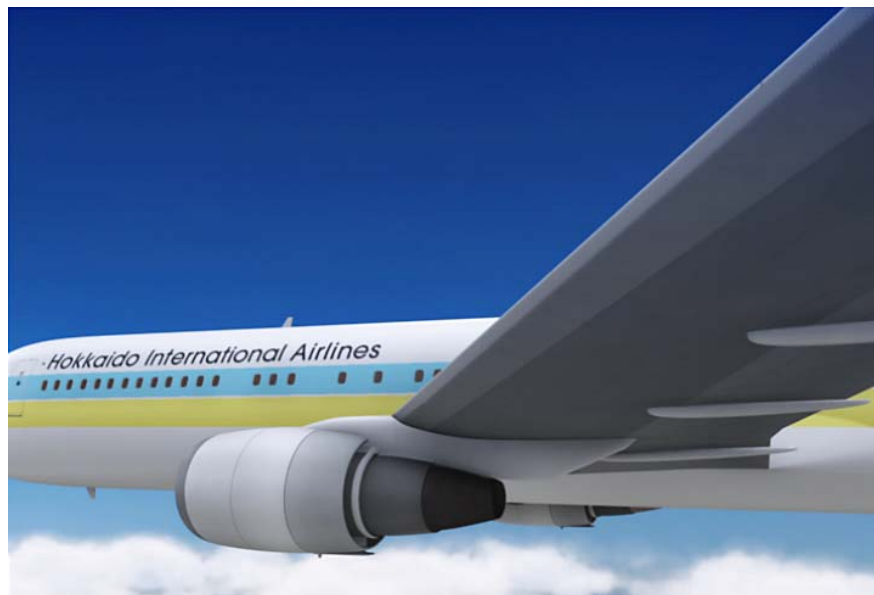


交通政策審議会 第3回 航空分科会

AIR DO

ご説明資料



2006年11月29日

北海道国際航空株式会社

目 次

AIR DO

- 1. 会社概要..... P. 1
- 2. 会社経営の現状..... P. 2 ～ P. 6
- 3. 今後の路線展開..... P. 7
- 4. 今後の機材構成・投入計画..... P. 8
- 5. 空港及び航空保安設備等に対する要望..... P. 9

1. 会社概要 (2006年11月1日現在)

AIR DO

- 運航開始日 : 1998年12月20日
- 事業内容 : 定期航空運送事業 (1998年10月事業免許取得)
- 代表者 : 代表取締役社長 滝澤 進
- 本社所在地 : 札幌市中央区北1条西2丁目9オーク札幌ビル8階
- 資本金 : 23億2,505万円
- 取締役及び監査役 :

	人数
一般従業員	376
運航乗務員	60
客室乗務員	151
合 計	587

役職	氏名	担務
取締役会長	吉澤 慶信	非常勤(株式会社北洋銀行常勤監査役)
代表取締役社長	滝澤 進	安全統括管理者、安全推進委員会委員長
代表取締役副社長	小林 茂	全業務総括、営業本部担当
専務取締役	雑賀 誠一	総務部担当、運送本部担当
常務取締役	水谷 浩	企画部担当
取締役	松崎 義邦	技術本部長、安全推進委員会副委員長
取締役	小林 豊明	非常勤(株式会社伊藤組取締役)
監査役	藪下 勝	常勤監査役
監査役	佐藤 幹	非常勤(株式会社北洋銀行常務取締役)
監査役	石森 亮	非常勤(日本政策投資銀行北海道支店長)

株 主	出資金額(千円)	所有株式数(株)	所有株式割合(%)
「北海道国際航空株式会社」企業再建ファンド信託 受託者 みずほ信託銀行株式会社	2,233,750	44,675	96.07%
一般株主(365名)	91,300	1,826	3.93%
計	2,325,050	46,501	100.00%

- 運航路線便数 : 4路線17便 ※便数は往復ベース
(東京＝札幌線×9便、東京＝旭川線×3便、東京＝函館線×2便、東京＝女満別線×3便)
- 保有機材数 : 5機 (B767-300ER×2機、B767-300×1機、B737-400×2機)

2. 会社経営の現状

AIR DO

(1) 沿革

■ 設立～就航

- ・ 1996 (H08) 年11月 会社設立
- ・ 1998 (H10) 年10月 定期航空運送事業免許取得
- ・ " 12月 1号機 (B767-300ER) 東京＝札幌線就航
- ・ 2000 (H12) 年07月 2号機 (B767-300ER) 東京＝札幌線就航

■ 破綻～再生へ

- ・ 2002 (H14) 年06月 東京地裁に民事再生法適用認可申請
- ・ " 12月 再生計画認可決定の確定
- ・ 2003 (H15) 年02月 A N A と東京＝札幌線で共同運航開始
- ・ " 07月 3号機 (B767-200) 東京＝旭川線就航
- ・ 2005 (H17) 年03月 4号機 (B767-300) 東京＝函館線就航
- ・ " 再生計画を達成 (当初計画を1年前倒し)

■ 再生終了後

- ・ 2005 (H17) 年06月 5号機 (B737-400) 導入 (3号機退役)
- ・ " 08月 搭乗旅客500万人達成
- ・ 2006 (H18) 年02月 6号機 (B737-400) 東京＝女満別線就航

- 「北海道の翼」として地域経済の発展に貢献することを創業の理念に掲げ設立。

- 1日3往復の運航を開始。就航当初は高い搭乗率を得るも、大手航空会社との価格競争により次第に低迷。

- 2002年03月期には累積損失が75億円を超え (3億円超の債務超過)、同年06月東京地裁に民事再生法適用申請。

- A N A との幅広い業務提携を基軸とした再生計画を策定。

- 2003年度決算にて新規航空会社として初の経常黒字を達成。

- 2005年06月、当社にとって初となるB737型機を導入。

(2) 事業方針

■ 安全を絶対的使命として追求

- ・ 創業以来の高いレベルの安全性をさらに向上させるため、「安全マネジメントシステム」を基礎とした、確固たる安全基盤を構築する。

■ 創業以来、重大インシデントや事故は皆無。

■ 2005年12月01日「安全マネジメントシステム」を新規航空会社として最も早く導入。

■ 低価格運賃の提供

- ・ 低コスト運航体制の確立を図りつつ、大手航空会社よりも低価格で利便性の高い運賃を安定的・継続的に提供する。

■ 普通運賃は大手航空会社より約5千円安く設定。

■ 割引運賃についても大手航空会社より低価格で、利便性の高い運賃を設定。

■ 個性的で質の高いサービス

- ・ フリードリンクやオーディオサービス、機内誌、新聞各紙、北海道図書館など、北海道にこだわった個性的で質の高い機内サービスを提供する。
- ・ 自動チェックイン機の利用、欠航時の対応等を含め利便性の高いサービスを提供する。

■ フリードリンク…北海道産玉ねぎを使ったオニオンスープなど。

■ オーディオサービス…北海道にちなんだオリジナルプログラムなど。

■ 機材故障等弊社に起因する理由で大幅な遅延・欠航が発生した場合には差額なしで他社便振替や交通費負担を実施。

■ 「北海道の翼」としての使命

- ・ 北海道に根ざした航空会社として、北海道と首都圏を結ぶ航空ネットワークを整備・拡充する。
- ・ 「北海道の広告塔」として、情報発信基地の役割を果たすなど、地域経済の発展に貢献する。

■ ホームページや機内誌「ラポラ」にて北海道の情報を発信。

■ 北海道産スイーツ、牛乳など北海道製品の消費拡大、PRに貢献。

企 業 理 念

- ・ 安全を絶対的使命として追求します
- ・ お客様に感動していただける空の旅を提供します
- ・ コスト意識を持って企業競争力を強化します
- ・ 人を活かし育み、活力ある企業風土を創造します
- ・ 北海道の翼として地域社会の発展に貢献します

安 全 指 針

私たちは
一人ひとりが安全の担い手として
自覚と責任を持って行動し
固いチームワークの下に
安全を絶対的使命として追求します

(3) 路線便数・機材数及び輸送実績

■ 路線便数変遷

路線	1998年12月～	2000年07月～	2003年07月～	2005年03月～	2006年02月～
東京＝札幌	3便	6便	7便(8便)	9便(8便)	9便(8便)
東京＝旭川			3便(2便)	3便(4便)	3便(4便)
東京＝函館				2便	2便
東京＝女満別					3便
合計	3便	6便	10便	14便	17便

※便数は往復ベース。

※2003年07月の()内は冬季ダイヤ、2005年03月及び2006年02月の()内は夏季ダイヤの便数。

2006年度	
冬季(4～5月、11～3月)	夏季(6月～10月)
9便(B767×8便+B737×1便)	8便(B767×8便)
3便(B767×1便+B737×2便)	4便(B767×1便+B737×3便)
2便(B767×2便)	2便(B767×2便)
3便(B737×3便)	3便(B737×3便)
17便(B767×11便+B737×6便)	17便(B767×11便+B737×6便)

■ 保有機材変遷

機種	1998年12月～	2000年07月～	2003年07月～	2005年03月～	2005年06月～	2006年02月～
B767-300	1機	2機	2機	3機	3機	3機
B767-200			1機	1機		
B737-400					1機	2機
合計	1機	2機	3機	4機	4機	5機

■ 輸送実績

		1998年度	1999年度	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度 (4～10月)
東京＝札幌	旅客数(千人)	146	421	645	830	722	682	833	968	597
	搭乗率(%)	83.2	68.7	63.5	71.6	65.2	79.2	82.3	80.5	83.5
東京＝旭川	旅客数(千人)						111	161	244	173
	搭乗率(%)						46.7	64.7	65.9	81.3
東京＝函館	旅客数(千人)							6	191	150
	搭乗率(%)							67.1	69.7	80.5
東京＝女満別	旅客数(千人)								17	94
	搭乗率(%)								59.8	67.7
合計	旅客数(千人)	146	421	645	830	722	793	999	1,420	1,014
	搭乗率(%)	83.2	68.7	63.5	71.6	65.2	72.1	78.8	75.7	80.9

※2003年02月のANAとの共同運航開始後については、旅客数及び搭乗率は当社販売分を記載。

※搭乗率は旅客数÷提供座席数にて算出。



(4) 収支の状況

(単位：億円)

収支	1998年度	1999年度	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度 見通し
営業収入	20	62	96	119	113	185	222	295	305
経常利益	▲ 10	▲ 17	▲ 31	▲ 29	▲ 16	14	16	21	1
当期純利益	▲ 10	▲ 21	▲ 32	▲ 8	12	4	18	22	0

- 2002年06月 … 東京地方裁判所に民事再生法適用認可申請。
- 2004年03月 … 2003年度決算にて14億円の経常黒字を達成（新規航空会社としては初）。
- 2005年03月 … 再生計画を達成（2005年03月31日）。
- “ … 2004年度決算にて16億円の経常黒字を達成。
- 2006年03月 … 2005年度決算にて21億円の経常黒字を達成。

**再生計画早期達成及び
経常黒字の主な理由**

- ① 事業規模拡大によるスケールメリットを得ることが出来たこと。
- ② 「安くて、便利で、快適な」航空会社として認知が進んだこと。
- ③ A N A との業務提携が収入・費用両面に寄与したこと。

**2006年度
収支の見通し**

2005年度と比較し、経常収支は大幅に悪化する見通し。

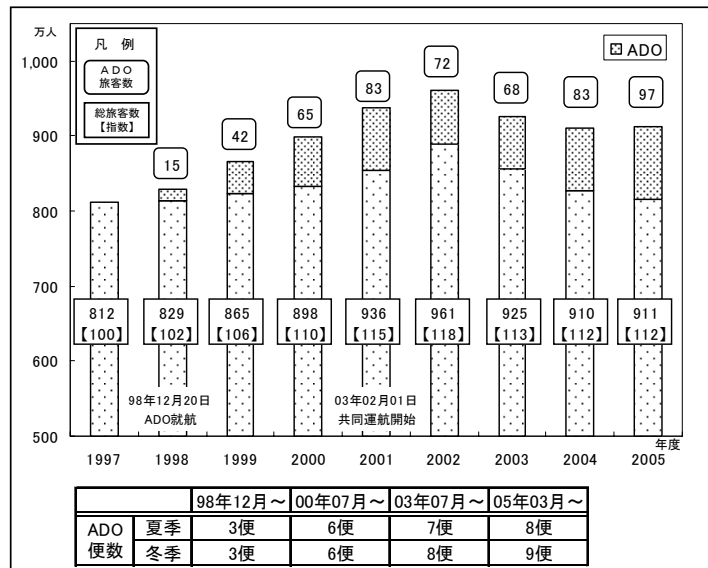
- ① 基幹路線である東京札幌線への他の新規航空会社の参入等に伴う収入の大幅減。
- ② 燃油費高騰による費用増。

3. 今後の路線展開

AIR DO

■ 路線別旅客数推移

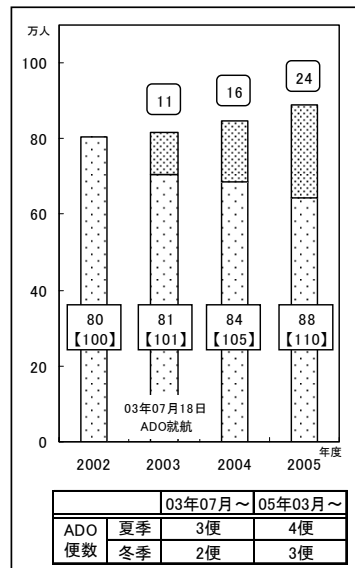
■ 東京＝札幌線



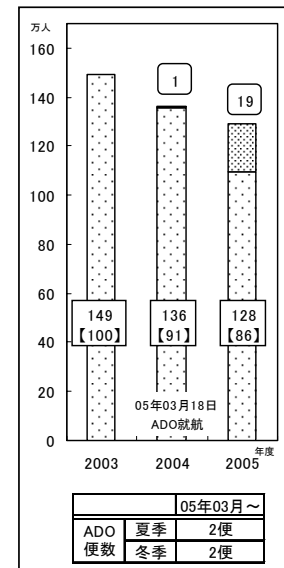
※便数は往復ベース。

※2003年02月のANAとの共同運航開始後の旅客数は当社販売分を記載。

■ 東京＝旭川線



■ 東京＝函館線



■ 今後の路線展開

- ・ 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図る。
- ・ 競争促進効果が高く、需要喚起により旅客利便性の向上と地元経済の発展に貢献出来る新規路線展開を目指す。

4. 今後の機材構成・投入計画

AIR DO

■ 保有機材（2006年度冬季ダイヤ）

機 種	座席数	主な運航路線
Boeing767-300ER	286	札幌線、旭川線、函館線
Boeing767-300ER	289	札幌線
Boeing767-300	288	札幌線
Boeing737-400	155	札幌線、旭川線、女満別線
Boeing737-400	156	旭川線、女満別線
5 機	—	—

■ 今後の機材構成・投入計画方針

- ・ 新規路線の展開に合わせて、需要に適合した機材を導入する。
- ・ 保有機材の更新を逐次実施する。
- ・ 予備機材の導入を検討する。

5. 空港及び航空保安設備等に対する要望

AIR DO

■ 要望事項

■ 羽田空港発着枠の新規航空会社等への優先的配分

当社を含め、新規航空会社等の経営基盤は依然として脆弱であり、安定した基盤を持つ大手航空会社に対し競争力を持って事業を展開していくためには、規模の拡大が必要不可欠である。従って、羽田空港の発着枠配分に際しては、競争促進効果や旅客利便性の向上に大きく寄与する新規航空会社等への発着枠の優先的な配分をお願いしたい。

■ 空港等整備の財源への一般財源の投入

世界的にもあまり例をみない「航空機燃料税」や他国に比べ割高である「着陸料」「航行援助施設利用料」などは、低コストの事業体制の確立を目指している当社にとって、非常に重い費用負担となっている。航空が国民の足として不可欠な存在となっている今日、公租公課を軽減し、空港等の整備に対しより多くの純粋一般財源の投入をお願いしたい。

(参考) 当社の2005年度営業費用に占める主な公租公課の割合

航空機燃料税：7.0%、航行援助施設利用料：6.7%、着陸料：5.7%。 計 19.4%。

■ 冬季における運航支援体制の整備・拡充

北海道における冬季の運航は、厳しい気象条件にさらされている。このような状況下において、より安定した運航を確保するため、空港除雪体制の一層の強化と、一部空港において未整備となっているILSの滑走路両端への設置等航空保安施設の充実をお願いしたい。