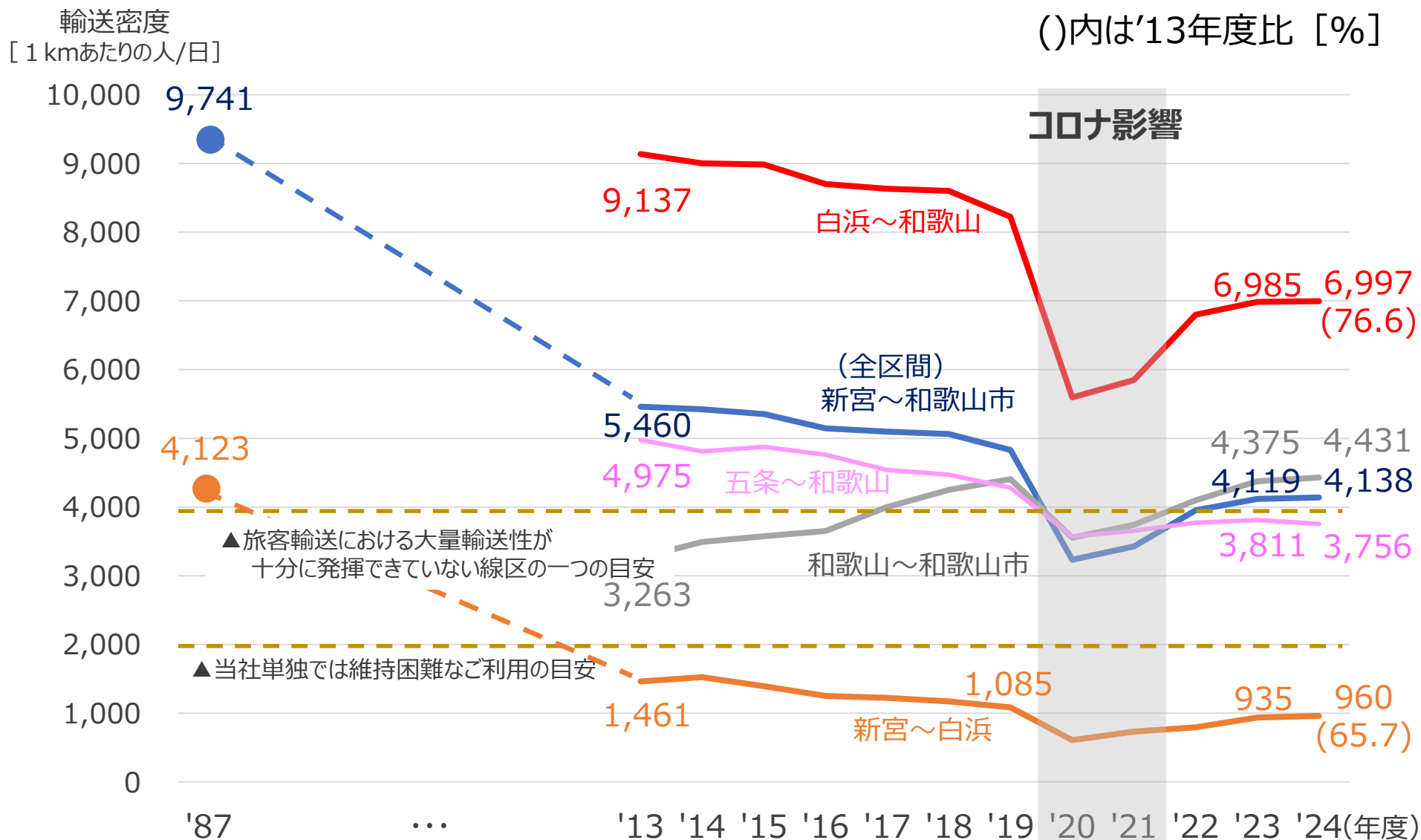


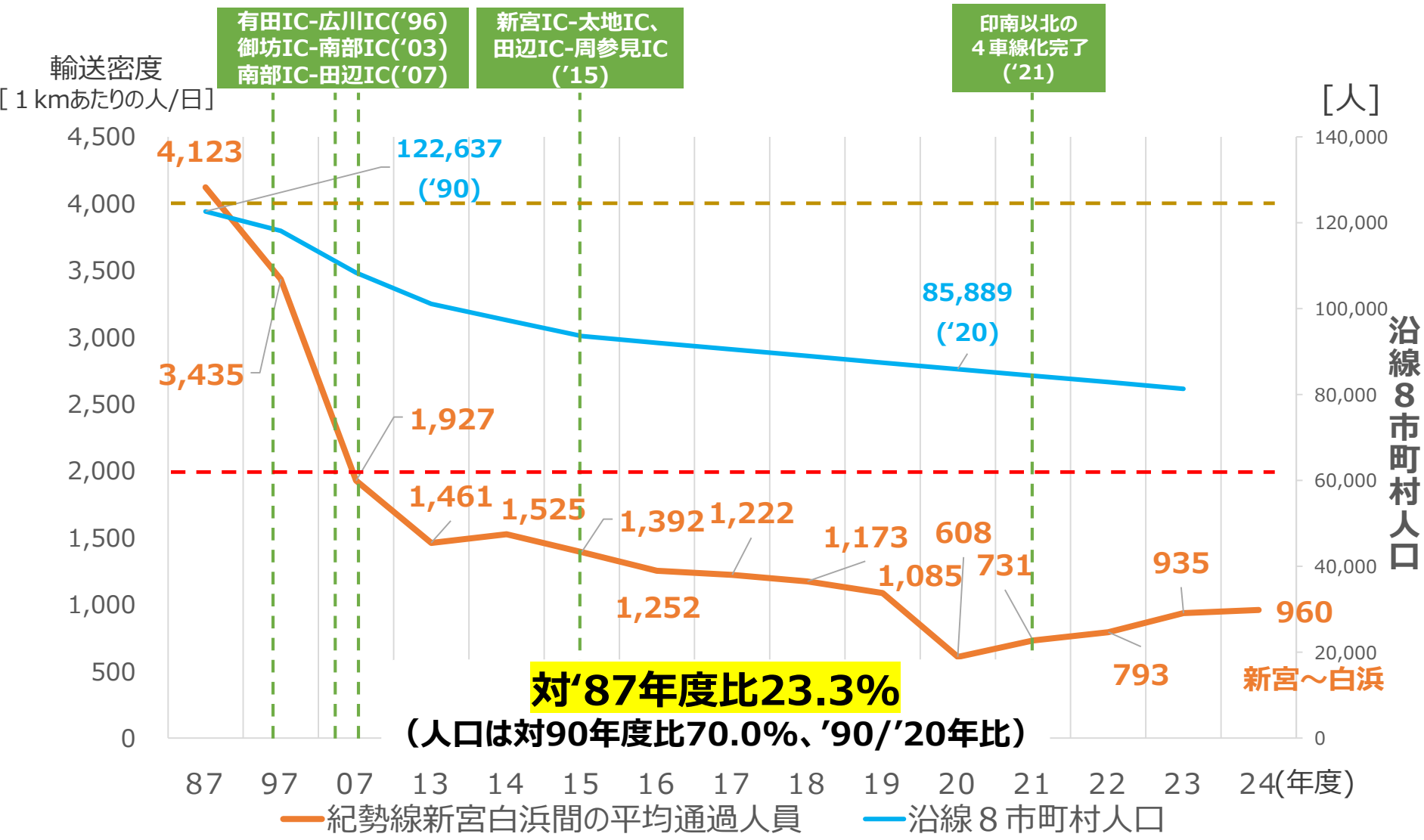
新宮・白浜間のご利用状況と 持続可能な地域交通体系の実現に向けて

2026年4月30日
JR西日本 和歌山支社

和歌山支社エリアのご利用状況～輸送密度～



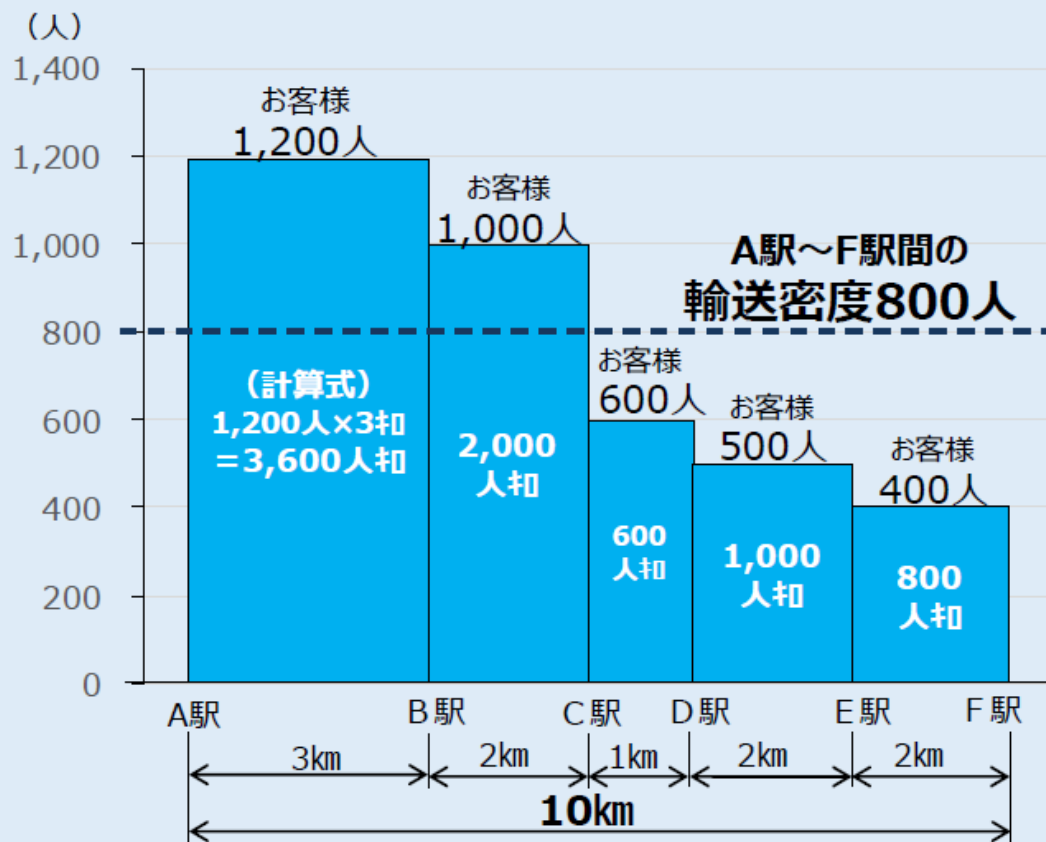
‘13年度以降と比較すると、最も減少率が大いなのが新宮～白浜間であり、65.7%の水準。また和歌山線五条～和歌山間についても4,000人を下回る水準となっている。



	線区運輸収入	線区営業費用	収支率	線区営業係数
'22-'24年度平均(25.10公表)	5.7億円	36.9億円	15.4%	650円

○輸送効率の実績を示す指標、線区全体のお客様のご利用状況には、駅間ごとに凹凸があるのが一般的。この凹凸をならした、区間全体の1日1kmあたりの平均人員を「輸送密度（平均通過人員）」という。

(例) A駅～F駅の駅間別輸送人員（1日あたり）



線区合計
8,000人キロ

÷

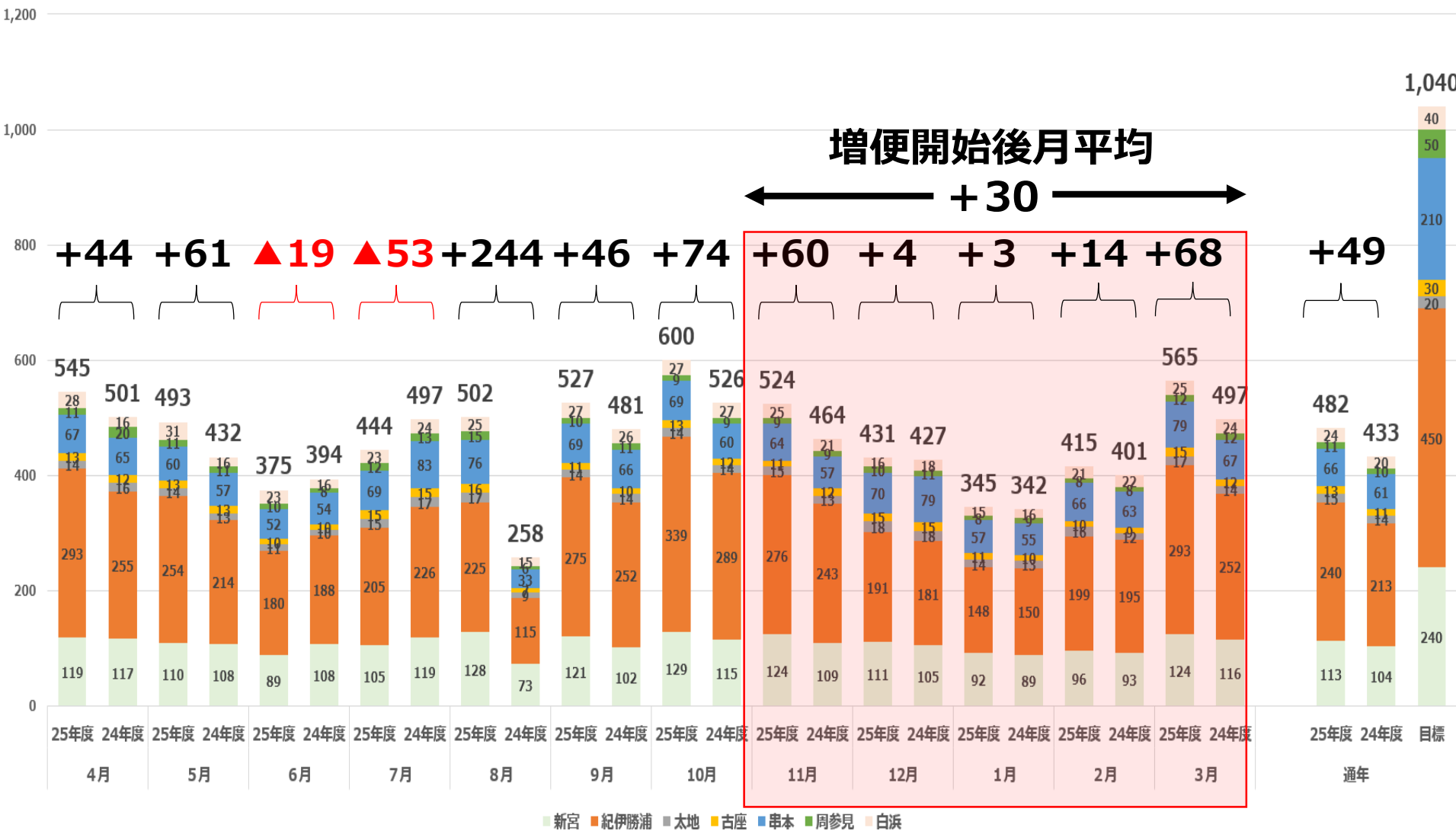
10km

＝

輸送密度
800人

1. 新宮白浜区間部会の取り組み～数値目標設定とその進捗～ 4

○各駅の1日あたりの特急列車乗車人員【人/日】 ※24.8は南海トラフ臨時情報の影響



11月開始の増便実証事業により、列車本数を増やしたが本数増に見合うご利用増は見られず。
今年度の数値目標達成に向け、ともに利用促進に取り組んでいきたい

1. 新宮白浜区間部会の取り組み～数値目標設定とその進捗～ 5

第9回部会（24.8.23）において、輸送密度2,000人を達成するため、同数値に近い2007年度（1,927人）の特急列車乗車人員を数値目標化。

○各駅の特急列車乗車人員【人/日】 ※24.8は南海トラフ臨時情報の影響

	26年度 数値目標	進捗														目標との差 (25年度比)
			全期間	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
新宮	240	24年度	104	117	108	108	119	73	102	115	109	105	89	93	116	▲127
		25年度	113	119	110	89	105	128	121	129	124	111	92	96	124	
紀伊 勝浦	450	24年度	213	255	214	188	226	115	252	289	243	181	150	195	252	▲210
		25年度	240	293	254	180	205	225	275	339	276	191	148	199	293	
太地	20	24年度	14	16	13	10	17	9	14	14	13	18	13	12	14	▲5
		25年度	15	14	14	11	15	17	14	14	15	18	14	16	17	
古座	30	24年度	11	12	13	10	15	7	10	12	12	15	10	9	12	▲17
		25年度	13	13	13	10	15	16	11	13	11	15	11	10	15	
串本	210	24年度	61	65	57	54	83	33	66	60	57	79	55	63	67	▲144
		25年度	66	67	60	52	69	76	69	69	64	70	57	66	79	
周参 見	50	24年度	10	20	11	8	13	6	11	9	9	11	9	8	12	▲39
		25年度	11	11	11	10	12	15	10	9	9	10	8	8	12	
白浜	40	24年度	20	16	16	16	24	15	26	27	21	18	16	22	24	▲16
		25年度	24	28	31	23	23	25	27	27	25	16	15	21	25	
合計	1,040	24年度	433	501	432	394	497	258	481	526	464	427	342	401	497	▲558
		25年度	482	545	493	375	445	502	527	601	524	431	345	415	565	

2. みなさまへのお願い

- (1) くろしお増便実証実験を活かした
これまでにない利用促進と効果検証
- (2) 出張での積極的な公共交通利用（人数に関わらず）
- (3) 「まちづくりに資する鉄道」がどのようなものか、地域にとって
必要な鉄道の機能は何か、に関する部会研究会での議論
- (4) 持続可能な地域交通体系の実現に向けた真摯な議論
（第12回部会「くろしお増便実証事業にかかる
確認事項」に基づく）