



平成21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:札幌市、代表取締役社長:淡路 均、以下:エア・ドゥ)は、平成21年3月期中間決算(平成20年4月1日~平成20年9月30日)の取りまとめを、12月12日に開催した取締役会において行いました。

詳細につきましては、別添の「平成21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 TEL:011-252-5533

北海道国際航空株式会社

〒060-0001 北海道札幌市中央区北1条西2丁目9 オーク札幌ビル 8F ご予約:0120-057-333 TEL:011-252-5533 FAX:011-252-5580



平成 21 年 3 月期 中間決算短信（非連結）

平成 20 年 12 月 12 日

会 社 名 北海道国際航空株式会社
 代 表 者 （役職名）代表取締役社長 （氏名）淡路 均
 問合せ先責任者 （役職名）常務取締役 企画部担当 （氏名）大谷内 吉一 TEL (011) 252-5533
 半期報告書提出予定日 平成 20 年 12 月 22 日

（百万円未満切捨て）

1. 20 年 9 月中間期の業績（平成 20 年 4 月 1 日～平成 20 年 9 月 30 日）

(1) 経営成績

（%表示は対前年中間期増減率）

	売 上 高		営 業 利 益		経 常 利 益		中 間（当 期）純 利 益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
20 年 9 月中間期	16,673	10.4	187	△63.9	263	△45.2	27	△60.7
19 年 9 月中間期	15,105	△6.6	520	△39.7	480	△45.6	69	△87.8
20 年 3 月期	29,563	—	△175	—	△462	—	△841	—

	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	
	円	銭	円	銭
20 年 9 月中間期	588	55	—	—
19 年 9 月中間期	1,497	72	—	—
20 年 3 月期	△18,091	80	—	—

（参考）持分法投資損益 20 年 9 月中間期 ー百万円 19 年 9 月中間期 ー百万円 20 年 3 月期 ー百万円

(2) 財政状態

	総 資 産	純 資 産	自 己 資 本 比 率	1 株 当 たり 純 資 産	
	百万円	百万円	%	円	銭
20 年 9 月中間期	11,485	5,434	47.3	116,866	81
19 年 9 月中間期	12,264	7,103	57.9	152,765	40
20 年 3 月期	11,430	6,132	53.7	131,878	27

（参考）自己資本 20 年 9 月中間期 5,434 百万円 19 年 9 月中間期 7,103 百万円 20 年 3 月期 6,132 百万円

2. 21 年 3 月期の業績予想（平成 20 年 4 月 1 日～平成 21 年 3 月 31 日）

（%表示は対前期増減率）

	売 上 高		営 業 利 益		経 常 利 益		当 期 純 利 益		1 株 当 たり 当 期 純 利 益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%	円	銭
通 期	33,500	13.3	200	—	200	—	100	—	2,150	49

3. その他

(1) 中間財務諸表作成に係る会計処理の原則・手続、表示方法等の変更

- ① 会計基準等の改正に伴う変更 有
 ② ①以外の変更 無

(2) 発行済株式数（普通株式）

- ① 期末発行済株式数（自己株式を含む） 20 年 9 月中間期 46,501 株 19 年 9 月中間期 46,501 株
 20 年 3 月期 46,501 株
 ② 期末自己株式数 20 年 9 月中間期 ー株 19 年 9 月中間期 ー株
 20 年 3 月期 ー株

※ 業績予想の適切な利用に関する説明、その他特記事項

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. 会社の現況に関する事項

(1) 事業の経過及びその成果

当中間会計期間における我が国経済は、米国サブプライムローン問題に端を発した金融市場の混乱や原油価格高騰の長期化により輸出産業や民間企業の設備投資が減少し、企業収益にも減速感が見られました。またこれら不透明な要素が多いなか、個人消費にも陰りが見え、先行き不透明な状況のまま推移しました。

航空業界では、長引く原油価格高騰による航空燃料費の増加と景気減退、ビジネス需要の減少やプレジャー利用の減少などが、経営環境に大きな影響を与え、今後においても予断を許さない状況にあります。

当社株主関係では、主要株主でありました「『北海道国際航空株式会社』企業再建ファンド信託」から平成20年8月21日付けで「ファンド出資にかかる受益者間協定の終了」並びに平成20年9月19日付けで「ファンドにおける株式名義書換の終了」通知を受け、これによりファンドは解散となり、ファンド保有株式については、ファンド受益者の受益権割合に従い配分された結果、株主数は、平成20年9月30日現在399名となりました。

当社を取り巻く経営環境は、原油価格高騰による航空燃料費が当初計画を大きく上回り、原材料などの高騰や景気減退、消費者マインドの低迷をはじめ、ここ数年にわたる厳しい市場競争のさらなる環境激化により、厳しいものとなっております。

当社は、このような状況のもと、当中間会計期間においても、安全を絶対的的使命として、当社の基本品質である「安全性」「定時性」「快適性」「利便性」のさらなる向上と低価格運賃の継続的提供を図り、「安くて、便利で、快適な」航空会社としての基盤の確立に努めてまいりました。

また、本年11月に控えた当社5番目の路線である「札幌－仙台」線の就航に向け、所要の準備を進めてまいりました。

安全面については、創業以来の無事故を基盤とし、今年度におきましてはリスクマネジメントの浸透を図るべく、全社員を対象とした安全教育を実施するとともに、ヒヤリハット事象を収集・分析する自発的報告制度（社内愛称：VOICE）を設け、リスクマネジメントの実践により不安全事象の未然防止活動に活用しております。

なお、さらなる安全意識の高揚を図ることを目的とし、本年7月23日～8月11日を夏季安全週間と定め、経営トップによる安全巡回や現場社員との直接対話（ダイレクトトーク）を実施するなど、いっそうの安全文化の醸成を図ってまいりました。

運賃面では、需要に応じた割引運賃の設定など、路線競争力の強化に取り組み、一部路線におきましては、お客様利便性のさらなる向上を目的として「DOバリュー10」を新設いたしました。機内サービスの面では、北海道洞爺湖サミットでテーマとなった地球環境問題について、当社も取り組みを重ね、「ベア・ドゥタンブラー」や「AIR DOオリジナルECO BAG」、並びに「スープバラエティセット/エコパッケージ」の販売を実施いたしました。

特に、本年12月20日に就航10周年を迎える当社といたしましては、地球環境保全に北海道が昨年度から行っている「ほっかいどう企業の森林づくり」プロジェクトに参画し、就航10周年事業の一環として、当社社員・家族をはじめたくさんの地元住民の方々の参加をいただき、就航地であります千歳地区で約5ヘクタール・1万本の植樹を行い「エア・ドゥ絆の森」と命名いたしました。この植樹事業は、下期におきましても「旭川」「函館」「女満別」の3地区でそ

れぞれ実施し、千歳地区を含む全地区合計で約8ヘクタール・1万5千5百本の植樹を行う予定であります。

当中間会計期間における当社の運航実績は、就航率99.0%（前年同期97.0%）、定時出発率91.0%（前年同期91.9%）、提供座席数は1,051千席（前年同期比8.9%増）となり、旅客数も808千人（前年同期比4.3%増）となりました。利用率は、路線の平均で76.8%（前年同期80.2%）となり、「札幌－東京」線は提供座席数が大きく増加したものの78.9%（前年同期83.2%）と引き続き高い実績をあげることができ、「函館－東京」線、「女満別－東京」線についてもそれぞれ72.1%（前年同期73.9%）、73.0%（前年同期73.6%）とほぼ前年同期の実績をあげることができました。一方、「旭川－東京」線は他新規航空会社参入の影響もありましたが75.6%（前年同期80.6%）となりました。

事業収益は、景気減退による需要減の影響もありましたが、予備機の効率的な運用による計画運休便及び欠航便の減少等により提供座席数が増加したため、16,673百万円（前年同期比10.4%増）となりました。

事業費については、運航便数の増加により直接運航経費の増加もありましたが、当中間会計期間で引き続いた航空燃料の高騰による購入単価の上昇等により、15,030百万円（前年同期比14.3%増）となりました。このうち、航空燃料費の増加分は1,363百万円となっております。販売費及び一般管理費については、事業の拡大に伴う費用増が発生したものの節減に努めた結果、1,455百万円（前年同期比1.5%増）にとどまりました。

この結果、営業利益は187百万円（前年同期比63.9%減）、経常利益は263百万円（前年同期比45.2%減）、中間純利益は27百万円（前年同期比60.7%減）となりました。

(2) 会社の対処すべき課題

当中間会計期間は、「札幌－東京」線に加えて「旭川－東京」線へ他新規航空会社が新たに参入したことにより従来からの市場競争はいつそう激化し、加えて、原油価格が高騰を続けるなど、当社を取り巻く経営環境はより厳しさを増しております。

このような経営環境下において、当社としては、羽田空港再拡張後の発着枠拡大という大きなビジネスチャンスを実際に生かすために安全を基本とした確固たる経営基盤の抜本的強化に取り組んでまいります。

このため、本年11月1日からの「札幌－仙台」線の就航による事業規模拡大などで収益力を強化するとともに、機材整備などについて可能な限り自前化を図ることにより、業務委託費の削減や航空燃料費の削減などに積極的に取り組み、さらなる低コスト化の実現に努めてまいります。

当社の絶対的使命である安全面については、安全最優先の企業文化の醸成に向けて、安全マネジメントシステムのさらなる浸透を図るとともに、今年度より設置した自発的報告制度（社内愛称：VOICE）を有効に活用することで、安全に関する予防的取り組みの体系的な実施に取り組んでまいります。

営業面では、価格競争力のある運賃設定や運賃政策に連動したきめ細かいイールドマネジメントにより、さらなる増収に努めてまいります。また、Web会員サービス「My AIRDO」の機能強化により、お客様利便性のいつそうの向上に努め、競合他社との差別化を図ってまいります。

サービス面では、引き続き北海道にこだわった個性的で質の高い機内サービスを含め、お客様本位のサービスと快適性の提供に努めてまいります。加えて、平成20年10月、全社的に顧客ニーズに対応した業務推進体制を構築するため、社長直下の組織として「CS推進室」を新設するとともに、カスタマーサービス・企業ブランドに関する方針、計画並びに業務執行に関する重要事項を審議するため、社長を議長とした「CS向上推進会議」を月1回開催し、意思決定の明確化と迅速化を図ってまいります。

また、今後とも、「北海道の広告塔」として、ホームページや機内誌「RAPORA」の活用等により、北海道の旬の魅力をタイムリーに発信するとともに、北海道製品の消費拡大やPRを推進してまいります。

このように、平成20年度は、数々の重要な課題が控えておりますが、安全の確保を最優先に、収益の改善に向け、全力で取り組んでまいります。

今後、他航空会社との競争はますます厳しさを増すものと考えられますが、就航10周年を迎える本年も、当社は「北海道の地域振興への貢献」と安定的・継続的な低価格運賃をはじめとする「優れた航空輸送サービスの提供」という「北海道の翼」としての使命を確実に達成できるよう、社員一丸となって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 19 年 9 月 30 日	当中間会計期間末 平成 20 年 9 月 30 日	前事業年度の 要約貸借対照表 平成 20 年 3 月 31 日
【資産の部】			
I 流動資産	8,246	7,772	7,632
現金及び預金	3,581	3,075	4,321
営業未収入金	885	1,494	918
有価証券	3,006	1,718	1,528
たな卸資産	98	91	106
前払費用	527	443	541
未収入金	—	655	210
その他	147	293	6
II 固定資産	4,018	3,713	3,797
1 有形固定資産	588	490	545
2 無形固定資産	48	111	119
3 投資その他の資産	3,380	3,111	3,133
敷金保証金	3,308	3,069	3,062
その他	72	137	70
貸倒引当金	—	△95	—
資 産 合 計	12,264	11,485	11,430
【負債の部】			
I 流動負債	2,811	3,386	2,835
営業未払金	1,515	2,264	2,146
1年以内返済予定の長期借入金	1	—	—
未払金	939	494	441
未払法人税等	—	154	23
その他	355	472	223
II 固定負債	2,348	2,664	2,462
退職給付引当金	127	162	140
役員退職慰労引当金	8	10	16
航空機材整備引当金	2,213	2,491	2,305
負 債 合 計	5,160	6,051	5,297
【純資産の部】			
I 株主資本	7,087	5,646	6,176
1 資本金	2,325	2,325	2,325
2 資本剰余金	947	947	947
その他資本剰余金	947	947	947
3 利益剰余金	3,814	2,373	2,903
繰越利益剰余金	3,814	2,373	2,903
II 評価・換算差額等	15	△211	△44
1 繰延ヘッジ損益	15	△211	△44
純 資 産 合 計	7,103	5,434	6,132
負債純資産合計	12,264	11,485	11,430

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19年4月1日 至平成19年9月30日	自平成20年4月1日 至平成20年9月30日	自平成19年4月1日 至平成20年3月31日
I 事業収益	15,105	16,673	29,563
II 事業費	13,150	15,030	26,863
営業総利益	1,954	1,643	2,700
III 販売費及び一般管理費	1,433	1,455	2,875
営業利益又は営業損失(△)	520	187	△175
IV 営業外収益	29	76	74
V 営業外費用	70	1	361
経常利益又は経常損失(△)	480	263	△462
VI 特別利益	—	—	125
VII 特別損失	5	95	476
税引前中間純利益又は 税引前当期純損失(△)	474	167	△812
法人税、住民税及び事業税	400	140	13
法人税等調整額	4	—	15
中間純利益又は 当期純損失(△)	69	27	△841

4. 輸送実績

	前中間会計期間 自平成19年4月1日 至平成19年9月30日	当中間会計期間 自平成20年4月1日 至平成20年9月30日	前年同期比(%)
旅客数(人)	774,870	808,270	104.3
座席キロ(千席キロ)	898,317	973,448	108.4
旅客キロ(千人キロ)	720,066	747,836	103.9
利用率(%)	80.2	76.8	3.3ポイント減
運航便数(便)	5,269	6,183	117.3

(注) 旅客数、座席キロ、旅客キロ、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

① 生産力拡大に伴う費用増

(単位：百万円)

要 因	金 額	備 考
航空燃油費及び燃料税	374	—
空 港 使 用 料	183	着陸料、航行援助施設利用料等
そ の 他	424	予備機導入に伴う航空機リース料、整備費等、その他の運航費用等
合 計	981	

② その他の費用増

(単位：百万円)

要 因	金 額	備 考
航空燃油費及び燃料税	989	原油価格高騰の影響
整 備 費	230	業務委託費(ENG交換費用等)
そ の 他	316	乗員訓練費、広告宣伝費等
合 計	1,535	

費用増の小計 ①+②

2,516

(2) 費用減

(単位：百万円)

要 因	金 額	備 考
運 送 部 門 費	△308	欠航時の振替費用
整 備 費	△129	航空機材整備引当金繰入額、業務委託費等
航 空 保 険 料	△69	—
そ の 他	△109	派遣乗員費用、販売手数料、業務委託費等
合 計	△615	

合計 (1) + (2)

1,901