

平成28年度決算 社長談話

平成28年度は、日々の輸送の安全を確保しつつ、「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」及び「安全投資と修繕に関する5年間の計画」に基づき安全性向上、安全基盤の再構築、安全風土の構築に向けた各種取り組みを着実に推進しました。

3月26日に開業した北海道新幹線については、安全安定輸送に全力で取り組むとともに、開業効果の最大化に向けた各種施策を展開したことなどにより、開業後一年間の利用実績は1日あたり約6,300人、対前年164%と好調に推移しました。一方、在来線については、8月下旬に北海道を襲った一連の台風により当社発足以来最大の被害を受けることとなりましたが、特に被害が甚大であった石勝線・根室線（トマム～芽室間）において、関係各位のご支援のもと全力で復旧にあたり、12月22日に運行の再開を果たすことができました。

また、全ての路線を維持する前提では安全の基準を維持するために必要な費用を恒常的に確保することは困難との認識のもと、7月に「持続可能な交通体系のあり方について」、11月に「当社単独では維持することが困難な線区について」を発表し、地域の交通を如何に持続的に維持していくか等について地域との協議に向けた相談を開始したところです。

営業収益では、北海道新幹線の運輸収入が103億円となり、前年の海峡線・夜行列車などの収入を差し引くと49億円の増収となりました。また、一連の台風被害による減収が32億円ありましたが、北海道新幹線の運輸収入と台風被害を除くと、在来線でも営業施策を積み上げたことによる札幌圏の増収などにより前年を上回りました。営業費用では、修繕費が北海道新幹線設備の修繕などにより前年を22億円上回ったことに加え、減価償却費も北海道新幹線車両や安全対策で増加した設備などにより前年を63億円上回り、修繕費、減価償却費とも過去最高額となりました。

以上により、営業損益は498億円の赤字となり、前年より大幅に悪化しました。

営業外損益は、資金確保のために経営安定基金資産の評価益の一部実現化を実施した前年と比較すると運用益が大幅に減少したことから、経常損益は188億円の過去最大の赤字となりました。

特別利益に、札幌駅総合開発(株)からの追加配当及び同社株式の一部売却により59億円を計上しました。また、特別損失に石勝線新夕張・夕張間等の鉄道施設の評価額見直しに伴う損失などを計上した結果、特別損益は52億円となりました。なお、台風被害の復旧費用約34億円を特別損失に計上しましたが、災害復旧事業費補助約15億円を措置していただいたほか、土木構造物保険約11億円や国からの追加支援などにより、復旧に伴う資金を補うことができました。

この結果、当期純損失は実質的に過去最大である126億円となる大変厳しい結果となりました。

平成29年度も189億円の経常赤字を計画する厳しい見通しではありますが、安全の再生と開業2年目を迎えた北海道新幹線を活用した経営基盤の強化に取り組むことに加え、事業範囲の見直しによる抜本的な経営構造改革を不退転の決意で進めて、持続可能で安全な鉄道輸送サービスを提供する鉄道会社への再生を実現してまいります。

今後とも皆様のご理解を賜りますようお願い申し上げます。

平成29年5月9日
北海道旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 島田 修

平成28年度決算のポイント

平成29年5月9日
北海道旅客鉄道(株)

【 単 体 】 過去最大の経常赤字

- ・営業収益では、北海道新幹線の運輸収入が103億円となり、前年の海峡線・夜行列車などの収入を差し引くと49億円の増収となりました。
また、一連の台風被害による減収が32億円ありましたが、北海道新幹線の運輸収入と台風被害を除くと、在来線でも営業施策を積み上げたことによる札幌圏の増収などにより前年を上回りました。
- ・営業費用では、修繕費が北海道新幹線設備の修繕などにより前年を22億円上回ったことに加え、減価償却費も北海道新幹線車両や安全対策で増加した設備などにより前年を63億円上回り、修繕費、減価償却費とも過去最高額となりました。
- ・営業外損益は、資金確保のために経営安定基金資産の評価益の一部実現化を実施した前年と比較すると大幅に減少しました。
- ・経常損益は、188億円の過去最大の赤字となりました（これまでの最大は平成23年度の44億円の赤字）。
- ・特別利益に、札幌駅総合開発(株)からの追加配当及び同社株式の一部売却により59億円を計上しました。また、特別損失に石勝線新夕張・夕張間等の鉄道施設の評価額見直しに伴う損失などを計上した結果、特別損益は52億円となりました。
なお、台風被害の復旧費用約34億円を特別損失に計上しましたが、災害復旧事業費補助約15億円を措置していただいたほか、土木構造物保険約11億円や国からの追加支援などにより、復旧に伴う資金を補うことができました。
- ・当期純利益は、平成23年度以来の純損失であり、126億円の純損失は実質過去最大となりました。

(単位：億円)

	平成28年度決算			平成28年度 事業計画	(参考)
	前年実績 (a)	実績 (b)	増減 (b-a)		平成29年度 事業計画
営業収益 [うち鉄道運輸収入]	838 [685]	894 [727]	55 [42]	920 [750]	909 [740]
営業費用 [うち修繕費] [うち減価償却費]	1,285 [314] [183]	1,392 [337] [247]	107 [22] [63]	1,385 [347] [225]	1,414 [362] [234]
営業利益	△447	△498	△51	△465	△505
営業外損益 [うち基金運用収益]	424 [349]	309 [236]	△115 [△112]	290 [226]	316 [229]
経常利益	△22	△188	△166	△175	△189
特別損益	70	52	△17	127	63
税引前当期純利益	48	△136	△184	△48	△126
当期純利益	55	△126	△181	△44	△122

【 連 結 】 公表以来初の経常赤字

(単位：億円)

	平成28年度決算			平成28年度 業績予想	(参考)
	前年実績 (a)	実績 (b)	増減 (b-a)		平成29年度 業績予想
営業収益	1,713	1,725	11	1,725	1,725
営業利益	△352	△398	△45	△400	△415
経常利益	54	△103	△158	△125	△130
親会社株主帰属当期純利益	84	△148	△232	△50	△110

平成 28 年度決算について

平成 29 年 5 月 9 日
北海道旅客鉄道(株)

1. 単体損益計算書

(単位：億円)

	平成 27 年度	平成 28 年度	増 減	比率(%)
営 業 収 益	838	894	55	106.7
鉄道運輸収入	685	727	42	106.2
関連事業収入	69	62	△ 7	89.0
その他収入	83	104	21	125.6
営 業 費 用	1,285	1,392	107	108.3
人件費	476	476	0	100.1
動力費	51	49	△ 1	96.1
修繕費	314	337	22	107.2
諸税	31	32	1	104.4
減価償却費	183	247	63	134.5
その他費用	228	249	21	109.3
営 業 利 益	△ 447	△ 498	△ 51	—
営 業 外 損 益	424	309	△ 115	72.8
(うち経営安定基金運用収益)	(349)	(236)	(△ 112)	(67.7)
(うち機構特別債券受取利息収益)	(55)	(55)	(—)	(100.0)
経 常 利 益	△ 22	△ 188	△ 166	—
特 別 損 益	70	52	△ 17	74.6
税引前当期純利益	48	△ 136	△ 184	—
法人税、住民税及び事業税	△ 7	△ 10	△ 2	—
当 期 純 利 益	55	△ 126	△ 181	—

(注) 金額は億円未満を切り捨てて表示しております。

2. 鉄道輸送量及び鉄道運輸収入

	平成 27 年度	平成 28 年度	増 減	比率(%)	
輸 送 人 員	定 期 (うち新幹線)	77,531 (—)	77,534 (4)	3 (—)	100.0 (—)
	定 期 外 (うち新幹線)	56,847 (—)	57,912 (2,111)	1,065 (—)	101.9 (—)
	合 計 (うち新幹線)	134,377 (—)	135,446 (2,116)	1,068 (—)	100.8 (—)
輸 送 人 数	定 期 (うち新幹線)	1,463 (—)	1,461 (0)	△ 2 (—)	99.8 (—)
	定 期 外 (うち新幹線)	2,857 (—)	2,852 (306)	△ 5 (—)	99.8 (—)
	合 計 (うち新幹線)	4,320 (—)	4,313 (306)	△ 7 (—)	99.8 (—)
鉄 道 運 輸 収 入	定 期 (うち新幹線)	112 (0)	113 (0)	0 (0)	100.4 (—)
	定 期 外 (うち新幹線)	572 (2)	614 (103)	41 (101)	107.3 (—)
	合 計 (うち新幹線)	685 (2)	727 (103)	42 (101)	106.2 (—)

(注) 1. 輸送人員、輸送人キロ及び鉄道運輸収入は新幹線を含んでおり、平成 27 年度分の新幹線の輸送人員及び輸送人キロは記載していません。
2. 鉄道運輸収入は億円未満を切り捨てて表示しております。

3. 単体貸借対照表

(単位：億円)

	平成27年度 期 末	平成28年度 期 末	増 減	比率(%)
[資産の部]				
流 動 資 産	288	366	78	127.0
固 定 資 産	3,164	3,123	△ 41	98.7
経 営 安 定 基 金 資 産	7,812	7,668	△ 144	98.1
機 構 特 別 債 券	2,200	2,200	—	100.0
資 産 合 計	13,466	13,358	△ 107	99.2
[負債の部]				
流 動 負 債	512	597	85	116.7
(うち1年以内返済長期借入金)	(49)	(47)	(△ 1)	(96.0)
固 定 負 債	1,499	1,531	31	102.1
(うち長期借入金)	(589)	(681)	(92)	(115.6)
機 構 特 別 債 券 引 受 借 入 金	2,200	2,200	—	100.0
負 債 合 計	4,211	4,329	117	102.8
純 資 産 合 計	9,254	9,029	△ 225	97.6
(うち利益剰余金)	(119)	(△ 6)	(△ 126)	(—)
負 債 純 資 産 合 計	13,466	13,358	△ 107	99.2

- (注) 1. 金額は億円未満を切り捨てて表示しております。
2. 平成28年度期末借入金残高824億円(うち無利子525億円)

4. 個別キャッシュ・フロー計算書

(単位：億円)

	平成27年度	平成28年度	増 減	比率(%)
営業活動によるキャッシュ・フロー(I)	153	38	△ 115	24.7
投資活動によるキャッシュ・フロー(II)	△ 280	△ 187	92	66.9
フリー・キャッシュ・フロー(I)+(II)	△ 126	△ 149	△ 23	118.3
財務活動によるキャッシュ・フロー(III)	26	171	145	650.4
現金及び現金同等物の増減額(I)+(II)+(III)	△ 99	22	121	—
現金及び現金同等物期末残高	20	42	22	210.0

(注) 金額は億円未満を切り捨てて表示しております。

5. 平成29年度単体業績予想

(単位：億円)

	平成28年度 実 績	平成29年度 予 想	増 減	比率(%)
営 業 収 益	894	909	14	101.6
営 業 利 益	△ 498	△ 505	△ 6	—
経 常 利 益	△ 188	△ 189	△ 0	—
当 期 純 利 益	△ 126	△ 122	4	—

6. 連結損益計算書

(単位：億円)

	平成27年度	平成28年度	増 減	比率(%)
営業収益	1,713	1,725	11	100.7
営業費用	2,066	2,123	57	102.8
営業利益	△352	△398	△45	—
営業外損益	407	294	△112	72.3
経常利益	54	△103	△158	—
特別損益	59	△11	△70	—
税引等調整前当期純利益	113	△115	△228	—
法人税等	23	21	△1	93.3
当期純利益	90	△136	△227	—
非支配株主に帰属する当期純利益	6	11	5	193.4
親会社株主に帰属する当期純利益	84	△148	△232	—

連結包括利益 平成27年度 △35億円 平成28年度 △236億円

(注) 金額は億円未満を切り捨てて表示しております。

7. セグメント情報

(単位：億円)

		運輸業	小売業	不動産 賃貸業	ホテル業	その他	合計	調整額	連結損益 計算書計上額
平成 28 年度	売上高								
	外部顧客への売上高	938	369	259	71	87	1,725	-	1,725
	セグメント間の 内部売上高又は振替高	54	0	12	0	281	349	△349	-
	計	992	370	271	71	368	2,075	△349	1,725
	セグメント利益	△215	8	75	10	13	△106	△291	△398
増 減	売上高								
	外部顧客への売上高	31	11	4	△9	△24	11	-	11
	セグメント間の 内部売上高又は振替高	△3	△0	△0	△0	△60	△63	63	-
	計	28	10	3	△9	△85	△52	63	11
	セグメント利益	△163	1	4	2	△5	△160	114	△45

- (注) 1. セグメント利益は、営業利益を表示しております。なお、運輸業のセグメント利益は、経営安定基金運用収益(236億円)、及び機構特別債券受取利息収益(55億円)を含めて表示しております。
2. 金額は億円未満を切り捨てて表示しております。
3. 当連結会計年度より、一部の会社のセグメント区分を変更しております。増減は、変更後のセグメント区分に基づき表示しております。

8. 連結貸借対照表

(単位：億円)

	平成27年度 期 末	平成28年度 期 末	増 減	比率(%)
[資産の部]				
流 動 資 産	574	653	79	113.8
固 定 資 産	3,761	3,727	△ 33	99.1
経 営 安 定 基 金 資 産	7,812	7,668	△ 144	98.1
機 構 特 別 債 券	2,200	2,200	—	100.0
資 産 合 計	14,348	14,249	△ 99	99.3
[負債の部]				
流 動 負 債	710	737	26	103.8
固 定 負 債	1,774	1,861	87	105.0
機 構 特 別 債 券 引 受 借 入 金	2,200	2,200	—	100.0
負 債 合 計	4,684	4,799	114	102.5
純 資 産 合 計	9,663	9,449	△ 214	97.8
負 債 純 資 産 合 計	14,348	14,249	△ 99	99.3

(注) 金額は億円未満を切り捨てて表示しております。

9. 連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：億円)

	平成27年度	平成28年度	増 減	比率(%)
営業活動によるキャッシュ・フロー(I)	218	98	△ 119	45.4
投資活動によるキャッシュ・フロー(II)	△ 424	△ 261	162	61.7
フリー・キャッシュ・フロー(I)+(II)	△ 206	△ 162	43	79.0
財務活動によるキャッシュ・フロー(III)	59	190	130	320.6
現金及び現金同等物の増減額(I)+(II)+(III)	△ 146	27	174	—
現金及び現金同等物期末残高	156	184	27	117.4

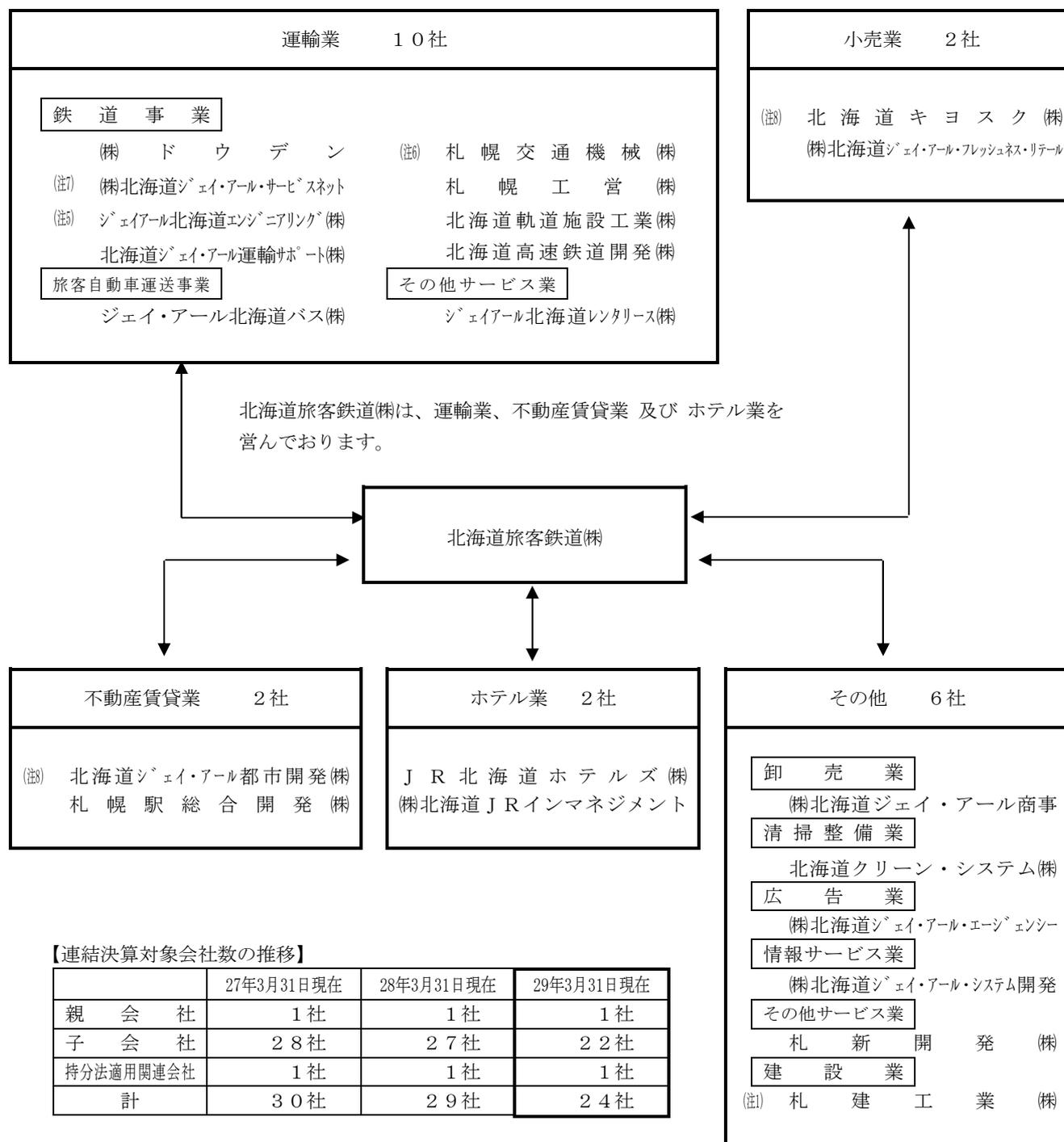
(注) 金額は億円未満を切り捨てて表示しております。

10. 平成29年度連結業績予想

(単位：億円)

	平成28年度 実 績	平成29年度 予 想	増 減	比率(%)
営 業 収 益	1,725	1,725	△ 0	100.0
営 業 利 益	△ 398	△ 415	△ 16	—
経 常 利 益	△ 103	△ 130	△ 26	—
親会社株主に帰属する当期純利益	△ 148	△ 110	38	—

連結決算対象会社の概要



【連結決算対象会社数の推移】

	27年3月31日現在	28年3月31日現在	29年3月31日現在
親会社	1社	1社	1社
子会社	28社	27社	22社
持分法適用関連会社	1社	1社	1社
計	30社	29社	24社

- (注) 1. 札幌建工業(株)は、持分法適用関連会社です。
2. 子会社数22社には、上記概要図に記載していない、J R 札幌病院に関する「匿名組合ジェイエイチホスピタルアセットホールディングズ」を含めております。
3. 株式の売却に伴い、北海道リネンサプライ(株)を連結の範囲から除いております。
4. 清算終了に伴い、旭川ターミナルビル(株)を連結の範囲から除いております。
5. (株)北海道ジェイ・アール・ビルトは、(株)北海道ジェイアール・コンサルタンツと合併し、消滅しております。また合併後、社名をジェイアール北海道エンジニアリング(株)へ変更しております。
6. 北海道ジェイ・アール・サイバネット(株)は、札幌交通機械(株)と合併し、消滅しております。
7. ジェイ・アール道東トラベルサービス(株)は、(株)北海道ジェイ・アール・サービスネットと合併し、消滅しております。
8. 北海道キヨスク(株)及び北海道ジェイ・アール都市開発(株)は、損益の一部をホテル業に区分しております。

平成 28 年度 お客様のご利用状況について

平成29年 5 月 9 日

北海道旅客鉄道㈱

1 8月の台風被害の影響

- 8月の台風被害により、石勝線や根室線及び石北線が長期間運休となったことから、運休区間の輸送密度は前年を大きく下回っています。
 - ・ 影響は直接的な運休区間だけではなく、運休した特急列車の始発駅から終着駅までの区間や、特急列車から又は特急列車へ乗り換えでご利用になる普通列車の区間にも影響が及びます。
 - ・ 石勝線・根室線の運休では、主に白石～苫小牧、南千歳～帯広、帯広～釧路などに影響します。
 - ・ 石北線の運休では、主に札幌～岩見沢、岩見沢～旭川、新旭川～上川、上川～網走などに影響します。
- 以上のことから、台風の影響を除く試みとして、9～12月を除いて輸送密度を算出しています。また、参考として全期間での輸送密度を記載しています。
- 根室線富良野～新得については、一部区間で運休を継続しており、また、日高線鷓川～様似は、バス代行輸送を継続していることから、全社平均から除き別掲としています。

2 輸送密度の特徴

- 北海道新幹線は、前年の海峡線（木古内～中小国）と比較すると大幅に増加しました。
- 函館～長万部、長万部～東室蘭は、北海道新幹線開業効果などにより増加しました。
- 札幌圏は、特に南千歳～新千歳空港や小樽～札幌が増加しました。
- 留萌線は、留萌～増毛間の廃止前にご利用が増加しました。

平成28年度 お客様のご利用状況（9～12月を除いた参考情報）

凡例	輸送密度	(営業キロ割合)
---	500人未満	(34%)
---	500人～2,000人未満	(22%)
---	2,000人～4,000人未満	(6%)
---	4,000人～8,000人未満	(27%)
---	8,000人～10,000人未満	(4%)
---	10,000人～20,000人未満	(1%)
---	20,000人以上	(6%)
	営業キロ 2,283.2km	(100%)

※営業キロは、日高線と根室線の一部・海峡線を除く。

8月の台風災害により、石勝線や根室線、石北線が長期間運休となったことから、9～12月を除いて全道の輸送密度を算出しています。



線 区	営業キロ (km)	28年度輸送密度		
		(人/キロ/日)	対前年 増 減	対前年 比率(%)
札沼線 医療大学～新十津川	47.6	64	△ 15	81.0
石勝線 新夕張～夕張	16.1	80	△ 38	67.8
留萌線 留萌～増毛	16.7	134	67	200.0
留萌線 深川～留萌	50.1	188	5	102.7
宗谷線 名寄～稚内	183.2	364	△ 39	90.3
根室線 滝川～富良野	54.6	432	△ 56	88.5
根室線 釧路～根室	135.4	457	8	101.8
日高線 苫小牧～鶴川	30.5	462	—	—
釧網線 東釧路～網走	166.2	463	△ 50	90.3
室蘭線 沼ノ端～岩見沢	67.0	477	△ 23	95.4
500人未満 計	767.4	381	△ 23	94.3
函館線 長万部～小樽	140.2	652	△ 38	94.5
石北線 上川～網走	189.1	913	△ 148	86.1
石北線 新旭川～上川	44.9	1,262	△ 219	85.2
宗谷線 旭川～名寄	76.2	1,456	△ 115	92.7
富良野線 富良野～旭川	54.8	1,545	68	104.6
500人以上～2,000人未満 計	505.2	1,022	△ 95	91.5

線 区	営業キロ (km)	28年度輸送密度		
		(人/キロ/日)	対前年 増 減	対前年 比率(%)
根室線 帯広～釧路	128.3	2,073	△ 193	91.5
2,000人以上～4,000人未満 計	128.3	2,073	△ 193	91.5
石勝線 南千歳～帯広	176.2	4,085	△ 128	97.0
函館線 函館～長万部	147.6	4,265	466	112.3
室蘭線 長万部～東室蘭	77.2	5,424	318	106.2
新幹線 新青森～新函館北斗	148.8	5,971	2,265	161.1
室蘭線 室蘭～苫小牧	65.0	7,161	△ 109	98.5
4,000人以上～8,000人未満 計	614.8	5,078	569	112.6
函館線 岩見沢～旭川	96.2	8,922	△ 616	93.5
札沼線 桑園～医療大学	28.9	17,590	231	101.3
千歳線 南千歳～新千歳空港	2.6	31,507	837	102.7
函館線 札幌～岩見沢	40.6	43,408	△ 586	98.7
千歳室蘭線 白石～苫小牧	65.4	45,599	254	100.6
函館線 小樽～札幌	33.8	46,417	1,436	103.2
8,000人以上 計	267.5	29,237	△ 30	99.9
全社平均	2,283.2	5,323	229	104.5

日高線 鶴川～様似	116.0	125
根室線 富良野～新得	81.7	154

- (注)1. 輸送密度とは、旅客営業キロ1km当たりの1日平均旅客輸送人員をいいます（線区輸送人キロ÷営業キロ÷日数）。
- (注)2. 日高線については、苫小牧～鶴川を今年度より算出しています。
鶴川～様似は、平成27年1月から線路被害のため運休を継続しており、バス代行輸送の人員で算出し、全社平均から除いています。
- (注)3. 根室線(富良野～新得)は、平成28年8月の台風による線路被害により運休を継続しているため、4～8月の実績で算出し、全社平均から除いています。
- (注)4. 留萌線(留萌～増毛)は、平成28年12月4日までの実績を用いて算出しています。
- (注)5. 新幹線(新青森～新函館北斗)は、海峡線(木古内～中小国)との前年比較としています。
- (注)6. 平成27年度の全社平均は、前年度に公表した数値です。

平成28年度 お客様のご利用状況

【平成28年度 輸送密度(人/キロ/日)】

線 区	営業 キロ (km)	27年度 (A)	9～12月を除いた期間				全期間対象			9～12月を除いた 期間との比較	
			28年度 (B)	対前年		28年度 (C)	対前年		増 減 (C)-(B)	比 率 (C)/(B)	
				増 減 (B)-(A)	比 率 (B)/(A)		増 減 (C)-(A)	比 率 (C)/(A)			
札沼線	医療大学～新十津川	47.6	79	64	△ 15	81.0%	66	△ 13	83.5%	2	103.1%
石勝線	新夕張～夕張	16.1	118	80	△ 38	67.8%	83	△ 35	70.3%	3	103.8%
留萌線	留萌～増毛	16.7	67	134	67	200.0%	269	202	401.5%	135	200.7%
留萌線	深川～留萌	50.1	183	188	5	102.7%	228	45	124.6%	40	121.3%
宗谷線	名寄～稚内	183.2	403	364	△ 39	90.3%	362	△ 41	89.8%	△ 2	99.5%
根室線	滝川～富良野	54.6	488	432	△ 56	88.5%	384	△ 104	78.7%	△ 48	88.9%
根室線	釧路～根室	135.4	449	457	8	101.8%	435	△ 14	96.9%	△ 22	95.2%
日高線	苫小牧～鶴川	30.5	—	462	—	—	463	—	—	1	100.2%
釧網線	東釧路～網走	166.2	513	463	△ 50	90.3%	432	△ 81	84.2%	△ 31	93.3%
室蘭線	沼ノ端～岩見沢	67.0	500	477	△ 23	95.4%	484	△ 16	96.8%	7	101.5%
500人未満 計		767.4	404	381	△ 23	94.3%	372	△ 32	92.1%	△ 9	97.6%
函館線	長万部～小樽	140.2	690	652	△ 38	94.5%	646	△ 44	93.6%	△ 6	99.1%
石北線	上川～網走	189.1	1,061	913	△ 148	86.1%	880	△ 181	82.9%	△ 33	96.4%
石北線	新旭川～上川	44.9	1,481	1,262	△ 219	85.2%	1,229	△ 252	83.0%	△ 33	97.4%
宗谷線	旭川～名寄	76.2	1,571	1,456	△ 115	92.7%	1,477	△ 94	94.0%	21	101.4%
富良野線	富良野～旭川	54.8	1,477	1,545	68	104.6%	1,487	10	100.7%	△ 58	96.2%
500人以上～2,000人未満 計		505.2	1,117	1,022	△ 95	91.5%	1,002	△ 115	89.7%	△ 20	98.0%
根室線	帯広～釧路	128.3	2,266	2,073	△ 193	91.5%	1,728	△ 538	76.3%	△ 345	83.4%
2,000人以上～4,000人未満 計		128.3	2,266	2,073	△ 193	91.5%	1,728	△ 538	76.3%	△ 345	83.4%
石勝・根室線	南千歳～帯広	176.2	4,213	4,085	△ 128	97.0%	3,204	△ 1,009	76.1%	△ 881	78.4%
函館線	函館～長万部	147.6	3,799	4,265	466	112.3%	4,134	335	108.8%	△ 131	96.9%
室蘭線	長万部～東室蘭	77.2	5,106	5,424	318	106.2%	5,279	173	103.4%	△ 145	97.3%
新幹線	新青森～新函館北斗	148.8	3,706	5,971	2,265	161.1%	5,638	1,932	152.1%	△ 333	94.4%
室蘭線	室蘭～苫小牧	65.0	7,270	7,161	△ 109	98.5%	7,067	△ 203	97.2%	△ 94	98.7%
4,000人以上～8,000人未満 計		614.8	4,509	5,078	569	112.6%	4,685	176	103.9%	△ 393	92.3%
函館線	岩見沢～旭川	96.2	9,538	8,922	△ 616	93.5%	8,912	△ 626	93.4%	△ 10	99.9%
札沼線	桑園～医療大学	28.9	17,359	17,590	231	101.3%	17,643	284	101.6%	53	100.3%
千歳線	南千歳～新千歳空港	2.6	30,670	31,507	837	102.7%	32,001	1,331	104.3%	494	101.6%
函館線	札幌～岩見沢	40.6	43,994	43,408	△ 586	98.7%	43,464	△ 530	98.8%	56	100.1%
千歳・室蘭線	白石～苫小牧	65.4	45,345	45,599	254	100.6%	45,337	△ 8	100.0%	△ 262	99.4%
函館線	小樽～札幌	33.8	44,981	46,417	1,436	103.2%	46,060	1,079	102.4%	△ 357	99.2%
8,000人以上 計		267.5	29,267	29,237	△ 30	99.9%	29,141	△ 126	99.6%	△ 96	99.7%
全社平均		2,283.2	5,094	5,323	229	104.5%	5,177	83	101.6%	△ 146	97.3%
日高線	鶴川～様似	116.0	—	125	—	—	125	—	—	0	100.0%
根室線	富良野～新得	81.7	152	154	—	—	106	—	—	—	—

(注)1. 輸送密度とは、旅客営業キロ1km当たりの1日平均旅客輸送人員をいいます(線区輸送人キロ÷営業キロ÷日数)。

(注)2. 日高線については、苫小牧～鶴川を今年度より算出しています。

鶴川～様似は、平成27年1月から線路被害のため運休を継続しており、バス代行輸送の人員で算出し、全社平均から除いています。

(注)3. 根室線(富良野～新得)は、平成28年8月の台風による線路被害により運休を継続しているため、4～8月の実績で算出し、全社平均から除いています。

(注)4. 留萌線(留萌～増毛)は、平成28年12月4日までの実績を用いて算出しています。

(注)5. 新幹線(新青森～新函館北斗)は、海峡線(木古内～中小国)との前年比較としています。

(注)6. 平成27年度の全社平均は、前年度に公表した数値です。