

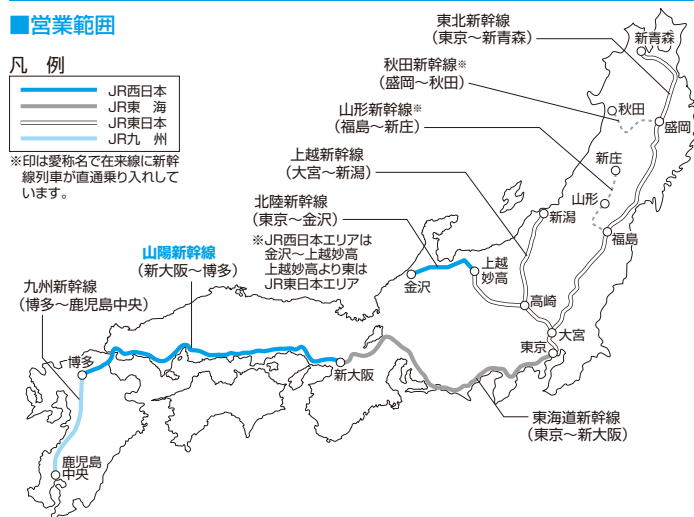
輸送(新幹線)

■営業範囲

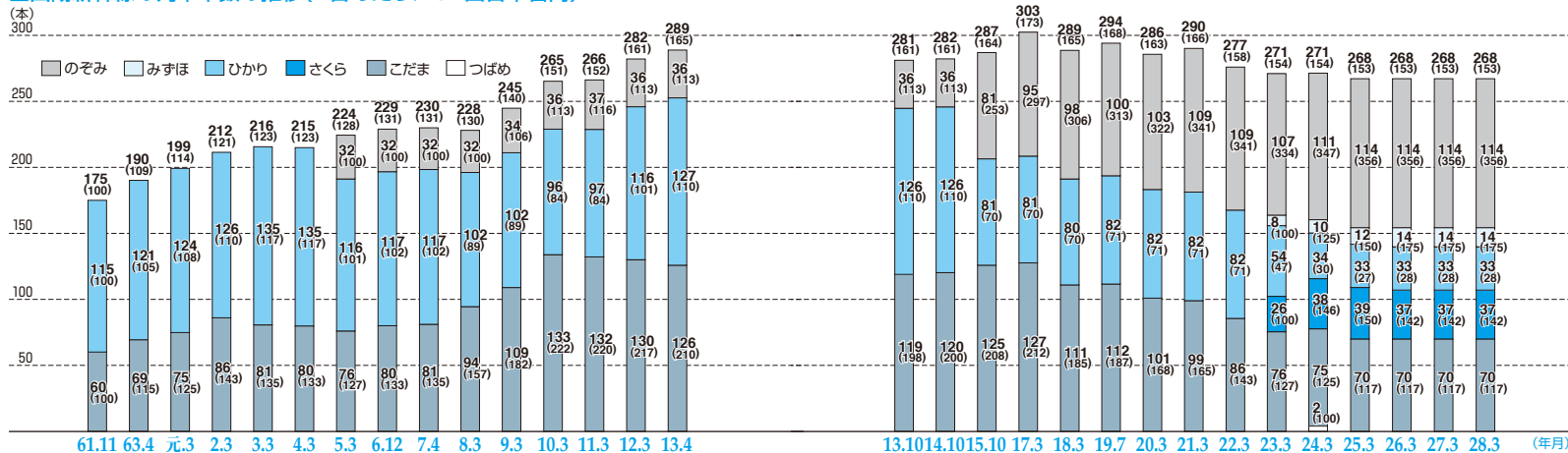
凡例



※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()内は昭和61年11月を100とした場合の指数を表します。ただし「のぞみ」は平成5年3月を100としています。「みずほ」「さくら」は平成23年3月を100としています。「つばめ」は平成24年3月を100としています。

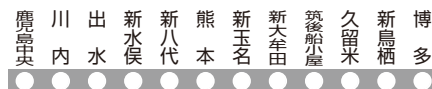
〈山陽新幹線〉JR西日本



〈東海道新幹線〉JR東海



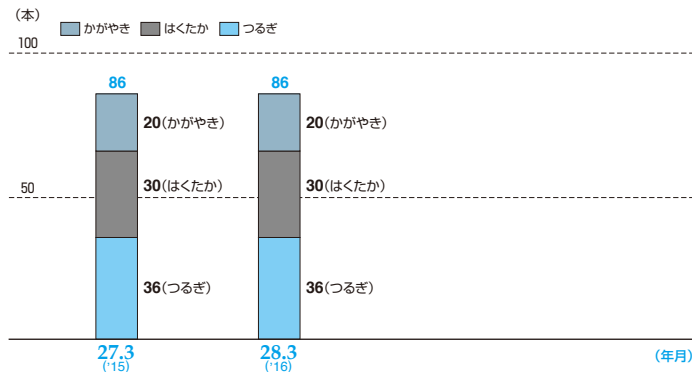
〈九州新幹線〉JR九州



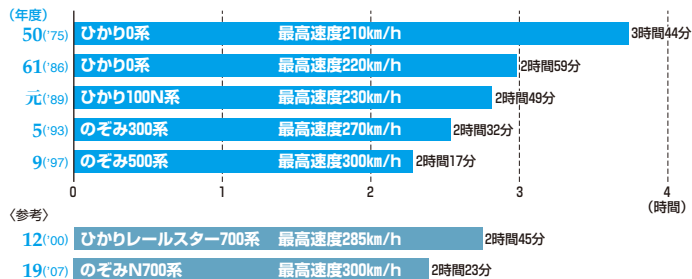
〈北陸新幹線〉JR西日本・JR東日本



■北陸新幹線の列車本数(1日あたり/JR西日本管内)

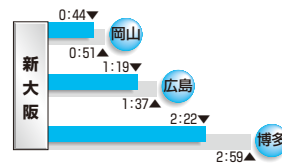


■山陽新幹線 新大阪～博多間の最速到達時間および最高速度

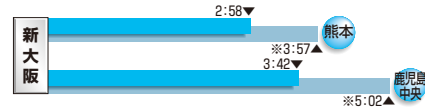


■東海道・山陽・九州新幹線到達時間の推移

〈山陽新幹線〉

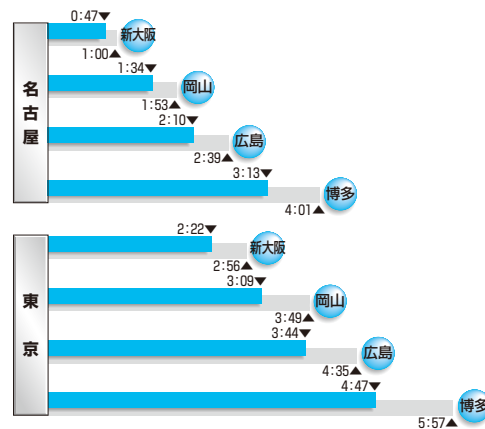


〈山陽・九州新幹線〉



※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〉



平成28年3月時点▼
昭和62年4月時点▲
(注) 最速列車の到達時間で表示しています。

■北陸新幹線の主な区間の到達時間(平成28年3月時点)

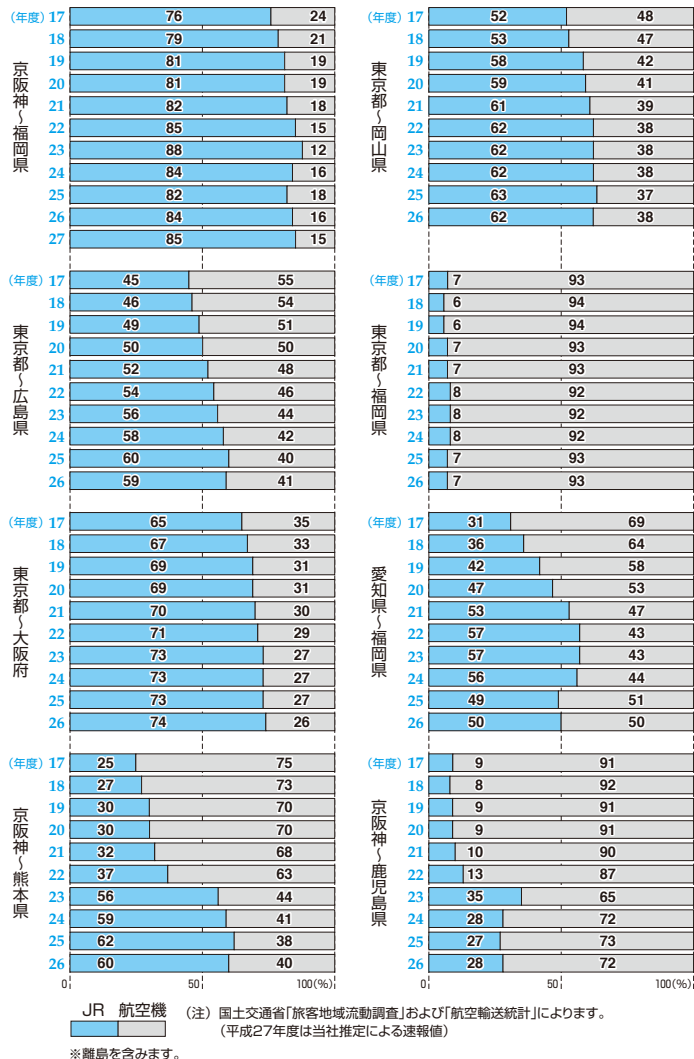


(注) 最速列車の到達時間で表示しています。

■主な輸送改善の推移

年 月	内 容
昭和63年 3月	新尾道駅、東広島駅開業 「ウエストひかり」4往復新設
平成元年 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
2年 3月	「グランドひかり」増発 「ウエストひかり」増発
3年 3月	「シャトルひかり」3往復新設
4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
5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
6年 12月	「ひかり」1本、「こだま」4本増発
8年 3月	「ひかり」の運転区間・停車駅の見直し
9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)
9年 11月	「500系のぞみ」東京へ乗り入れ(3往復)
10年 3月	「500系のぞみ」増発(東京～博多間5往復)
11年 3月	厚狭駅開業 「700系のぞみ」新設
12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)
13年 4月	「ひかりレールスター」(20往復)
13年 10月	「ひかりレールスター」(23往復)
14年 10月	岡山、広島地区「こだま」3本増発
15年 10月	「のぞみ」の運転本数拡大 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
17年 3月	東京～岡山間で「のぞみ」を毎時3本運転に拡大
18年 3月	東京～博多間で「のぞみ」を毎時2本運転に拡大
19年 7月	「のぞみ」にN700系投入 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
20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
21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
22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
23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
24年 3月	「みずほ」1往復、「さくら」7往復増発
25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
26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
27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
28年 3月	北陸新幹線の一部「はくたか」所要時間短縮

■航空機とのシェア比較



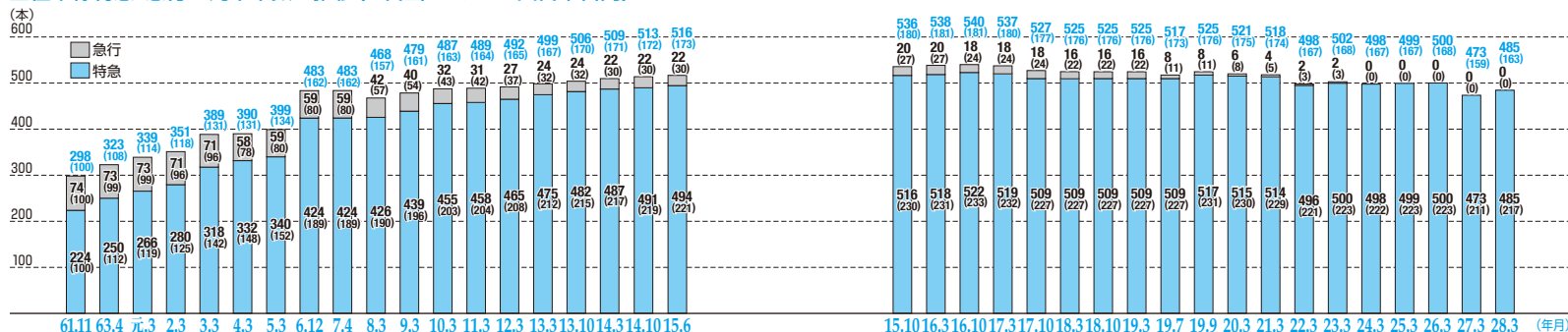
■主な輸送改善

線名	年月	改善内容
北陸線	H元. 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
	7. 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
	9. 3	特急「はくたか」運転(ほくほく線開業)
	13. 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
	15. 3	特急「おやすみエクスプレス」運転
	3	特急「しらすぎ(683系)」運転
	21. 6	特急「サンダーバード(683系)」新製車両投入
	23. 3	特急「雷鳥」「サンダーバード」を「サンダーバード」に統一
	27. 3	特急「ダイナスター」運転
28. 3	特急「サンダーバード」1往復増発	
七尾線	H 3. 9	特急「スーパー雷鳥」和倉温泉乗り入れ(七尾線電化開業)
	27. 3	特急「能登かがり火」運転
舞鶴線	H11.10	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)	H 2. 4	特急「タンゴエクスプローラー」運転
	8. 3	特急「タンゴディスカバリー」運転
	23. 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	H15. 6	特急「びわこエクスプレス」運転
	H26. 3	特急「びわこエクスプレス」夕通勤時間帯に増発
関西空港線	H 6. 9	特急「はるか」運転
	15. 6	特急「はるか」米原延長
	28. 3	特急「はるか」昼間時間帯に6往復増発

線名	年月	改善内容
きのくに線	H元. 7	特急「スーパーくろしお」運転
	8. 7	特急「スーパーくろしお・オーシャンアロー(現オーシャンアロー)」運転
	9. 3	きのくに線高速化
	24. 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)
	27.10	特急「くろしお」289系投入
嵯峨野線 福知山線	H元. 3	特急「エーデル鳥取」運転
	2. 3	特急「エーデル北近畿」運転
	4. 3	特急「北近畿」スピードアップ
	8. 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)
	23. 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)
	27. 3	特急「こうのとり」上り1本、特急「きのさき」下り1本増発
27.10	特急「こうのとり」「きのさき」289系投入	
播但線	H22.11	特急「はまかせ」新製車両投入
山陰線	H13. 7	特急「スーパーおき」「スーパーくにびき」運転、山陰線(米子～鳥取)高速化
	15.10	特急「スーパーまつざけ」運転、山陰線(米子～鳥取)高速化
因美線	H 9.11	特急「いなば」運転
伯備線	H 15.10	特急「スーパーいなば」運転、因美線(鳥取～智頭)高速化
	H 6.12	特急「スーパーやくも」運転
智頭急行線	H 6.12	特急「スーパーはくと」運転(智頭急行線開業)
山陽線	H10. 7	寝台特急「サンライズ瀬戸・出雲」運転
	S63. 4	快速「マリンライナー」運転(瀬戸大橋線開業)
	H15.10	快速「マリンライナー」新製車両投入
瀬戸大橋線	21. 3	瀬戸大橋線(備中真島～久々原)複線化

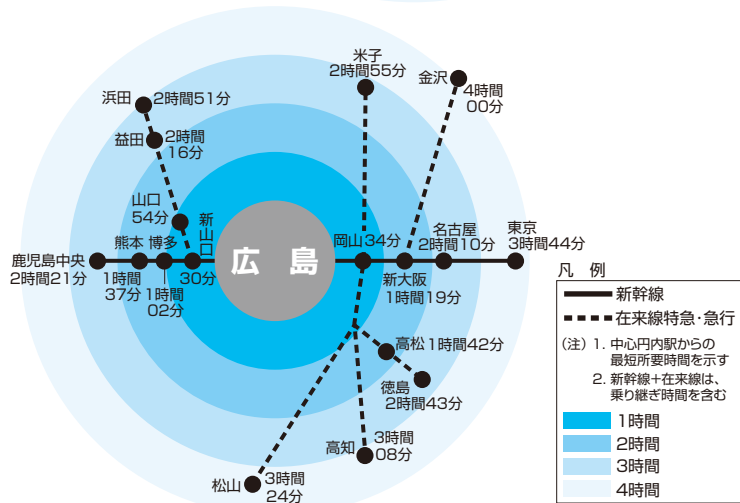
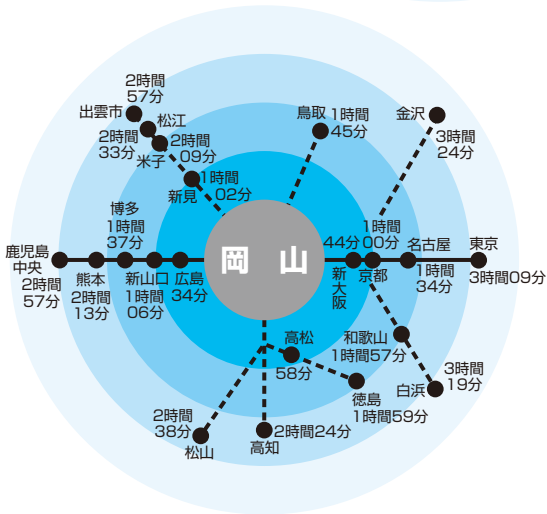
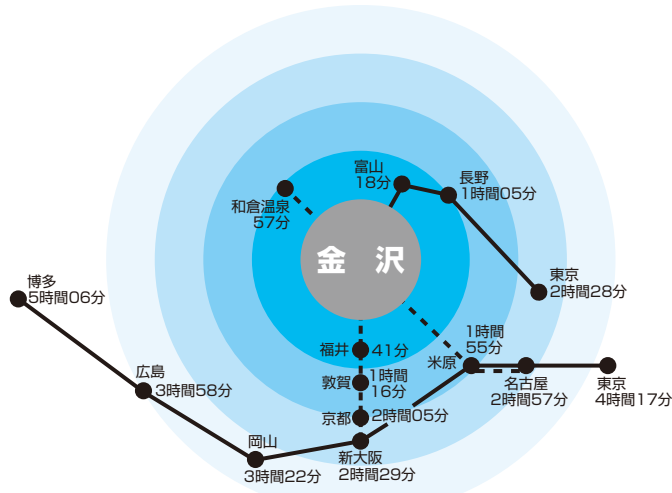
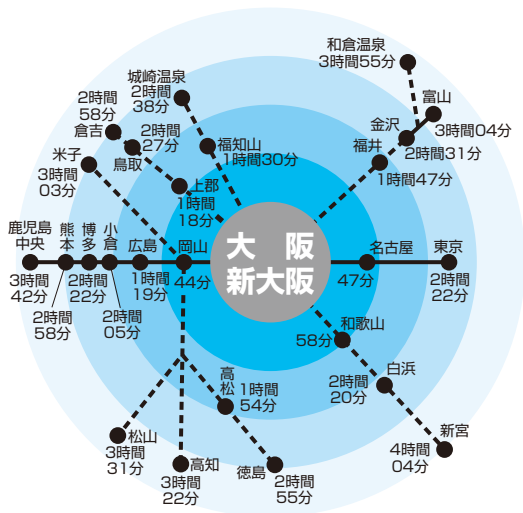
※京都丹後鉄道、智頭急行線は第3セクターです。

■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. 昭和61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()内は昭和61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



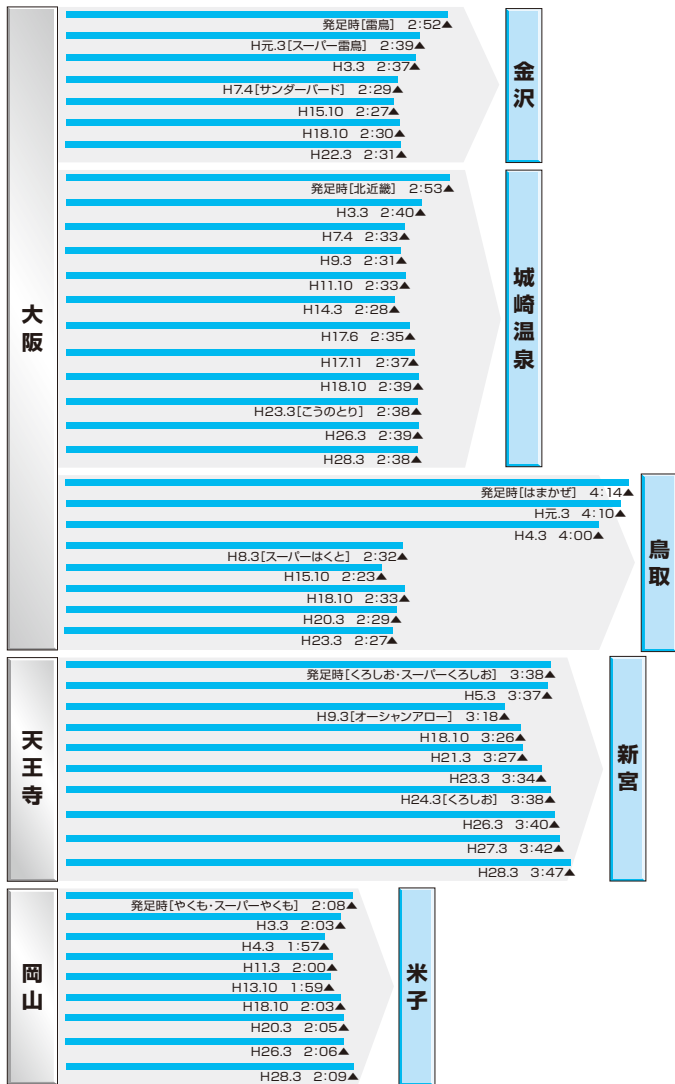
凡例

- 新幹線
- - - 在来線特急・急行

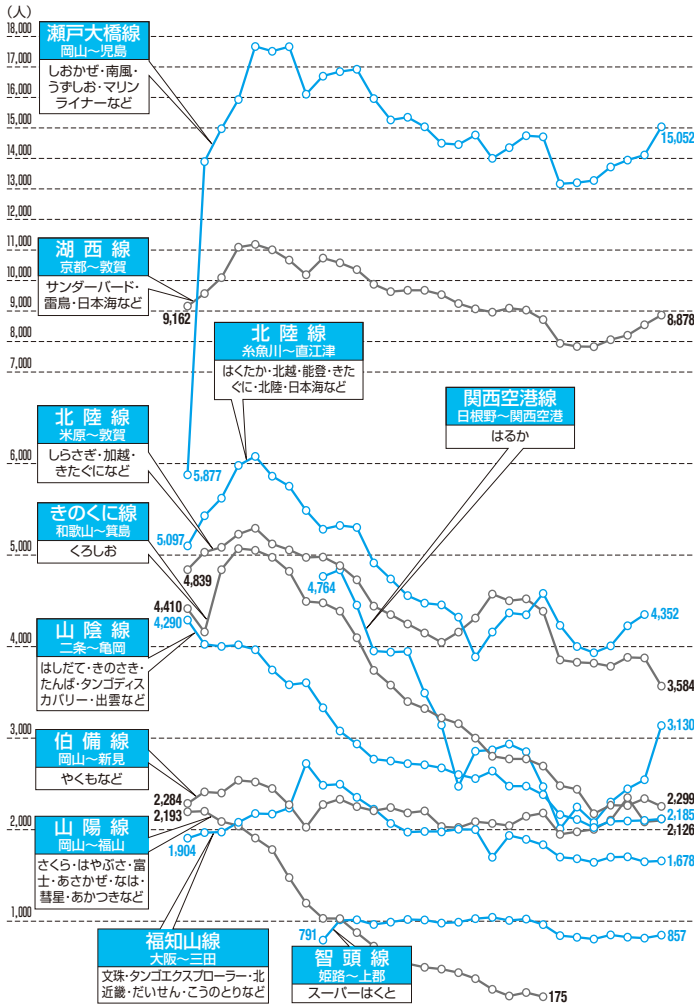
(注) 1. 中心円内駅からの最短所要時間を示す
2. 新幹線+在来線は、乗り継ぎ時間を含む

1時間
2時間
3時間
4時間

■列車到達時間の推移



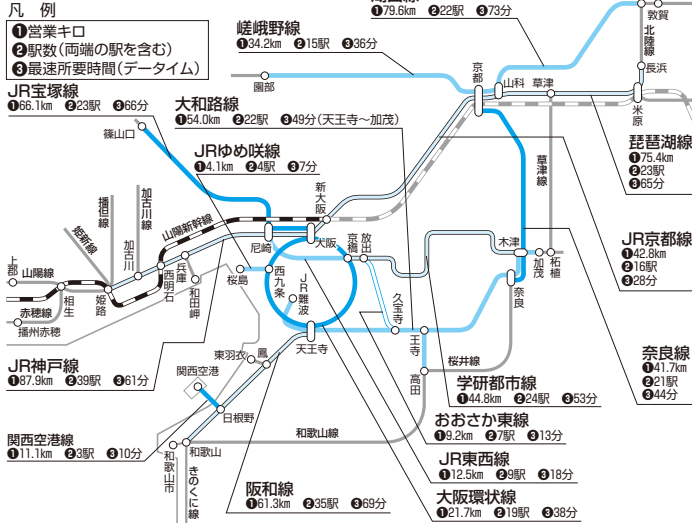
■主要線区の特急・急行乗車人員の推移(下り片道1日平均)



62.63元 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 (87)(88)(89)(90)(91)(92)(93)(94)(95)(96)(97)(98)(99)(00)(01)(02)(03)(04)(05)(06)(07)(08)(09)(10)(11)(12)(13)(14)(15) (年別)
 ※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。

輸送(京阪神近郊)

■主な輸送改善



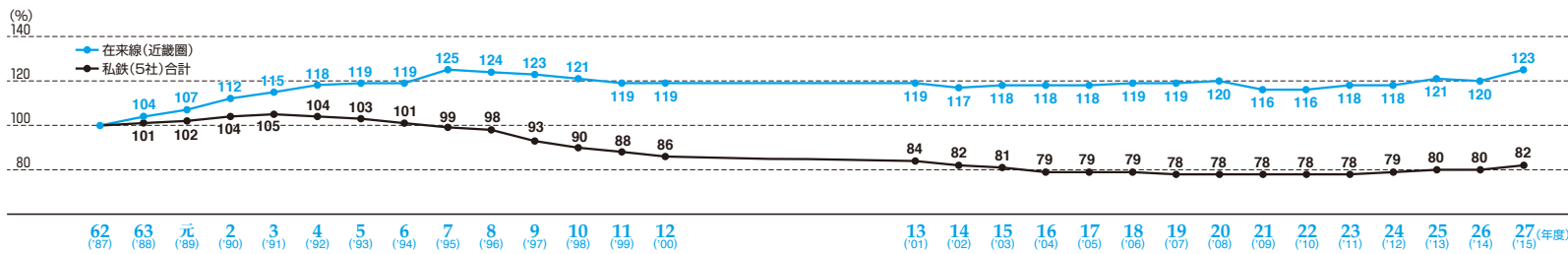
線名	年月	改善内容
琵琶湖線	S 63. 3	新快速運転区間延長(米原～彦根)
	H 3. 9	米原～長浜間直流化 新快速運転区間延長(米原～長浜)
	11. 5	新快速130km/h運転開始(朝通勤時間帯)
	12. 3	新快速130km/h運転開始(終日)
	18.10	新快速運転区間延長(長浜～敦賀)
JR京都・JR神戸線	23. 3	新快速 土休日終日12両化
	27. 3	平日朝時間帯に新快速増発(大阪～野洲上下各1本)
	H元. 3	新快速221系車両投入開始
	6. 9	普通207系車両投入開始
	7. 9	新快速223系車両投入開始
	11. 5	新快速130km/h運転開始(朝通勤時間帯)
JR宝塚線	12. 3	新快速130km/h運転開始(終日)
	16.10	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)
	23. 3	新快速 土休日終日12両化
	25. 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)
	27. 3	平日朝時間帯に新快速増発(大阪～野洲上下各1本)
JR宝塚線	H元. 3	快速運転開始
	5. 3	207系車両投入開始
	9. 3	新三田～篠山口間複線化 JR東西線直通運転開始

線名	年月	改善内容
JR宝塚線	12. 3	丹波路快速運転開始
	15. 3	朝通勤時間帯快速の速達化
	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)
	23. 3	大阪直通快速増発
大阪環状線	24. 3	225系車両投入開始
	H 3. 3	阪和線直通運転開始
	6. 9	閑空特急「はるか」、閑空快速運転開始
	11. 5	紀州路快速運転開始
	13. 3	閑空特急「はるか」の西九条停車(49本)
JRゆめ咲線	20. 3	朝通勤時間帯に阪和線からの「直通快速」運転開始
	27. 3	閑空・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
	H13. 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
学研都市線	S 63. 3	快速運転開始
	H元. 3	42.8km 15駅 28分 木津～長尾間電化、松井山手～長尾間複線化
	3. 4	207系車両投入開始
JR東西線	11. 5	朝通勤時間帯、区間快速運転開始 JR三山木～松井山手間設備改良
	14. 3	朝夕通勤時間帯に区間快速増発
おおさか東線	H 9. 3	京橋～尼崎間開業
嵯峨野線	H20. 3	放出～久宝寺間開業 朝夕通勤時間帯に大和路線からJR東西線への「直通快速」運転開始
	H元. 3	嵯峨嵐山～馬場岡複線化
	2. 3	京都～園部間電化、快速運転開始
湖西線	12. 9	二条～花園間複線化、快速17本増発
	22. 3	京都～園部間全線複線化、快速増発
奈良線	H 8. 3	新快速速達化
	18.10	新快速運転区間延長(永原～敦賀)
	H 3. 3	快速運転開始 京都～JR藤森、宇治～新田間複線化、63本増発
大和路線	13. 3	朝夕通勤時間帯に快速・区間快速新設、 データタイムに「みやこ路快速」運転開始 快速221系車両投入開始
	14. 3	夜間時間帯区間快速増発
阪和線	S 63. 3	加茂～木津間電化
	H元. 3	大和路快速運転
	12. 3	朝通勤時間帯に区間快速増発
	23. 3	大阪直通快速増発
関西空港線	27. 3	夕通勤時間帯に大阪直通快速増発
	H 6. 6	223系車両投入開始
	9	閑空特急「はるか」、閑空快速運転開始
	11. 5	紀州路快速運転開始
	12. 3	データタイム快速のすべてを221、223系で運転
JR宝塚線	20. 3	朝通勤時間帯に大阪方面への「直通快速」運転開始
	23. 3	データタイム以降大阪方面への閑空・紀州路快速増発
	27. 3	大阪直通快速増発 夕通勤時間帯に大阪直通快速増発
JR宝塚線	H 6. 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
JR宝塚線	27. 3	夕通勤時間帯に閑空快速増発

※H18.3 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)

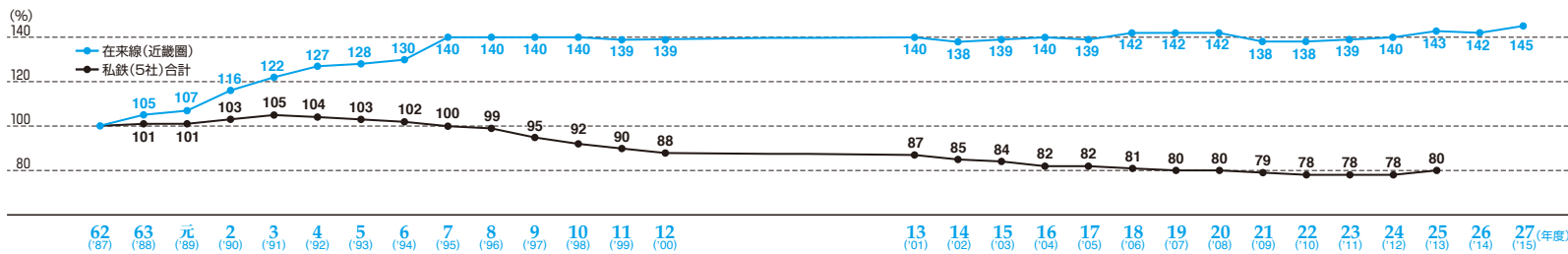
輸送人員	S82	63	H元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
在来線(近畿圏)	809	838	862	908	931	954	966	963	1,012	1,006	994	974	963	959
近鉄	750	765	771	788	806	802	797	790	788	770	742	718	696	679
南海	305	302	302	306	310	305	302	303	302	294	282	273	261	255
京阪	383	386	397	416	419	411	406	401	401	390	360	342	330	322
阪急	761	769	771	779	787	767	762	734	715	718	689	674	662	647
阪神	217	218	217	219	221	218	212	205	191	192	179	174	168	163
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

(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、H2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。

(単位:百万人)

輸送人員	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
在来線(近畿圏)	964	948	957	951	953	961	966	968	942	940	952	958	980	974	998
近鉄	663	643	633	619	613	611	605	593	576	573	566	565	574	563	573
南海	249	243	239	235	233	231	233	232	226	226	223	225	228	227	233
京阪	315	307	304	296	294	291	289	289	283	280	279	278	280	280	288
阪急	638	624	618	605	609	601	600	601	605	603	608	615	629	627	644
阪神	162	159	160	159	160	162	163	165	193	205	218	221	226	227	234
合計	2,029	1,979	1,956	1,915	1,911	1,899	1,893	1,883	1,866	1,888	1,896	1,905	1,939	1,926	1,974

●輸送人口



(単位:百万人キロ)

輸送人口	S82	63	H元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
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
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
南海	4,791	4,798	4,819	4,919	4,985	4,927	4,892	4,892	4,887	4,681	4,544	4,376	4,253	4,177
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
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
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
合計	37,269	37,742	37,763	38,554	39,094	38,607	38,335	37,994	37,309	37,073	35,443	34,409	33,624	32,938

(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、H2より神戸高速鉄道株分を含む)
2. JR西日本の近畿圏は、近畿圏本部の地域で計上しています。

(単位:百万人キロ)

輸送人口	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
在来線(近畿圏)	28,457	28,082	28,336	28,437	28,272	28,801	28,962	28,933	28,114	28,047	28,218	28,490	29,012	28,830	29,522
近鉄	12,874	12,495	12,281	12,151	11,953	11,858	11,738	11,489	11,080	11,008	10,802	10,807	11,097	—	—
南海	4,146	4,014	3,930	3,859	3,835	3,800	3,826	3,796	3,706	3,686	3,629	3,677	3,757	—	—
京阪	4,518	4,410	4,365	4,251	4,196	4,138	4,116	4,107	4,033	3,975	3,957	3,940	3,981	—	—
阪急	9,103	8,931	8,865	8,655	8,746	8,585	8,612	8,678	8,459	8,456	8,491	8,646	8,890	—	—
阪神	1,709	1,683	1,689	1,657	1,670	1,691	1,705	1,783	1,982	2,020	2,058	2,081	2,135	—	—
合計	32,353	31,535	31,131	30,575	30,401	30,073	30,000	29,856	29,261	29,147	28,939	29,152	29,861	—	—

■列車本数の推移(会社発足時→平成28年3月)

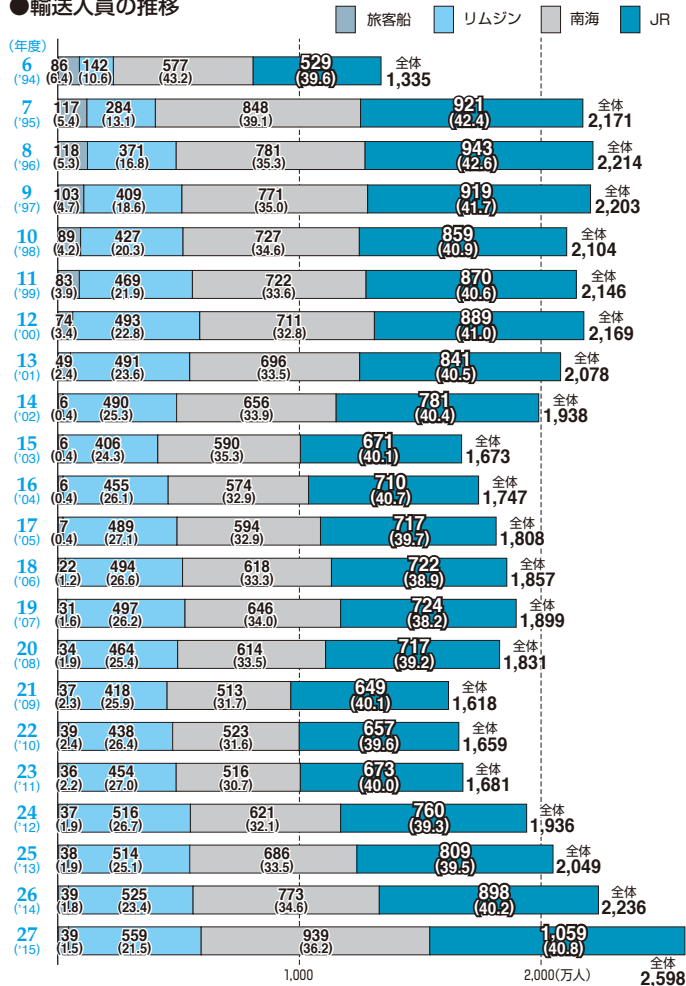
(単位:本)

線名	新快速	快速	区間快速	普通
琵琶湖線(山科~草津)	35 → 126	—	—	169 → 155
JR京都線(大阪~高槻)	68 → 146	133 → 144	—	297 → 313
JR神戸線(大阪~甲子園口)	64 → 149	141 → 143	—	283 → 306
JR宝塚線(尼崎~宝塚)	—	— → 177	—	93 → 164
大阪環状線(大阪駅発基準)	— → 126 (阪宝北神間快速)	44 → 112 (大和路快速)	—	424 → 284
学研都市線(京橋~放出)	—	— → 96	— → 61	272 → 244
JR東西線*(尼崎~京橋)	—	—	—	315 → 330
嵯峨野線(京都~亀岡)	—	— → 32	—	63 → 122
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 → 200	—	212 → 186
阪和線(天王寺~鳳)	—	124 → 223	70 → 47	226 → 183
関西空港線*(日根野~関西空港)	—	— → 121	—	66 → 9
おおさか東線*(放出~久宝寺)	—	— → 8	—	— → 134

(注) 1. 列車本数は平日の上下本数計を示します。 2. 会社発足時は昭和61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:平成6年6月、JR東西線:平成9年3月、おおさか東線:平成20年3月)

■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。