

2004/12/03

## 平成17年3月期 中間決算について

北海道国際航空株式会社(本社:北海道札幌市、代表取締役社長:滝澤進)は、平成17年3月期中間決算(平成16年4月1日~平成16年9月30日)の取り纏めを、12月3日に行なわれた取締役会において行ないました。

詳細につきましては、別添の「平成17年3月期 中間決算短信(非連結)」をご覧ください。

本件に関するお問合せ: 総務部 広報担当 北原・青山 011-252-5533



## 平成 17 年 3 月期 中間決算短信 (非連結)

平成 16 年 12 月 3 日

会社名 北海道国際航空株式会社

本社所在都道府県 北海道

代表者 役職名 代表取締役社長 氏名 滝澤 進

問合せ先責任者 役職名 常務取締役 氏名 本吉 浩

TEL (011) 252-5533

決算取締役会開催日 平成 16 年 12 月 3 日

### 1. 16 年 9 月中間期の業績 (平成 16 年 4 月 1 日 ~ 平成 16 年 9 月 30 日)

#### (1) 経営成績

(注) 百万円未満は切り捨てて表示しております。

	売 上 高	営 業 利 益	経 常 利 益
	百万円 %	百万円 %	百万円 %
16 年 9 月中間期	11,477 ( 38.2)	1,414 ( 55.2)	1,503 ( 90.5)
15 年 9 月中間期	8,306 ( 37.3)	911 ( )	789 ( )
16 年 3 月期	18,544	1,672	1,476

	中間 (当期) 純利益	1 株 当 たり 中 間 (当期) 純利益	潜在株式調整後 1 株 当 たり 中 間 (当期) 純利益
	百万円 %	円 銭	円 銭
16 年 9 月中間期	1,500 ( 583.3)	32,268 92	
15 年 9 月中間期	219 ( )	4,908 81	
16 年 3 月期	430	9,434 12	

(注) 期中平均株式数 16 年 9 月中間期 46,501 株 15 年 9 月中間期 44,734 株  
16 年 3 月期 45,617 株

会計処理の方法の変更 無

売上高、営業利益、経常利益、中間(当期)純利益におけるパーセント表示は、対前年中間期増減率

#### (2) 財政状態

	総 資 産	株 主 資 本	株 主 資 本 比 率	1 株 当 たり 株 主 資 本
	百万円	百万円	%	円 銭
16 年 9 月中間期	8,750	5,203	59.5	111,910 00
15 年 9 月中間期	6,966	3,492	50.1	75,108 58
16 年 3 月期	6,491	3,703	57.0	79,641 08

(注) 期末発行済株式数

16 年 9 月中間期 46,501 株 15 年 9 月中間期 46,501 株 16 年 3 月期 46,501 株

### 2. 17 年 3 月期の業績予想 (平成 16 年 4 月 1 日 ~ 平成 17 年 3 月 31 日)

	売 上 高	経 常 利 益	当 期 純 利 益
	百万円	百万円	百万円
通 期	21,962	915	861

(参考) 1 株 当 たり 予 想 当 期 純 利 益 (通 期) 18,509 円 66 銭

上記の予想は本資料の発表日現在において入手可能な情報及び将来の業績に影響を与える不確実な要因に係る本資料発表日現在における仮定を前提としています。実際の業績は、今後様々な要因によって大きく異なる結果となる可能性があります。

## 1. 営業の概況（平成 16 年 4 月 1 日から平成 16 年 9 月 30 日まで）

### （1）営業の経過及び成果

当中間会計期間における我が国経済は、アメリカや中国経済を背景とした外需に支えられ企業の収益改善が進み、設備投資も増加し、個人消費も持ち直すなど穏やかな回復傾向が見られました。しかしながら、イラクを始めとする産油国の不安定な国際情勢を受け、原油価格の高騰が進み夏以降には様々な影響が出始めるなど、完全には先行きの不透明感を払拭できない状況でありました。

航空業界では、平成 16 年 4 月 1 日に日本航空と日本エアシステムの完全統合がなされ、全日空グループでも同じく 4 月 1 日に ANA 統一ブランド化を行うなど大手航空会社グループ間の競争が激化しました。

また、平成 16 年 9 月 7 日、「当面の羽田空港の望ましい利用のあり方に関する懇談会」の報告を受け、国土交通省では平成 17 年 4 月以降の羽田空港発着枠の再配分を行い、当社を始めとする新規航空会社に新たに 20 枠が配分されました。

当社は、このような状況の中、絶対的使命である「安全性」に加え、「定時性」「快適性」「利便性」を基本品質に掲げ、前期に引き続き、全日本空輸株式会社との業務提携を行いつつ、「安くて、便利で、快適」なサービスの提供に努めてまいりました。

具体的には、機内サービスでは、平成 16 年 8 月 1 日より、従来のコーヒー、日本茶の温かい飲み物に加え、ウーロン茶、ジュース並びにミネラルウォーターのコールドリンクの無料サービスを開始いたしました。また、運賃の面においては、平成 16 年 9 月 1 日より「旭川 東京」線の特定便割引運賃「D0 パリユー 1」、「D0 パリユー 7」を各々 1,000 円値下げし、お客様のニーズにお応えしました。「AIRDO スペシャル」についても、夏期多客期の一部を除き継続的に設定をいたしました。

今後の事業展開のため、平成 16 年 6 月 4 日には平成 17 年 6 月にリース期間が満了する 3 号機（B767 - 200 型機）の後継機種として、B737 - 400 型機を決定し、導入準備を進めてまいりました。

また、平成 17 年 3 月 18 日から、羽田空港の新規優遇枠の未使用枠を使用して、B767 型機をもって「函館 東京」線 2 往復の新設と「札幌 - 東京」線、「旭川 東京」線の各 1 往復の増便を行うこととするなど、北海道と首都圏を結ぶ航空ネットワークの構築と充実に努めました。

一方、人事面においては、新たに副操縦士の自社養成を開始することとし、平成 16 年 4 月 1 日から 12 名の養成をスタートしました。また、事務系・技術系新卒者の定期採用も今年度から開始し、今年度は 2 名が入社しました。

当中間会計期間における当社の運航実績は、就航率 99.1%（前年同期 99.7%）、定時出発率 96.1%（前年同期 95.8%）となり、提供座席数は「旭川 東京」線（平成 15 年 7 月 18 日就航）の通期運航の効果等により前年同期を上回る 639 千席（前年同期比 40.3%増）、旅客数も前年同期を大幅に上回る 518 千人（前年同期比 54.0%増）となりました。利用率は、首都圏を中心とし

た広告宣伝活動による効果等もあり、全体として 80.6%（前年同期 73.1%）となり、特に「札幌 東京」線は 85.0%（前年同期 79.3%）と高い実績を上げることができました。また、「旭川 東京」線も認知度の向上、きめ細かな運賃の設定などにより、66.8%（前年同期 49.9%）の利用率を確保することができました。

事業収益は、「札幌 東京」線増便、「旭川 東京」線就航の通期化の効果等により、全日本空輸株式会社への座席販売収入を含め、前年同期比 38.2% 増の 11,477 百万円を計上しました。

費用面では、事業費は、「札幌 東京」線増便、「旭川 東京」線就航の通期化などにより、直接運航経費は増加いたしました。全日本空輸株式会社との業務提携を確実に進めるなどコスト削減に努めた結果、全体では 8,438 百万円（前年同期比 30.7% 増）にとどめることができました。

一方、販売費及び一般管理費については、事業拡大に伴う予約販売等の業務委託費用等が増加したことから 1,624 百万円（前年同期比 73.2% 増）の計上となりました。

この結果、営業利益は 1,414 百万円（前年同期比 55.2% 増）、経常利益は 1,503 百万円（前年同期比 90.5% 増）、中間純利益は 1,500 百万円（前年同期比 583.3% 増）を計上することができました。

## （2）会社に対処すべき課題

平成 16 年度は、当社にとって再生計画の最終年度にあたる極めて重要な年であり、全社一丸となって再生計画を達成しなければなりません。

当社としては、このような状況の中、平成 17 年 3 月 18 日からの「函館 東京」線の就航並びに平成 17 年 6 月にリース契約が満了する 3 号機（B767-200 型機）の後継機である B737-400 型機の円滑な導入のため、乗員・整備等の生産体制の構築を確実に進めていく所存であります。

更に、平成 17 年 4 月からの羽田空港の新規発着枠 20 枠の増枠に際しては、北海道と首都圏を結ぶ航空ネットワークの更なる拡充を目指し、可能な限り早期の B737 型機による生産体制の構築に努める所存であります。

営業面においては、「札幌 東京」線の高利用率の維持、「旭川 東京」線の更なる集客、「函館 東京」線の告知のため、首都圏での広告宣伝活動を積極的に展開するとともに、きめ細かな運賃を設定するなど営業体制の強化に努めてまいります。

このように平成 16 年度は大きなテーマをかかえておりますが、引き続き販売力の強化、人材の育成、運航品質・サービス品質の向上などに着実に取り組むとともに、今後の厳しい国内航空の競争市場で生き抜いていくための低コストの運航体制の構築に全力を尽くしてまいります。

今後とも他航空会社との厳しい競争は避けられないものの、「北海道の翼」として、「低価格運賃の安定的・継続的提供」と「北海道の地域振興への貢献」のため全力を尽くしてまいります。

## 2. 中間貸借対照表

(単位:百万円)

科 目	前中間会計期間末 平成 15 年 9 月 30 日	当中間会計期間末 平成 16 年 9 月 30 日	前事業年度の 要約貸借対照表 平成 16 年 3 月 31 日
<b>【資産の部】</b>			
<b>流動資産</b>	<b>4,441</b>	<b>5,931</b>	<b>3,955</b>
現金及び預金	3,540	4,888	2,544
営業未収入金	382	524	668
たな卸資産	64	46	54
前払費用	415	415	590
その他	37	56	97
<b>固定資産</b>	<b>2,524</b>	<b>2,818</b>	<b>2,536</b>
<b>有形固定資産</b>	<b>359</b>	<b>336</b>	<b>258</b>
<b>無形固定資産</b>	<b>24</b>	<b>18</b>	<b>24</b>
<b>投資その他の資産</b>	<b>2,141</b>	<b>2,463</b>	<b>2,253</b>
敷金保証金	1,807	2,194	1,921
その他	334	268	332
<b>資産合計</b>	<b>6,966</b>	<b>8,750</b>	<b>6,491</b>
<b>【負債の部】</b>			
<b>流動負債</b>	<b>1,786</b>	<b>2,252</b>	<b>1,633</b>
営業未払金	950	851	861
1年以内返済予定の 長期借入金	9	9	9
未払金	375	1,159	439
その他	451	230	322
<b>固定負債</b>	<b>1,687</b>	<b>1,293</b>	<b>1,155</b>
長期借入金	32	22	27
長期未払金	434	113	139
退職給付引当金	42	53	47
航空機材整備引当金	1,178	1,103	940
<b>負債合計</b>	<b>3,473</b>	<b>3,546</b>	<b>2,788</b>
<b>【資本の部】</b>			
<b>資本金</b>	<b>2,325</b>	<b>2,325</b>	<b>2,325</b>
<b>資本剰余金</b>	<b>947</b>	<b>947</b>	<b>947</b>
その他資本剰余金	947	947	947
<b>利益剰余金</b>	<b>219</b>	<b>1,930</b>	<b>430</b>
中間(当期)未処分利益	219	1,930	430
<b>資本合計</b>	<b>3,492</b>	<b>5,203</b>	<b>3,703</b>
<b>負債及び資本合計</b>	<b>6,966</b>	<b>8,750</b>	<b>6,491</b>

### 3. 中間損益計算書

(単位:百万円)

科 目	前中間会計期間	当中間会計期間	前事業年度の 要約損益計算書
	自平成 15 年 4 月 1 日 至平成 15 年 9 月 30 日	自平成 16 年 4 月 1 日 至平成 16 年 9 月 30 日	自平成 15 年 4 月 1 日 至平成 16 年 3 月 31 日
事業収益	8,306	11,477	18,544
事業費	6,457	8,438	14,400
販売費及び一般管理費	937	1,624	2,471
営業利益	911	1,414	1,672
営業外収益	2	90	17
営業外費用	124	0	213
経常利益	789	1,503	1,476
特別利益	64		65
特別損失	630		1,103
税引前中間(当期)純利益	223	1,503	438
法人税、住民税及び事業税	3	3	8
中間(当期)純利益	219	1,500	430
前期繰越利益		430	
中間(当期)未処分利益	219	1,930	430

#### 4. 輸送実績

	前中間会計期間 自平成 15 年 4 月 1 日 至平成 15 年 9 月 30 日	当中間会計期間 自平成 16 年 4 月 1 日 至平成 16 年 9 月 30 日	対前年同期比 (%)
旅客数 (人)	336,784	518,736	154.0
座席キ口 (千座キ口)	421,069	593,457	140.9
旅客キ口 (千人キ口)	307,787	478,172	155.4
利用率 (%)	73.1	80.6	7.5 ポイント増
運航便数 (便)	2,727	3,454	126.7

(注) 旅客数、座席キ口、旅客キ口、利用率には、全日本空輸株式会社への座席販売分を含めておりません。

#### 5. 当中間会計期間の費用増減の主な要因

##### (1) 費用増

(単位：百万円)

要 因	費用増加額	費用増加の主な内容
増 便	1,983	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空燃油費、航空機燃料税等の増加</li> <li>・ 空港使用料の増加</li> <li>・ 整備業務委託費の増加</li> <li>・ 売上増による販売手数料等の増加</li> </ul>
そ の 他	1,001	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 副操縦士養成費用</li> <li>・ 航空燃油費原油単価増</li> <li>・ 航空機整備引当金繰入による増加</li> </ul>
合 計	2,984	

##### (2) 費用減

(単位：百万円)

要 因	費用減額	費用減の主な内容
円高	122	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空燃油費の減</li> <li>・ 航空機賃借料の減</li> </ul>
その他	191	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空機材部品購入の減</li> <li>・ 固定資産除却損の減等</li> </ul>
合 計	313	