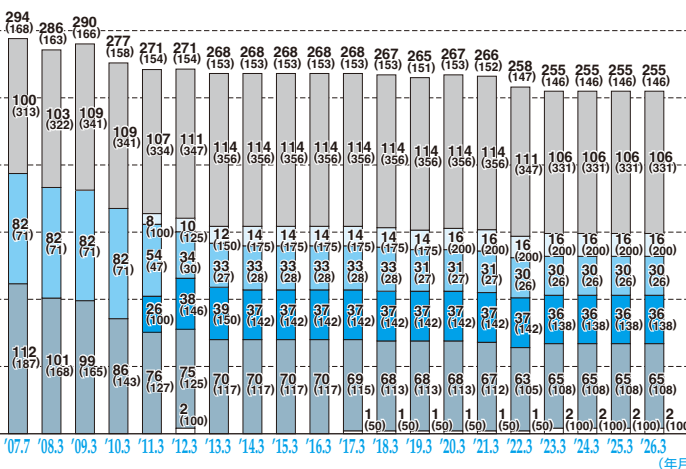
新大阪 京都 米原 岐阜 名古屋 三河 豊橋 浜松 掛川 静岡 新富士 三島 熱海 小田原 新横浜 品川 東京

「九州新幹線」JR九州

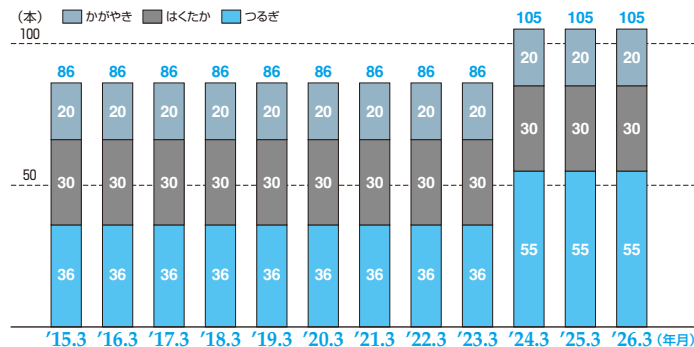
鹿児島中央 川内 出水 新水俣 新八代 熊本 新玉名 新大牟田 筑後小倉 久留米 新鳥栖 博多

「北陸新幹線」JR西日本・JR東日本

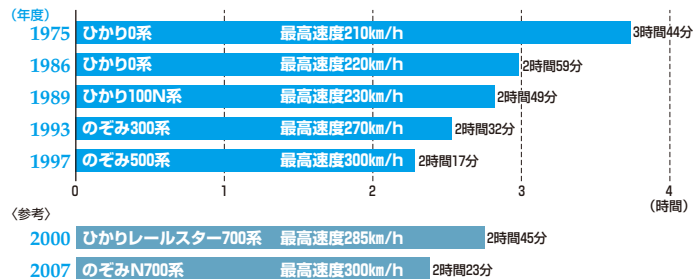
敦賀 越前 福井 芦原 加賀 小松 新高 富山 石川 糸川 上越 飯山 長野 上田 軽井沢 安中 高崎 本庄 熊谷 大宮 上野 東京



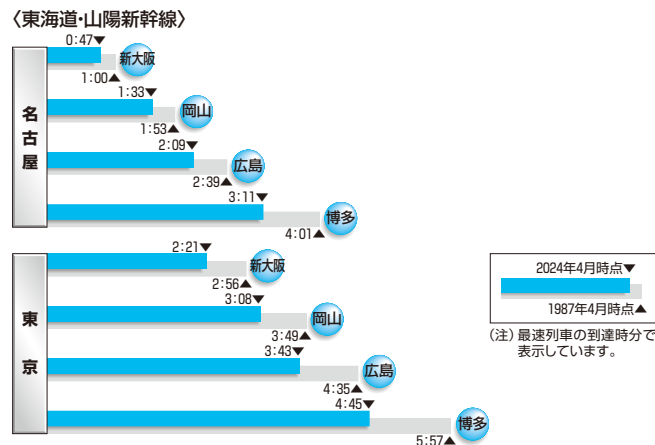
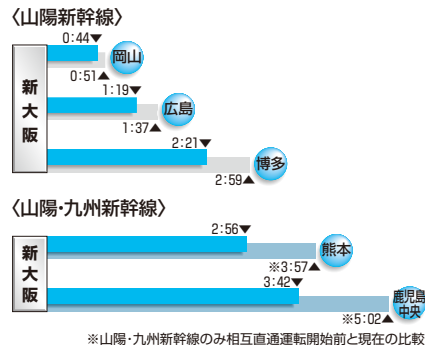
■北陸新幹線の列車本数の推移(1日あたり／JR西日本管内)



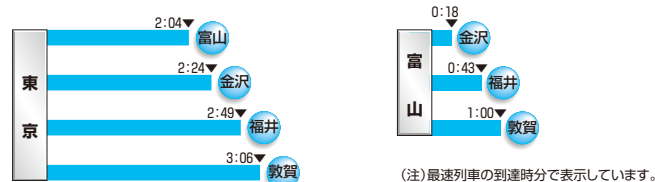
■山陽新幹線 新大阪～博多間の最速到達時分および最高速度



■東海道・山陽・九州新幹線到達時分の推移



■北陸新幹線の主な区間の到達時分(2026年3月時点)

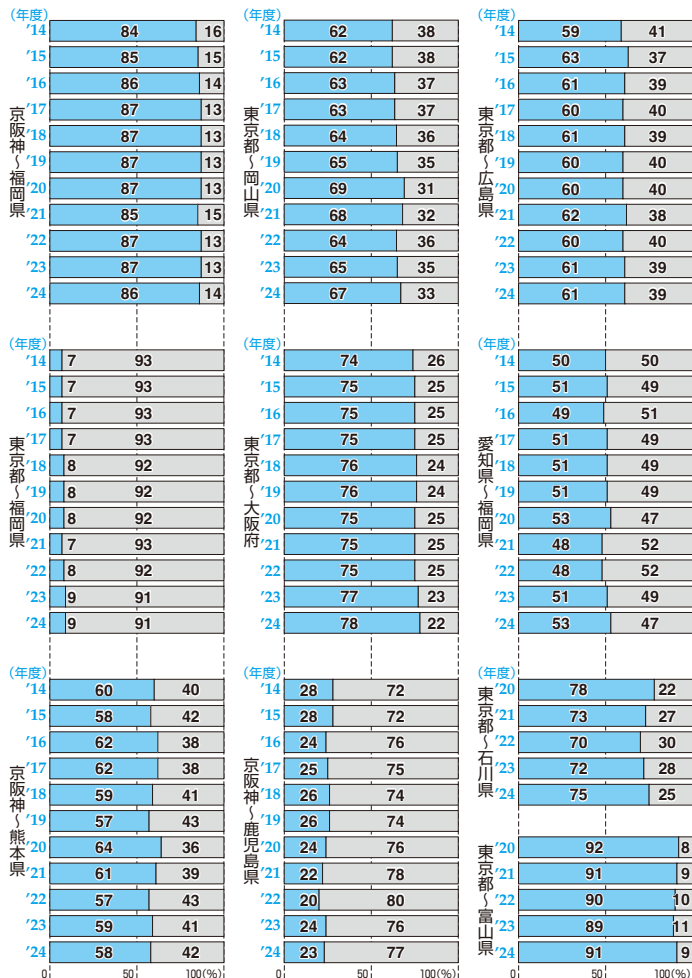


年 月	内 容
1988年 3月	新尾道、東広島駅開業 「ウエストひかり」4往復新設
1989年 3月	「グランドひかり」新設(230km/h運転、2往復) 「ウエストひかり」増発
1990年 3月	「グランドひかり」増発 「ウエストひかり」増発
1991年 3月	「シャトルひかり」3往復新設
1992年 3月	「ウィークエンドひかり」新設(下り2本) 「グランドひかり」増発
1993年 3月	「のぞみ」新設(270km/h運転、上下各16本) 「シャトルひかり」増発
1994年 12月	「ひかり」1本、「こだま」4本増発
1996年 3月	「ひかり」の運転区間・停車駅の見直し
1997年 3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	厚狹駅開業 「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 一部「のぞみ」「さくら」の停車駅の見直し
2014年 3月	「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)

年 月	内 容
2020年 3月	「のぞみ」の所要時間短縮 「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」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)
2023年 3月	「のぞみ」の1時間あたり運転本数拡大(6本/1時間→7本/1時間) 首都圏～山陽・四国エリアの所要時間短縮(最大6分) 大宮→高崎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(2分)
2024年 3月	東京行最終「のぞみ」の発車時刻繰下げ(博多19時台発車) 北陸新幹線 金沢→敦賀間 開業 鹿児島中央駅始発 臨時「さくら」増設(新大原9時台到着)
2025年 3月	一部時間帯「のぞみ」の1時間あたり運転本数拡大(7本/1時間→8本/1時間) 臨時「かがやき」を上下各2本増設
2026年 3月	博多発品川行臨時「のぞみ」を新設 北陸新幹線の所要時間短縮(東京→福井間で最速2時間40分台)

[illegible]

■航空機とのシェア比較



JR 航空機

※離島を含みます。(注)国土交通省「旅客地域流動調査」および「航空輸送統計」によります。

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～敦賀	25	9
	能登かがり火	金沢～七尾・和倉温泉	5	3
	しらすぎ	名古屋～米原～敦賀	15	6
中部	ひだ	大阪～高山	1	2
		名古屋～富山	4	2
近畿	はるか	野洲・草津・京都～関西空港	30	9
	らくラクびわこ	米原・草津～大阪	下1上2	3・6
	らくラクはりま	京都・新大阪～網干	2	6
	らくラクやまと	新大阪～奈良	1	3
	まほろば	大阪～奈良	1	3
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
北近畿・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・大阪～鳥取・倉吉	8	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～豊岡・城崎温泉・香住・鳥取	3	3
	はしだて	京都～天橋立・宮津・夕日ヶ浦・木津温泉	下5上6	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	下9上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
四国	スーパーいなば	岡山～鳥取	6	2
	㊟ 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	3・5
	南風	岡山～高知	14	3・4

(注) ㊟は環状特急を示します。両数は基本編成両数を示します。

※2026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。

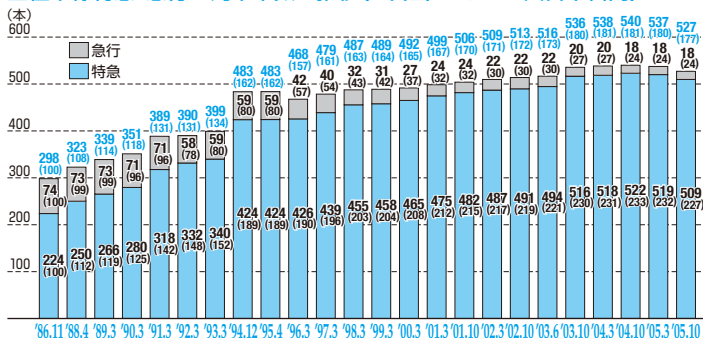
■主な輸送改善

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
	2003. 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
	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」和倉温泉乗り入れ(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) 特急「タンゴエクスプローラー」運転
	1990. 4	特急「タンゴディスカバリー」運転
京 都 丹 後 鉄 道 (旧 北近畿タンゴ鉄道)	1996. 3	特急「タンゴエクスプローラー」乗り入れ見直し
	2011. 3	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
琵琶湖 線	2014. 3	特急「びわこエクスプレス」夕通勤時間帯に増発
大 和 路 線	2024. 3	特急「らくらくやまと」運転
関 西 空 港 線	1994. 9	特急「はるか」運転
	2020. 3	特急「はるか」全列車9両編成化、271系新製車両投入
	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
阪 和 線 きのくに線	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)

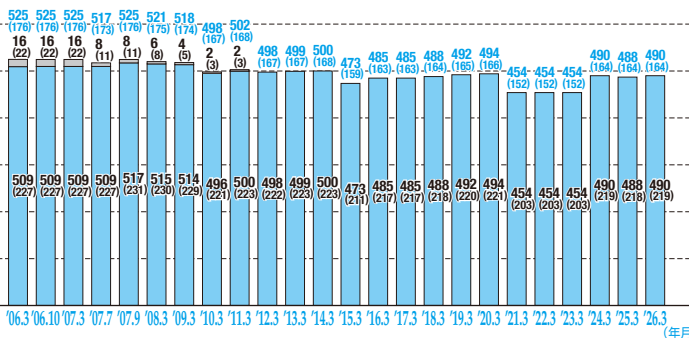
線 名	年 月	改善内容
阪 和 線 きのくに線	2015.10	特急「くろしお」289系投入
	2018. 3	特急「くろしお」下り2本、上り1本増発
	2019. 3	特急「らくらくはりま」運転
	2021. 3	特急「らくらくはりま」新大阪延長
J R 神 戸 線	2024. 3	特急「らくらくはりま」網干・京都延長
	2025. 3	特急「らくらくはりま」1往復増発
嵯 峨 野 山 線 福 知 山 線	1989. 3	特急「エーデル鳥取」運転
	1990. 3	特急「エーデル北近畿」運転
	1992. 3	特急「北近畿」スピードアップ
	1996. 3	特急「きのさき」「はしだて」「たんば」「文珠」運転(山陰線(園部～綾部)電化開業)
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
	2010.11	特急「はまかぜ」189系新製車両投入
山 陰 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
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
	2024. 4	特急「やくも」273系新製車両投入
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)
	2024. 3	特急「スーパーはくと」1往復増発
山 陽 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)
瀬 戸 大 橋 線	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。

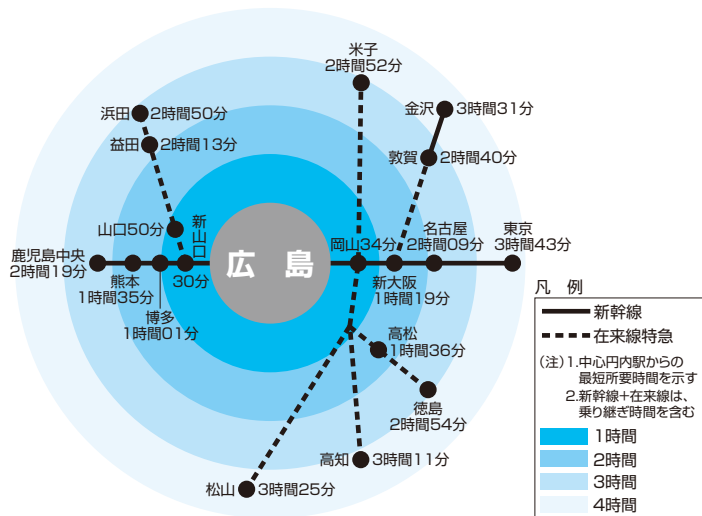
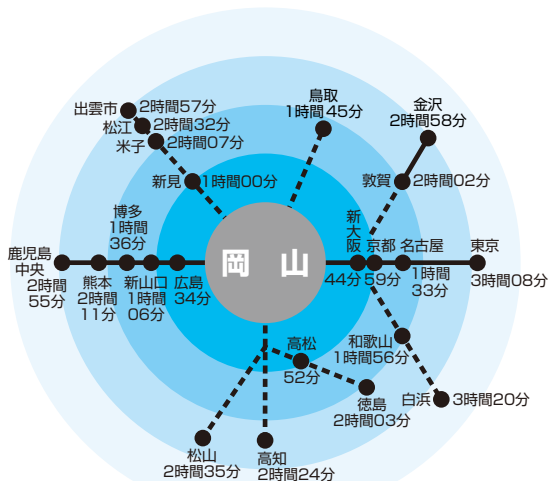
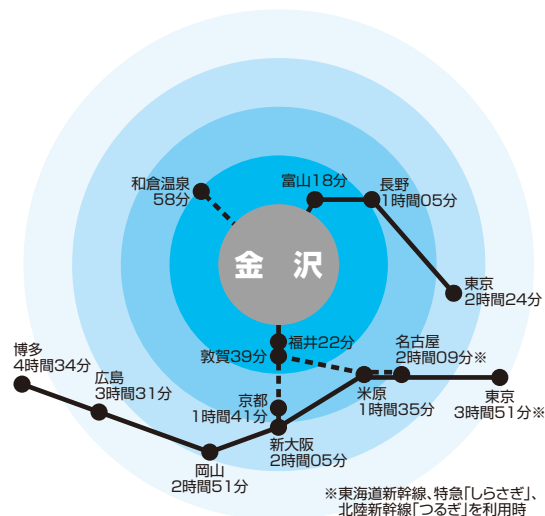
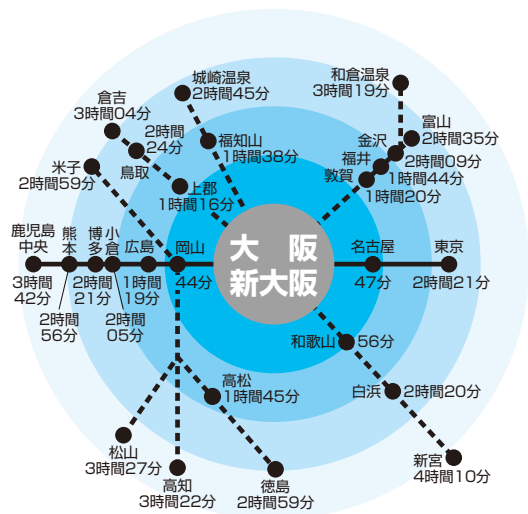
■在来線特急・急行の列車本数の推移(1日当たり／JR西日本管内)



(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。



■主要都市間到達時間



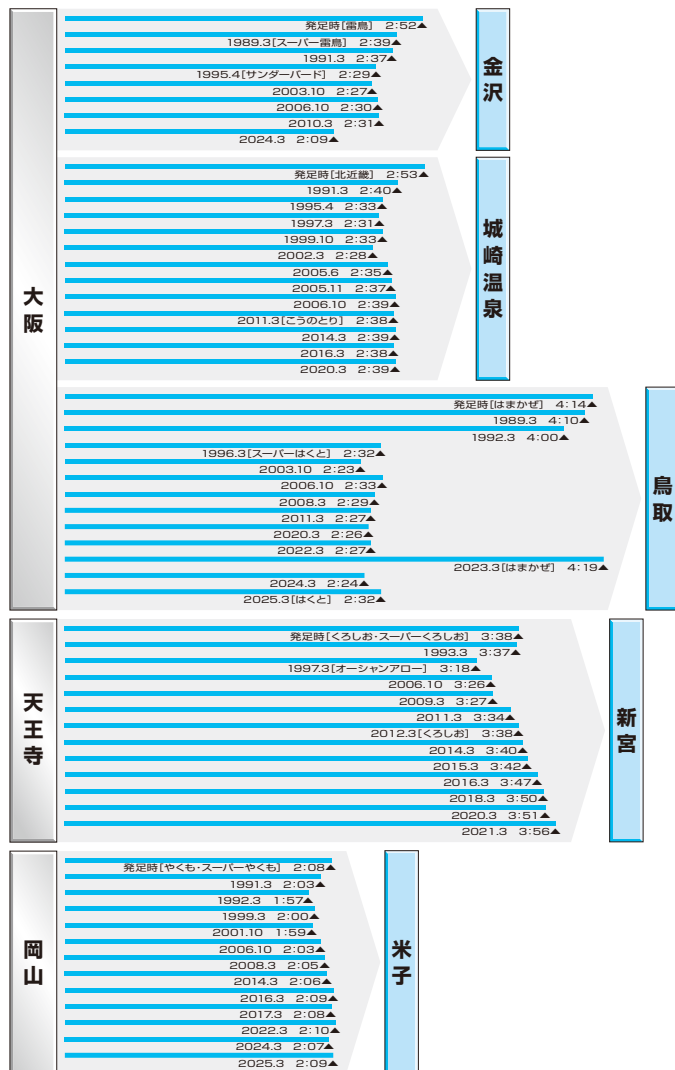
凡 例

- 新幹線
- - - 在来線特急

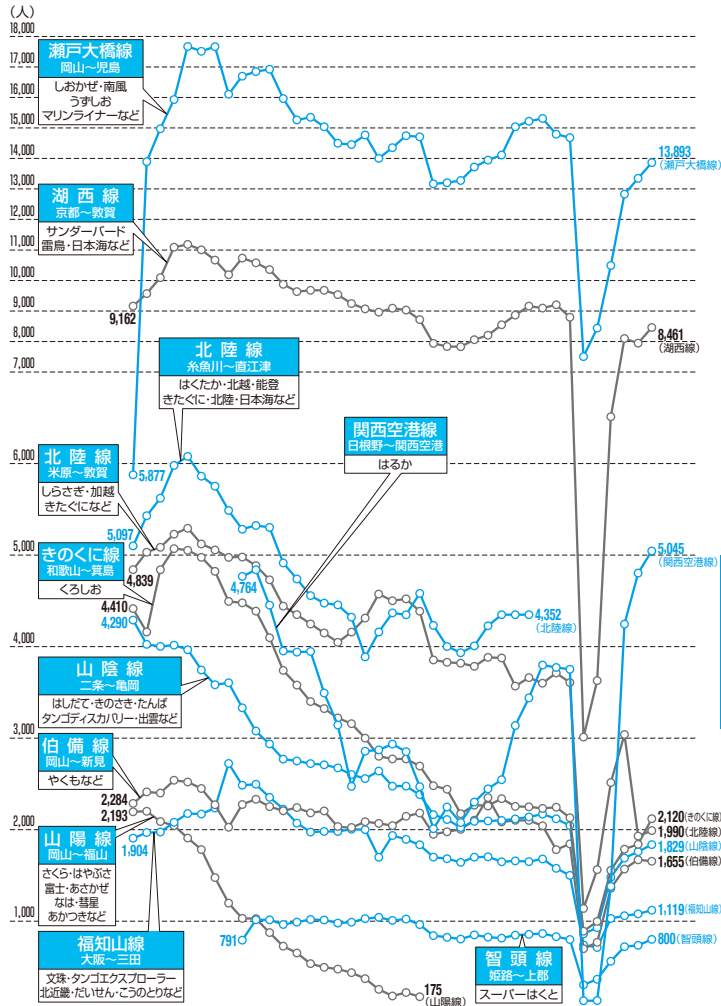
(注) 1. 中心円内駅からの最短所要時間を示す
2. 新幹線+在来線は、乗り継ぎ時間を含む

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。

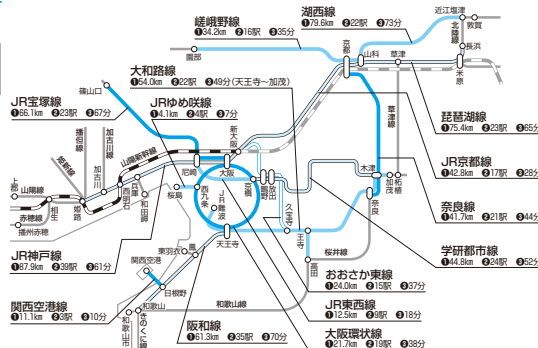
※瀬戸大橋線は快速マリンライナーも含まれます。

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(デパートタイム)



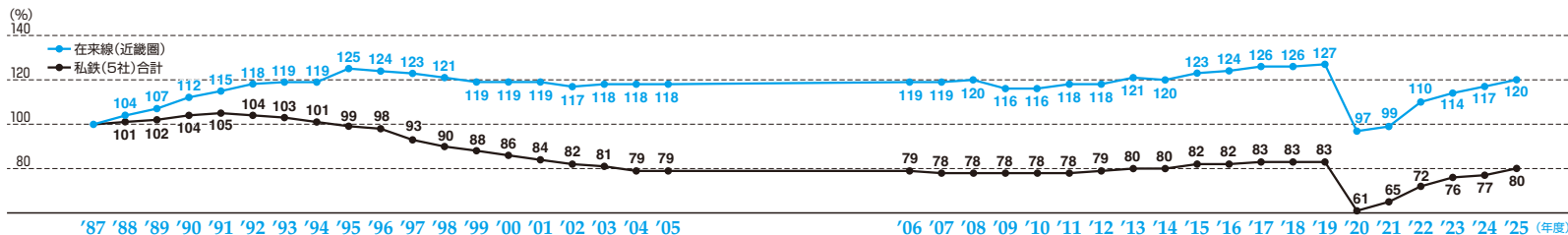
線 名	年 月	改善内容
琵琶湖 線	1988. 3	新快速運転区間延長(米原～彦根)
	1991. 9	米原～長浜間直流通
	1999. 5	新快速130km/h運転開始(朝通勤時間帯)
	2000. 3	新快速130km/h運転開始(終日)
	2006.10	新快速運転区間延長(長浜～敦賀)
	2011. 3	新快速 土休日終日12両化
	2015. 3	平日朝通勤帯に新快速増発(大阪～野洲上下各1本)
	2017. 3	新快速 終日12両化
	2018. 3	新快速 土休日増発(草津～京都)
	2023. 3	新快速「Aシート」増発
JR京都・JR神戸線	2025. 3	「うれシート」新設
	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)
	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	平日朝通勤帯に新快速増発(大阪～野洲上下各1本)
J R 宝 塚 線	2017. 3	新快速 終日12両化
	2018. 3	新快速 土休日増発(京都→大阪)
	2019. 3	新快速「Aシート」サービス開始
	2024. 3	通勤特急「らくらくはりま」運転区間延長(新大阪～京都)
	2025. 3	通勤特急「らくらくはりま」増発(1往復 網干～新大阪)
	2019. 3	「うれシート」新設
	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
大 阪 環 状 線	2003. 3	丹波路快速運転開始
	2012. 12	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
	2025. 3	「うれシート」新設
	3	特急「 <u>くろしお</u> 」通勤時間帯 中山寺駅・川西池田駅停車
	1991. 3	阪和線直通運転開始
	1994. 9	関空特急「はるか」、関空快速運転開始
	1999. 5	紀州路快速運転開始
	2001. 3	関空特急「はるか」の西九条停車(49本)
大 阪 環 状 線	2008. 3	朝通勤時間帯に阪和線からの「直通快速」運転開始
	関空・紀州路快速増発	
	夕通勤時間帯に阪和線・大和路線直通快速増発	
	2016.12	323系車両投入開始
	2018. 3	夜間時間帯に阪和線直通列車増発
	2018. 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
JR東西線	2025.10	「うれし」新設
	1997. 3	京橋～尼崎間開業
	2025.10	「うれし」新設
	2008. 3	放出～久宝寺間開業
	2019. 3	新大阪～放出間開業
	2023. 3	新大阪～大阪延伸
	10	「うれし」新設
	2024. 3	朝夕時間帯「直通快速」城北公園通 新規停車
	2026. 3	朝夕時間帯「直通快速」JR野江 新規停車
	嵯峨野線	1989. 3
1990. 3		京都～園部間電化、快速運転開始
2000. 9		一条～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
2024. 3		昼間時間帯、京都～嵯峨嵐山12本増発
2025. 3		「うれし」新設
1986. 3		新快速運転開始
2006.10		新快速運転区間延長(永原～敦賀)
1991. 3		快速運転開始
大和路線	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、デパートタイムに「みやこ路快速」運転開始
	2020.12	山崎多賀～玉水間複線化
	2021. 2	新田～城陽間複線化
	2022. 5	六地蔵～黄檗間複線化
	12	黄檗～宇治間複線化
	2023. 3	JR藤森～六地蔵間複線化
	2024. 3	朝通勤時間帯、京都～城陽増発
	2024. 3	平日夕通勤時間帯、宇治～城陽1本増発
	2024.10	「うれし」新設
関西空港線	2026. 3	「みやこ路快速」「区間快速」稲荷、JR小倉、新田 新規停車
	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
	2020. 3	大和路快速終日9両化
	2023.10	「うれし」新設
	2024. 3	通勤特急「らくらくやまと」新設
	2025. 3	通勤特急「らくらくやまと」柏原駅・八尾駅停車

線 名	年 月	改善内容
大 阪 環 状 線	2020. 3	関空特急「はるか」、終日9両化
	2023. 3	大和路快速終日8両化
	2026. 3	大阪駅に特急「はるか」「くろしお」停車 「うれし」新設
J R 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
	2020. 3	大阪環状線から直通列車(運転・平日76本)の設定
	2024. 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
J R 東 西 線	2025.10	朝通勤時間帯に区間快速増発 「うれし」新設
	1997. 3	京橋～尼崎間開業
	2025.10	「うれし」新設
お お さ か 東 線	2008. 3	放出～久宝寺間開業
	2019. 3	新大阪～放出間開業
	2023. 3	朝通勤時間帯に奈良～新大阪間の「直通快速」運転開始 新大阪～大阪延伸
	10	「うれし」新設
	2024. 3	朝夕時間帯「直通快速」城北公園通 新規停車
	2026. 3	朝夕時間帯「直通快速」JR野江 新規停車
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
	2024. 3	昼間時間帯、京都～嵯峨嵐山12本増発
湖 西 線	2025. 3	「うれし」新設
	1996. 3	新快速速達化
	2006.10	新快速速達区間延長(永原～敦賀)
奈 良 線	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、デパートタイムに「みやこ路快速」運転開始
	2020.12	夜間時間帯に大阪直通快速増発
	2020.12	山崎多賀～玉水間複線化
	2021. 2	新田～城陽間複線化
	2022. 5	六地蔵～黄檗間複線化
	12	黄檗～宇治間複線化
	2023. 3	JR藤森～六地蔵間複線化
	2024. 3	朝通勤時間帯、京都～城陽増発
大 和 路 線	2024.10	平日夕通勤時間帯、宇治～城陽1本増発
	2026. 3	「うれし」新設 「みやこ路快速」「区間快速」稲荷、JR小倉、新田 新規停車
	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
	2020. 3	大和路快速終日8両化
	2023.10	「うれし」新設
	2024. 3	通勤特急「らくらくやまと」新設
阪 和 線	2025. 3	通勤特急「らくらくやまと」 柏原駅・八尾駅停車
	1994. 6	223系車両投入開始
	9	関空特急「はるか」、関空快速運転開始
	1999. 5	紀州路快速運転開始
	2000. 3	デパート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
	2010.12	デパートタイム以降大阪方面への関空・紀州路快速増発
	2011. 3	225系車両投入開始
	2015. 3	大阪直通快速増発
	2018. 3	夕通勤時間帯に大阪直通快速増発 夜間時間帯に大阪直通列車増発
関 西 空 港 線	2020. 3	223系225系車種統一
	2020. 3	関空特急「はるか」、終日9両化
	2024. 3	特急「くろしお」和泉府中停車拡大
	2025.10	「うれし」新設
	1994. 6	日根野～関西空港間開業
	9	関空特急「はるか」、関空快速運転開始
関 西 空 港 線	2015. 3	夕通勤時間帯に大阪直通快速増発
	2020. 3	関空特急「はるか」、終日9両化
	2020. 3	関空特急「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

■輸送量の推移(在阪5私鉄比較)

●輸送人員



(単位: 百万人)

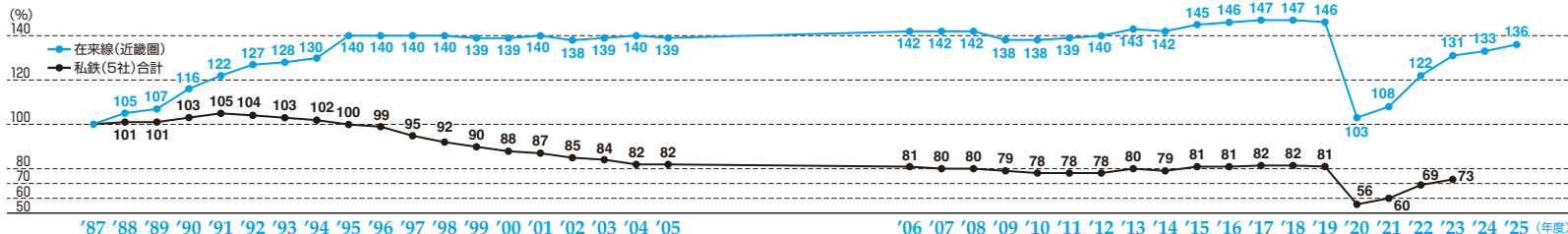
年	在来線(近畿圏)	近鉄	南海	京阪	阪急	阪神	合計
1987	809	750	305	383	761	217	2,417
1988	838	765	302	386	769	218	2,442
1989	862	771	302	397	771	217	2,459
1990	908	788	310	416	779	219	2,510
1991	931	806	305	419	787	221	2,545
1992	954	802	302	411	787	218	2,505
1993	966	797	302	406	767	212	2,490
1994	963	790	303	401	762	205	2,436
1995	1,012	788	302	401	734	191	2,400
1996	1,006	770	294	390	715	192	2,366
1997	994	742	282	360	674	179	2,254
1998	974	718	273	342	662	174	2,183
1999	963	696	261	330	647	168	2,120
2000	959	679	255	322	638	163	2,068
2001	964	663	249	315	624	159	2,029
2002	948	643	243	307	618	160	1,978
2003	957	633	239	304	605	159	1,956
2004	951	619	235	296	609	160	1,915
2005	953	613	233	294	609	160	1,911

(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。

(単位: 百万人)

年	近鉄	南海	京阪	阪急	阪神	合計
2006	961	605	593	576	573	1,899
2007	966	605	593	576	573	1,899
2008	942	576	573	566	565	1,886
2009	940	573	566	565	574	1,886
2010	952	566	565	574	563	1,905
2011	958	565	574	563	573	1,939
2012	980	574	563	573	575	1,926
2013	974	563	573	575	578	1,974
2014	998	575	578	578	571	1,987
2015	1,005	578	578	571	571	2,014
2016	1,016	571	571	571	571	2,005
2017	1,018	571	571	571	571	2,005
2018	1,023	571	571	571	571	2,005
2019	781	426	455	501	521	1,481
2020	802	455	501	521	526	1,562
2021	886	501	521	526	537	1,738
2022	925	521	526	537	546	1,832
2023	946	537	546	546	546	1,866
2024	969	546	546	546	546	1,939
2025	969	546	546	546	546	1,939

●輸送人口



(単位: 百万人)

年	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	4,796	5,138	11,074	2,233	37,269
1989	21,841	14,566	4,819	5,146	11,009	2,221	37,269
1990	23,559	15,018	4,919	5,407	10,983	2,227	38,554
1991	24,737	15,362	4,919	5,456	10,983	2,227	38,554
1992	25,738	15,304	4,985	5,388	10,886	2,169	38,094
1993	26,041	15,252	4,892	5,355	10,766	2,118	38,094
1994	26,495	15,136	4,892	5,319	10,686	1,935	37,994
1995	26,550	14,766	4,887	5,290	10,599	1,868	37,309
1996	26,537	14,208	4,887	4,963	10,352	1,819	37,073
1997	26,436	13,776	4,544	4,798	9,982	1,727	36,443
1998	26,306	13,452	4,253	4,683	9,198	1,683	35,443
1999	26,331	13,177	4,146	4,518	8,931	1,683	35,443
2000	26,457	12,874	4,014	4,410	8,865	1,657	35,443
2001	26,082	12,281	3,930	4,365	8,685	1,670	35,443
2002	26,336	12,281	3,930	4,365	8,685	1,670	35,443
2003	26,336	12,281	3,930	4,365	8,685	1,670	35,443
2004	26,336	12,281	3,930	4,365	8,685	1,670	35,443
2005	26,336	12,281	3,930	4,365	8,685	1,670	35,443

(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。

(単位: 百万人)

年	近鉄	南海	京阪	阪急	阪神	合計
2006	28,801	28,962	28,933	28,114	28,047	28,218
2007	28,933	28,114	28,047	28,218	28,490	29,012
2008	28,114	28,047	28,218	28,490	29,012	28,830
2009	28,490	29,012	28,830	29,522	29,592	29,872
2010	29,522	29,592	29,872	29,797	29,693	30,334
2011	28,888	24,799	27,607	27,057	27,057	27,057
2012	28,888	24,799	27,607	27,057	27,057	27,057
2013	28,888	24,799	27,607	27,057	27,057	27,057
2014	28,888	24,799	27,607	27,057	27,057	27,057
2015	28,888	24,799	27,607	27,057	27,057	27,057
2016	28,888	24,799	27,607	27,057	27,057	27,057
2017	28,888	24,799	27,607	27,057	27,057	27,057
2018	28,888	24,799	27,607	27,057	27,057	27,057
2019	28,888	24,799	27,607	27,057	27,057	27,057
2020	28,888	24,799	27,607	27,057	27,057	27,057
2021	28,888	24,799	27,607	27,057	27,057	27,057
2022	28,888	24,799	27,607	27,057	27,057	27,057
2023	28,888	24,799	27,607	27,057	27,057	27,057
2024	28,888	24,799	27,607	27,057	27,057	27,057
2025	28,888	24,799	27,607	27,057	27,057	27,057

■列車本数の推移(会社発足時→2026年3月)

(単位:本)

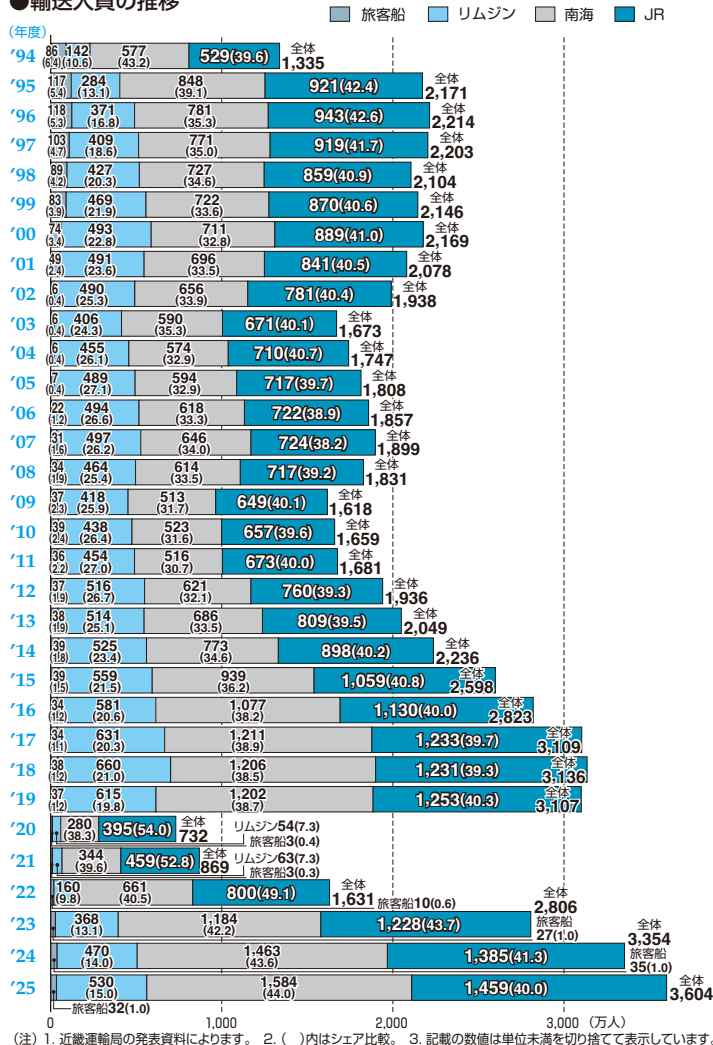
線 名	新快速	快速	区間快速	普通
琵琶湖線(津・山科)	35 → 123	—	—	169 → 162
JR京都線(高槻・大阪)	68 → 143	133 → 143	—	297 → 302
JR神戸線(大阪・甲子園口)	64 → 145	141 → 142	—	283 → 295
JR宝塚線(尼崎・宝塚)	—	— → 124	— → 40	93 → 164
大阪環状線(大阪駅発基準)	— → 128 (阪宝・紀伊本線快速)	44 → 102 (大和路快速)	—	424 → 248
学研都市線(放・出・京・橋)	—	— → 80	— → 68	272 → 237
JR東西線※(京・橋・尼・崎)	—	—	—	315 → 316
嵯峨野線(京都・亀岡)	—	— → 30	—	63 → 136
湖西線(京都・堅田)	16 → 18	— → 2	—	65 → 123
奈良線(京都・奈良)	—	— → 40 (みやこ路快速)	— → 17	76 → 142
大和路線(天王寺・柏原)	—	115 → 152	—	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※(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。