

2004/06/04

平成 1 5 年度の決算について

北海道国際航空株式会社(社長:滝澤 進、本社:北海道札幌市)は、平成 1 5 年度 (平成 1 5 年 4 月 1 日 ~ 平成 1 6 年 3 月 3 1 日)決算の取り纏めを、6 月 4 日に行われた取締役会において行いました。

詳細については、別添の「平成 1 6 年 3 月期 決算短信 (非連結)」をご覧ください。

本件に関するお問い合わせ ADO札幌本社 青山、北原 電話 0 1 1 - 2 5 2 - 5 5 3 3

平成 16 年 3 月期 決算短信（非連結）

平成 16 年 6 月 4 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 江端 正夫 TEL (011) 252-5533
 決算取締役会開催日 平成 16 年 6 月 4 日
 定時株主総会開催日 平成 16 年 6 月 25 日

1. 16 年 3 月期の業績（平成 15 年 4 月 1 日～平成 16 年 3 月 31 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 損 益	経 常 損 益
	百万円 %	百万円 %	百万円 %
16 年 3 月期	18,544 (63.2)	1,672 (-)	1,476 (-)
15 年 3 月期	11,356 (5.1)	958 (-)	1,635 (-)

	当 期 純 利 益	1 株 当 たり 当 期 純 利 益	潜在株式調整後 1 株 当 たり 当 期 純 利 益	株 主 資 本 当 期 純 利 益 率	総 資 本 経 常 利 益 率	売 上 高 経 常 利 益 率
	百万円 %	円 銭	円 銭	%	%	%
16 年 3 月期	430 (65.6)	9,434 12	-	12.50	22.74	7.96
15 年 3 月期	1,251 (-)	110,917 37	-	87.00	30.59	14.40

（注）期中平均株式数 16 年 3 月期 45,617 株 15 年 3 月期 11,286 株

15 年 3 月期の期中平均株式数の算定にあたっては、旧発行済株式全ての無償消却（平成 14 年 12 月 21 日付け）が期首に行われたものと仮定し、期首から平成 14 年 12 月 20 日までの期間における発行済株式総数を 0 株とみなしております。

なお、同日付の新株式発行（40,000 株）についても期首に行われたものと仮定し、期首から平成 14 年 12 月 20 日までの期間における発行済株式総数を 40,000 株とみなした場合、「期中平均株式数」は 40,217 株であり、「1 株当たり当期純利益」は、31,126 円 55 銭であります。

会計処理の方法の変更 無

売上高、営業損益、経常損益、当期純利益におけるパーセント表示は、対前期増減率

（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 3 月期	6,491	3,703	57.0	79,641 08
15 年 3 月期	5,346	3,181	59.5	71,219 55

（注）期末発行済株数 16 年 3 月期 46,501 株 15 年 3 月期 44,675 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	19,661	571	519

（参考）1 株当たり予想当期純利益（通期） 11,176 円 91 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 15 年 4 月 1 日から平成 16 年 3 月 31 日まで）

（1）営業の経過及び成果

当期における我が国経済は、期初のイラク戦争や重症急性呼吸器症候群（SARS）の流行等の不安定な国際情勢、並びにその後の円高基調等により、本格的な回復傾向が見えない状況で推移いたしました。

航空業界では、国際線においては、特に上期を中心にイラク戦争や SARS の影響を受けましたが、国内線においては、海外旅行の手控えもあり旅行需要が増加いたしました。

このような状況の中、当社は平成 15 年 7 月 18 日に、地元から強い要望のあった「旭川—東京」線の開設、並びに「札幌—東京」線の増便を、いずれも全日本空輸株式会社との共同運航で果たしました。この結果、生産体制の効率化と運航コストの低減化に繋げることができました。

また、全日本空輸株式会社との共同運航を推し進める中、「便利になって、その上安い」をキャッチフレーズに、お客様の利便性向上に努めるとともに、運賃の面においても、平成 15 年 9 月 1 日より特定便割引の「D0 バリュー 7」を新たに設定するなど、きめ細かな運賃設定を行いました。

機内サービスについては、平成 15 年 11 月 1 日よりお客様から特にご要望の強かったコーヒー、日本茶の温かい飲み物の機内における無料サービスを開始するとともに、季節に応じて地元北海道の企業とタイアップしたプレゼントの提供を行うなど、お客様のニーズに添えてまいりました。

組織面においては、再生計画の確実な実行を進めるため、平成 15 年 3 月 3 日付けで大幅な改編を行い、定時性などの運航品質並びにサービス品質の向上を目指すとともに、マーケティング機能の強化を図りました。

一方、人事面においては、「自社養成パイロット要員」と「新卒者の事務系・技術系」の募集を行い、平成 16 年 4 月 1 日付けで採用するなど安定的な人材確保に努めました。

また、平成 15 年 9 月 25 日には、再生計画に基づき、旧株主の皆様を対象にした再生第 3 次増資を行い、363 名の方々から 91 百万円の払込を受け、資本金残高が 2,325 百万円となりました。

当期における当社の運航実績は、就航率 98.6%（前年同期 99.0%）、定時出発率 94.6%（前年同期 94.3%）となりました。旅客数については、札幌・旭川—東京線合計で前年同期を上回る 793 千人（前年同期比 9.9%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の展開等による個人旅客を中心とした販売戦略の効果により、2 路線の合計で 71.2%（前年同期 65.2%）となり、特に「札幌—東京」線は 79.2%（前年同期 65.2%）と高い実績を上げることができました。また、7 月 18 日から就航した「旭川—東京」線は当初の首都圏での認知不足等が響き、期間全体では 46.7%に留まりましたが、平成 16 年 1 月以降については、きめ細やかな運賃の設定などにより 60%前後の利用率を確保することができました。

このような中、平成 15 年 8 月 28 日には平成 10 年 12 月 20 日の就航以来 300 万人目のお客様をお迎えすることができ、また、平成 15 年 12 月 20 日には就航 5 周年を迎えました。

事業収益は、好調な「札幌—東京」線の旅客収入、「旭川—東京」線の新規就航、全日本空輸株式会社への座席販売収入・貨物収入を含め、18,544 百万円(前年同期比 63.3%増)を計上しました。

一方、費用面では、7 月 18 日からの増便により増加となりましたが、全日本空輸株式会社との業務提携を確実に進め、且つ、コスト削減に努めた結果、事業費は 14,400 百万円(前年同期比 38.4%増)、販売費及び一般管理費は 2,471 百万円(前年同期比 29.0%増)に留めることができました。

以上の結果、創業以来はじめて、営業利益 1,672 百万円、経常利益 1,476 百万円を計上することができました。なお、航空機材整備引当金繰入額のうち過年度に対応する 1,033 百万円を特別損失に計上したため、当期純利益は 430 百万円となりました。

このような収支状況の中、再生債権の弁済についても、平成 15 年 12 月 15 日開催の取締役会において弁済時期及び弁済金額の変更を決議し、弁済期間を 1 年間短縮して、平成 16 年 3 月 31 日には再生債権の 3 分の 2 を返済いたしました。

(2) 会社が対処すべき課題

平成 16 年度は、当社にとって再生計画終了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確実に達成する必要があります。

当社としては、このような状況の中、平成 17 年 6 月にリース契約が満了する 3 号機(B767 -200 型式機)の後継機を決定し、円滑な導入のため乗員の養成・整備体制の構築等を進めていく所存であります。

また、航空業界での大きなテーマである平成 17 年度からの羽田空港の発着枠の再配分に関しては、スケールメリットを享受できるよう発着枠の配分について主張してまいります。

営業面においては、「札幌—東京」線の高利用率の堅持、「旭川—東京」線の更なる集客のため、首都圏での広告宣伝活動を積極的に展開するとともに、きめ細やかな運賃を設定するなど認知度のアップと営業体制の強化に努めてまいります。サービスの面においても、今後とも、お客様のニーズに応えてまいります。

更に、平成 16 年 12 月に予定されている羽田空港第 2 ターミナルビルの供用開始にあたっては、お客様への利便性とサービスの向上を目指すとともに、合わせて効率的な事業所配置についても検討を進め、円滑な移転を行う所存であります。

このように、平成 16 年度は再生計画の確実な達成、新機種の導入準備、羽田空港の発着枠の確保、羽田空港第 2 ターミナルビルへの移転等、大きなテーマをかかえておりますが、将来に向けての基盤作りのため、引き続き販売力の強化、人材の育成、財務体質の強化、運航品質・サービス品質の向上などに取り組んでまいります。

平成 16 年 4 月 1 日からの日本航空・日本エアシステムの完全統合、全日空グループの ANA

統一ブランド化など他航空会社との競争はより厳しさを増すものと考えられますが、「北海道の翼」としての使命の達成と低価格運賃の安定的・継続的提供のため全力を尽くしてまいります。

(3) 資金調達の状況

当期は、次のとおり増資を行っております。

平成 15 年 9 月 25 日、有償第三者割当により、1,826 株の新株式を発行いたしました。

(発行価額 1 株につき 50,000 円、発行総額 91 百万円、資金使途：運転資金)

(4) 設備投資の状況

当期中に実施した設備投資は、56 百万円（前期比 97 百万円減）であり、その主なものはグランドハンドリング用車輛等の調達 12 百万円、パソコン機器の調達 6 百万円等であります。

2. 貸借対照表

(単位:百万円)

科 目	前 期 (第 7 期) 平成 15 年 3 月 31 日	当 期 (第 8 期) 平成 16 年 3 月 31 日	増 減
【資産の部】			
流動資産	2,936	3,955	1,019
現金及び預金	2,200	2,544	343
営業未収入金	346	668	322
貯蔵品	53	54	1
前払費用	295	590	295
未収入金	41	79	37
その他	7	18	10
貸倒引当金	8	—	8
固定資産	2,410	2,536	125
有形固定資産	399	258	140
建物	61	52	9
構築物	13	13	0
航空機材	164	68	95
車輛運搬具	103	67	35
工具器具備品	56	52	4
建設仮勘定	—	4	4
無形固定資産	37	24	13
商標権	1	1	0
ソフトウェア	34	12	22
その他	1	10	9
投資その他の資産	1,974	2,253	279
長期前払費用	313	332	19
敷金保証金	1,660	1,921	260
資 産 合 計	5,346	6,491	1,145

(単位:百万円)

科 目	前 期 (第 7 期) 平成 15 年 3 月 31 日	当 期 (第 8 期) 平成 16 年 3 月 31 日	増 減
【負債の部】			
流動負債	1,404	1,633	228
営業未払金	545	861	315
1年以内返済予定の長期借入金	9	9	0
未払金	616	430	185
未払費用	66	130	63
未払法人税等	9	9	0
前受金	6	—	6
預り金	151	191	40
固定負債	760	1,155	394
長期借入金	37	27	9
長期未払金	462	139	323
退職給付引当金	31	47	16
航空機材整備引当金	228	940	711
負債合計	2,165	2,788	623
【資本の部】			
資本金	2,233	2,325	91
資本剰余金	7,199	947	6,251
その他資本剰余金	7,199	947	6,251
資本金減少差益	7,199	947	6,251
利益剰余金	6,251	430	6,682
当期未処分利益又は当期未処理損失()	6,251	430	6,682
資本合計	3,181	3,703	521
負債・資本合計	5,346	6,491	1,145

3. 損益計算書

(単位:百万円)

科 目	前 期 (第 7 期) 自平成 14 年 4 月 1 日 至平成 15 年 3 月 31 日	当 期 (第 8 期) 自平成 15 年 4 月 1 日 至平成 16 年 3 月 31 日	増 減
事業収益	11,356	18,544	7,187
事業費	10,399	14,400	4,001
販売費及び一般管理費	1,915	2,471	555
営業利益又は営業損失 ()	958	1,672	2,630
営業外収益	101	17	83
1. 受取利息	3	0	3
2. 雑収入	97	17	80
営業外費用	778	213	565
1. 支払利息	20	1	19
2. 開業費償却	442	—	442
3. 為替差損	156	203	47
4. 新株発行費	15	3	12
5. 支払延滞料	134	—	134
6. 雑損失	9	5	4
経常利益又は経常損失 ()	1,635	1,476	3,112
特別利益	3,790	65	3,725
1. 債務免除益	3,690	—	3,690
2. 前期損益修正益	100	64	35
3. 固定資産売却益	—	1	1
特別損失	893	1,103	209
1. 固定資産売却損	4	1	3
2. 固定資産除却損	182	55	127
3. 前期損益修正損	171	13	158
4. 航空機材整備引当金繰入額	404	1,033	629
5. 長期前払費用償却損	131	—	131
税引前当期純利益	1,260	438	822
法人税、住民税及び事業税	9	8	0
当期純利益	1,251	430	821
前期繰越損失	7,503	—	7,503
当期末処分利益又は当期末処理損失 ()	6,251	430	6,682

4. 輸送実績

	前 期（第 7 期） 自平成 14 年 4 月 1 日 至平成 15 年 3 月 31 日	当 期（第 8 期） 自平成 15 年 4 月 1 日 至平成 16 年 3 月 31 日	前 期 比(%)
旅客数（人）	722,209	793,460	109.8
座席キ口（千席キ口）	990,091	1,020,863	103.1
旅客キ口（千人キ口）	645,654	726,890	112.5
利用率（％）	65.2	71.2	6.0
運航便数（便）	4,189	6,190	147.7

（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. 当期（第 8 期）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 内 容
増 便	3,982	・ 航空燃油費、航空機燃料税等の増加 ・ 空港使用料の増加 ・ 航空機賃借料の増加 ・ 整備業務委託費の増加 ・ 旭川空港グランドハンドリング費用の増加 ・ 増便による広告宣伝の強化
そ の 他	1,444	・ エンジン整備費用の増加 ・ 航空機材整備引当金繰入による増加 ・ 売上増による委託費用の増加
合 計	5,426	

（２）費用減

（単位：百万円）

要 因	費用削減額	費 用 削 減 の 内 容
全日本空輸株式会社との提携	635	・ 航空燃料費の共同購入 ・ 整備費の単価引下げ ・ 不動産賃借料の引下げ ・ 販売手数料の削減 ・ エンジン、部品等航空機材賃借料の削減
その他（円高等）	248	・ 航空機賃借料等の減 ・ 航空機保険料の減
合 計	883	

2004/06/04

第 8 回定時株主総会について

北海道国際航空株式会社(代表取締役社長 滝澤 進)は、本日開催いたしました取締役会において、第8回定時株主総会の日程等を決定いたしました。 詳細につきましては下記のとおりです。

記

第8回定時株主総会の概要

1. 日 時 : 平成16年6月25日(金曜日) 午前10時
2. 場 所 : 札幌市中央区北3条西1丁目 札幌全日空ホテル 3階 鳳の間
3. 会議の目的事項 :
 - (ア) 報告事項 第8期(平成15年4月1日から平成16年3月31日まで)の営業報告書、貸借対照表及び損益計算書報告の件
 - (イ) 決議事項
 - 第1号議案 第8期利益処分案承認の件
 - 第2号議案 取締役7名選任の件
 - 第3号議案 監査役3名選任の件

第2、3号議案の取締役候補者ならびに監査役候補者は次のとおりです。

【取締役候補者】

氏 名 (生 年 月 日)	略歴及び他の会社の代表状況
あらや まさあき 新谷 昌明 (昭和4年2月3日)	昭和30年12月 北海道庁入庁 昭和54年5月 北海道商工観光部長 昭和58年5月 北海道公営企業管理者 昭和60年6月 北海道副知事 昭和62年4月 小樽市長(3期12年) 平成12年6月 社団法人北海道商工指導センター会長 平成13年4月 財団法人北海道中小企業総合支援センター理事長 平成15年1月 当社取締役会長(現任)
たきざわ すすむ 滝澤 進 (昭和19年9月18日)	昭和44年4月 運輸省(現国土交通省)入省 昭和62年6月 同省航空局監理部経理補給課長 平成2年6月 内閣外政審議室内閣審議官 平成6年7月 同省航空局管制保安部長 平成8年6月 同省東京航空局長 平成9年7月 社団法人日本観光協会理事長 平成15年1月 当社入社顧問 平成15年1月 当社代表取締役社長(現任)
ふじわら たみお 藤原 民雄 (昭和21年5月7日)	昭和45年4月 北海道東北開発公庫入庫 平成8年4月 同庫北海道支店次長 平成9年4月 同庫開発企画部長兼産業基地業務室長 平成11年6月 同庫開発企画部長 平成11年10月 日本政策投資銀行検査部長 平成13年6月 同行理事 平成15年1月 当社入社顧問 平成15年1月 当社代表取締役副社長(現任)

【広報資料】

しばた つかさ 柴田 司 (昭和24年5月3日)	昭和48年4月 全日本空輸株式会社入社 平成9年6月 同社東京支店販売計画部長 平成10年3月 同社販売本部業務部長 平成11年6月 同社東京空港支店総務部長 平成13年4月 同社札幌支店副支店長 平成14年7月 同社人事部付当社へ出向 当社顧問 平成15年1月 当社常務取締役(現任)
もとよし ひろし 本吉 浩 (昭和29年11月3日)	昭和52年4月 株式会社北海道拓殖銀行入行 平成10年5月 同行深川支店長 平成10年11月 株式会社北洋銀行深川中央支店長 平成12年7月 同行営業推進部営業推進役 平成14年4月 同行八雲支店長 平成16年6月 同行人事部付当社へ出向 当社理事(現任)
まつぎき よしくに 松崎 義邦 (昭和20年8月29日)	昭和44年5月 全日本空輸株式会社入社 平成9年6月 同社運航本部運航乗務室路線業務部長 平成10年7月 同社運航本部乗員訓練センター訓練部長 平成12年6月 同社オペレーションコントロールセンター推進室副室長 平成15年4月 同社人事部付当社へ出向 平成15年7月 当社技術本部乗員部長(現任)
こばやし とよあき 小林 豊明 (昭和15年3月17日)	昭和37年4月 建設技官に採用 北海道開発局に出向 平成6年11月 北海道開発局長 平成9年9月 財団法人北海道道路管理技術センター理事長 平成11年6月 伊藤組土建株式会社取締役副社長(現任) 平成14年7月 株式会社伊藤組取締役(現任) 平成15年1月 当社取締役(現任)

- (注) 1. 印は、新任の取締役候補者であります。
 2. 各候補者と当社との間には、特別の利害関係はありません。
 3. 候補者のうち、新谷昌明及び小林豊明の両氏は、商法第188条第2項第7号ノ2に定める社外取締役の要件を満たしております。

【監査役候補者】

氏 名 (生年月日)	略歴及び他の会社の代表状況
やぶした まさる 籾下 勝 (昭和18年8月1日)	昭和45年7月 全日本空輸株式会社入社 昭和63年7月 同社経営企画室国際業務部主席部員 平成4年3月 同社フランクフルト支店長 平成7年6月 同社人事部付全日空ビルディング株式会社へ出向 平成11年4月 同社関連事業室長 平成13年4月 同社監査役室長 平成15年6月 当社常勤監査役(現任)
ながおか ひさと 長岡 久人 (昭和25年1月2日)	昭和49年4月 北海道東北開発公庫入庫 平成2年4月 同庫北海道支店開発担当参事役 平成11年4月 同庫総務部長 平成11年10月 日本政策投資銀行地域企画部審議役 平成12年6月 同行地域企画部長 平成14年6月 同行北海道支店長(現任) 平成15年1月 当社監査役(現任)
さとう かん 佐藤 幹 (昭和23年12月2日)	昭和46年4月 株式会社東京銀行入行 平成6年5月 同行海外部中近東・アフリカ部長 平成8年4月 株式会社東京三菱銀行中近東・アフリカ室長 平成13年4月 株式会社北洋銀行外国為替推進部審議役 平成14年6月 同行理事国際部長 平成16年4月 同行理事法人推進部長(現任)

- (注) 1. 印は、新任の監査役候補者であります。
 2. 各候補者と当社との間には、特別の利害関係はありません。
 3. 籾下勝、長岡久人、佐藤幹の3氏は、「株式会社の監査等に関する商法の特例に関する法律」第18条第1項に定める社外監査役の候補者であります。

以上

本件リリースに関するお問合せ：ADO札幌本社 総務部広報担当 北原・青山 011-252-5533

2004/06/04

3号機の後継機決定について

北海道国際航空株式会社(社長:滝澤 進、本社:北海道札幌市)は、弊社の3号機として主に旭川＝東京線にて運航中であるB767-200型機(JA8251)のリースが期間満了(2005年6月)となることから、今般、この後継機について導入を決定し、準備を進めることと致しました。

なお、詳細は下記の通りです。

記

1. 後継機材 ボーイング式737-400型

2. 選定理由 今後の当社路線展開上、もっとも適切なサイズであること。

運航コストの低減が可能な機材であること。

運航体制や整備体制について、現在弊社と提携関係にあるANAグループのスケールメリットを享受できる機材であること。

3. 導入時期 2005年6月中旬を予定

4. 運航路線 主に旭川＝東京路線を予定

本リリースに関するお問い合わせ ADO札幌本社 青山、北原 電話011-252-5533

【別紙】

■ Boeing 737 - 400 型機について

1. 概 要

- 1988年10月1日に就航以来、計440機以上が製造され、2000年2月に製造を終了している。
- B737-300型機をベースに胴体を延長し、B727の後継機市場と、エアバス社のA320への対抗として投入されたもの。
- 従前のB737の座席数は120～130席が最大であったが、このタイプでは最大で170席までの設定が可能となった。
- 日本では現在、JALグループ(JEX/JTA)、ANAグループ(ANK)、SNAが運航中。

2. 諸 元

航空機型式	Boeing 737 - 400 型機
エンジン型式	CMF56-3C-1
離陸出力	10,680Kg×2基
座席数	150～170席
全幅	28.9m
全長	36.4m
最大離陸重量	63t
巡航速度	マッハ0.74
航続距離	5,370Km
離陸滑走路長	1,990m
着陸滑走路長	1,480m



B737-400 同型機