

平成22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、本日開催された取締役会において、平成22年3月期中間決算(平成21年4月1日～平成21年9月30日)を取りまとめました。詳細につきましては、別添の「平成22年3月期 中間決算短信(非連結)」をご参照ください。



平成 22 年 3 月期 中間決算短信（非連結）

平成 21 年 11 月 27 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 21 年 12 月 22 日

（百万円未満切捨て）

1. 21 年 9 月中間期の業績（平成 21 年 4 月 1 日～平成 21 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	%
21 年 9 月中間期	17,939	7.6	619	229.8	567	115.8	137	401.7
20 年 9 月中間期	16,673	10.4	187	△63.9	263	△45.2	27	△60.7
21 年 3 月期	32,149	—	679	—	719	—	334	—

	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
21 年 9 月中間期	2,952	97	—	—
20 年 9 月中間期	588	55	—	—
21 年 3 月期	7,202	78	—	—

（参考）持分法投資損益 21 年 9 月中間期 ー百万円 20 年 9 月中間期 ー百万円 21 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
21 年 9 月中間期	12,586	5,893	46.8	126,733	92
20 年 9 月中間期	11,485	5,434	47.3	116,866	81
21 年 3 月期	10,912	5,488	50.3	118,020	38

（参考）自己資本 21 年 9 月中間期 5,893 百万円 20 年 9 月中間期 5,434 百万円 21 年 3 月期 5,488 百万円

2. 22 年 3 月期の業績予想（平成 21 年 4 月 1 日～平成 22 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	35,000	8.9	100	△85.3	150	△79.2	—	—	—	—

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 無
 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） 21 年 9 月中間期 46,501 株 20 年 9 月中間期 46,501 株
 21 年 3 月期 46,501 株
 ② 期末自己株式数 21 年 9 月中間期 ー株 20 年 9 月中間期 ー株
 21 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、昨年の金融市場の混乱に端を発した世界経済同時不況による国内景気の低迷と、円高・株安による企業収益の圧迫から雇用環境がいつそう悪化し、個人消費の減少にも多大な影響を与える厳しい状況で推移しました。

また、新型インフルエンザが予想以上のスピードで全国規模の猛威を振るい、国民生活に不安を与えるばかりでなく、国内経済にも多大な影響を及ぼすこととなりました。

航空業界では、長引く景気低迷や新型インフルエンザの拡大がビジネス・観光需要の減少による収入減に繋がり、経営環境は依然として厳しい状況で推移しました。

このような厳しい環境のもと当中間会計期間においても、当社は中期経営計画を着実に進め、平成21年4月1日には、昨年11月の「札幌―仙台」線の開設に続き、北海道内～東京（羽田）路線以外では2路線目となる「札幌―新潟」線を開設いたしました。

また、本年4月より客室乗務員と空港旅客係員の制服を一新するとともに、当社マスコットキャラクター「ベア・ドゥ」をデザインした特別塗装機「ベア・ドゥ号」を就航させるなど、就航10周年を契機とした企業イメージの向上に取り組みました。

加えて、本年11月1日開設の「札幌―福島・富山・小松」線の3路線同時就航に向け、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、全社員を対象とした安全教育を継続して実施するとともに、さらなる安全意識の高揚を図ることを目的として本年7月1日～7月31日を「夏季安全月間」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、いつそうの安全文化の醸成を図ってまいりました。

また、本年6月11日付で大手航空グループ会社以外では初となる「ボーイング767型式の連続式耐空証明書」を取得し、当社の技術力と安全に対する取り組みが高く評価されました。

運賃・営業面では、価格競争力のある運賃設定を行うとともに、きめ細やかな座席コントロールにより、収入の最大化に努めました。加えて、本年6月1日よりWeb会員サービスである「My AIRDO（マイ エア・ドゥ）」が携帯電話でご利用いただける「My AIRDO モバイル」のサービスを開始し、お客様の利便性向上に努めました。

サービスの面では、昨年10月に新設した「CS推進室」を中心に「お客様満足」の向上に向け取り組みを進めてまいりました。機内サービスの面では、引き続き北海道に関連した商品の提供を行うとともに、機内オーディオサービスのチャンネル数を拡大し、当社初となる「スポンサー提供チャンネル」を新設するなど、お客様のより楽しい空の旅の提供に努めました。

地域貢献活動としては、飛行機をより身近に感じていただくべく当社運航乗務員、客室乗務員及び整備士の各社員が講師となって「エア・ドゥ航空教室」を道内各地で開催し、地元の小中学生やご家族の方々のご参加もあり、好評をいただきました。

当中間会計期間における当社の運航実績は、就航率は98.9%（前年同期99.0%）、定時出発率は96.2%（前年同期91.0%）、提供座席数は1,081千席（前年同期比2.8%増）となり、旅客数は807千人（前年同期比0.1%減）となりました。座席利用率は、路線の平均で74.7%（前年同期76.8%）となりました。

営業収入は、景気低迷による総需要減や航空各社との競争激化に伴い旅客単価が下落するなか、昨年11月の「札幌―仙台」線及び本年4月の「札幌―新潟」線の開設等があり、コードシ

エアによる座席販売収入を含め、17,939百万円（前年同期比7.6%増）となりました。

事業費については、運航便数の増加による直接運航経費の増加がありましたが、航空燃料の購入単価の下落等により、15,863百万円（前年同期比5.5%増）にとどまりました。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既存経費の効率化に努めた結果、1,456百万円（前年同期比0.1%増）にとどまりました。

この結果、営業利益は619百万円（前年同期比229.8%増）、経常利益は567百万円（前年同期比115.8%増）、中間純利益は137百万円（前年同期比401.7%増）となりました。

なお、路線別の座席利用率は、次のとおりであります。

	前中間会計期間	当中間会計期間	前事業年度
「札幌－東京」線	78.9%	74.4%	74.5%
「旭川－東京」線	75.6%	74.8%	71.1%
「函館－東京」線	72.1%	79.5%	69.9%
「女満別－東京」線	73.0%	72.8%	71.1%
「札幌－仙台」線	—	64.4%	53.0%
「札幌－新潟」線	—	84.8%	—
路線の平均	76.8%	74.7%	72.9%

（注）座席利用率は当社販売分を表記しております。

(2) 会社の対処すべき課題

我が国経済は、前年度下半期から続いている世界的な景気後退により、国内景気の低迷が長引くなか、円高・株安等による企業収益の悪化に伴い、雇用情勢にも悪影響を与え、個人消費の低迷も続いております。また、新型インフルエンザの全国規模での拡大が国内経済にも多大な影響を与えております。このような経済情勢下、航空業界では、ビジネス・観光需要の低迷が続くとともに、企業や個人の低価格志向が継続し、旅客単価も低位に推移していくことが想定されます。このため、当社の基幹路線である「札幌－東京」線をはじめとした各路線における市場競争はよりいっそう激化し、また、原油価格も先行きが依然として不透明な状況にあることから、当社を取り巻く経営環境は大変厳しいものとなっております。

当社としては、このような厳しい経営環境を乗り越え、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活かすために、安全を基本とした強固な経営基盤の確立を目指し、いかなる経営環境においても確実に利益を上げられる企業体質の構築に取り組んでまいります。

本年11月1日より、「札幌－福島」線の運航を1日2往復、「札幌－富山」線、「札幌－小松」線の運航をそれぞれ1日1往復にて開始いたしました。これらの事業規模拡大を収益力の強化に結合させるとともに、航空機材整備についての自社業務範囲の拡大による業務委託費の削減などに引き続き積極的に取り組むことにより、さらなる低コスト化の実現に努めてまいります。

当社における絶対的の使命である安全面については、安全最優先の企業文化のさらなる醸成に向けて安全マネジメントシステムを充実させ、さらに的確な運用を図るため自発的報告制度のいっそうの活性化などによって、リスクマネジメントについての理解と実践を推進し、安全に関する予防的取り組みの体系的な実施を目指してまいります。

営業面については、基幹路線である「札幌－東京」線をはじめ、各路線における収益力強化に向け、ダイヤの一部見直し及び運賃競争力の強化を踏まえた宣伝販促の展開などにより、旅客需要の喚起及び確保を図ってまいります。また、本年6月に開始した「My AIRDO モバイル」サービスによりお客様利便性のいっそうの向上に努めるとともに、同サービスを活用し、入会者の増加及び会員の搭乗促進に繋げることなどで、競合他社との差別化による競争力強化を図ってまいります。

サービス面については、「CS推進室」を中心に「お客様満足」の向上に向けた取り組みを引き続き推進し、北海道にこだわった個性的で質の高い機内サービス、お客様本位のサービス及び快適性の提供に努めてまいります。

また、今後とも北海道の地域振興に貢献すべく、ホームページや機内誌「RAPORA」の活用等により北海道の魅力を発信するとともに、北海道産品の消費拡大やPRを推進することで、「北海道の広告塔」としての役割にも努めてまいります。

このように、平成21年度は数々の重要な課題が控えておりますが、引き続き安全の確保を最優先に、収益力の強化を図るとともに低コスト化を徹底し、揺るぎない強固な経営基盤の確立に向け全力で取り組んでまいります。

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 20 年 9 月 30 日	当中間会計期間末 平成 21 年 9 月 30 日	前事業年度の 要約貸借対照表 平成 21 年 3 月 31 日
【資産の部】			
I 流動資産	7,772	9,100	7,418
現金及び預金	3,075	4,913	3,749
営業未収入金	1,494	849	999
有価証券	1,718	2,218	1,189
たな卸資産	91	110	103
前払費用	443	475	440
未収入金	655	—	308
その他	293	532	626
II 固定資産	3,713	3,485	3,493
1 有形固定資産	490	349	393
2 無形固定資産	111	155	118
3 投資その他の資産	3,111	2,981	2,981
敷金保証金	3,069	2,875	2,945
その他	137	201	132
貸倒引当金	△95	△95	△95
資 産 合 計	11,485	12,586	10,912
【負債の部】			
I 流動負債	3,386	3,850	2,958
営業未払金	2,264	2,190	1,530
未払金	494	760	421
未払法人税等	154	449	304
その他	472	449	701
II 固定負債	2,664	2,842	2,465
退職給付引当金	162	187	172
役員退職慰労引当金	10	15	13
航空機材整備引当金	2,491	2,639	2,279
負 債 合 計	6,051	6,693	5,424
【純資産の部】			
I 株主資本	5,646	6,021	5,953
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	2,373	2,748	2,680
利益準備金	55	62	55
繰越利益剰余金	2,317	2,685	2,625
II 評価・換算差額等	△211	△128	△465
1 繰延ヘッジ損益	△211	△128	△465
純 資 産 合 計	5,434	5,893	5,488
負債純資産合計	11,485	12,586	10,912

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 20 年 4 月 1 日 至平成 20 年 9 月 30 日	自平成 21 年 4 月 1 日 至平成 21 年 9 月 30 日	自平成 20 年 4 月 1 日 至平成 21 年 3 月 31 日
I 営業収入	16,673	17,939	32,149
II 事業費	15,030	15,863	28,654
営業総利益	1,643	2,076	3,494
III 販売費及び一般管理費	1,455	1,456	2,814
営業利益	187	619	679
IV 営業外収益	76	62	53
V 営業外費用	1	114	13
経常利益	263	567	719
VI 特別損失	95	—	97
税引前中間純利益又は 税引前当期純利益	167	567	621
法人税、住民税及び事業税	140	430	286
中間純利益又は当期純利益	27	137	334

4. 輸送実績

	前中間会計期間 自平成20年4月1日 至平成20年9月30日	当中間会計期間 自平成21年4月1日 至平成21年9月30日	前年同期比(%)
旅客数(人)	808,270	807,636	99.9
座席キロ(千席キロ)	973,448	992,941	102.0
旅客キロ(千人キロ)	747,836	741,310	99.1
利用率(%)	76.8	74.7	2.2ポイント減
運航便数(便)	6,183	8,350	135.0

(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
整 備 費	717	
航空燃油費及び燃料税	587	
空 港 使 用 料	233	
そ の 他	355	
合 計	1,892	

② その他の費用増

(単位：百万円)

要 因	金 額	備 考
整 備 費	432	航空機エンジン整備費用等
そ の 他	341	
合 計	773	

費用増の小計 ①+②

2,665

(2) 費用減

(単位：百万円)

要 因	金 額	備 考
航空燃油費及び燃料税	△1,157	原油価格下落の影響
整 備 費	△466	業務委託費、航空機整備引当金繰入等
航 空 機 賃 借 料	△83	為替変動の影響
そ の 他	△125	
合 計	△1,831	

合計 (1) + (2)

834