

平成 18年 3月期 中間決算短信 (非連結)

平成 17年 11月15日

上場会社名 スカイマークエアラインズ株式会社

上場取引所 東証マザーズ

コード番号 9204

本社所在都道府県 東京都

(URL http://www.skymark.co.jp)

代表者 役職名 代表取締役会長兼社長 西久保 慎一

問合せ先責任者 役職名 取締役経理本部長 有森 正和

TEL (03)5402-6767

決算取締役会開催日 平成 17年11月 15日

中間配当制度の有無 有

中間配当支払開始日 -

単元株制度採用の有無 有 (1単元100株)

1. 17年 9月中間期の業績 (平成 17年 4月 1日 ~ 平成 17年 9月 30日)

(1)経営成績 (百万円未満切り捨て)

	売上高		営業利益		経常利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%
17年 9月中間期	18,431	-	275	-	598	-
17年 3月期	13,029	-	64	-	258	-

	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
17年 9月中間期	1,027	-	19	66	19	19
17年 3月期	1,677	-	32	62	32	25

(注) 持分法投資損益 17年 9月中間期 - 百万円 17年 3月期 - 百万円  
 期中平均株式数 17年 9月中間期 52,243,203株 17年 3月期 51,405,180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  
 平成17年3月期は決算期変更により5ヶ月間となっているため、対前期増減率を表示していません。

(2)配当状況

	1株当たり中間配当金		1株当たり年間配当金	
	円	銭	円	銭
17年 9月中間期	0.00		-	
17年 3月期	-		0.00	

(3)財政状態 (百万円未満切り捨て)

	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
17年 9月中間期	18,911	12,454	65.9	220.67
17年 3月期	13,975	8,426	60.3	163.78

(注) 期末発行済株式数 17年 9月中間期 56,436,800株 17年 3月期 51,453,200株  
 期末自己株式数 17年 9月中間期 346,300株 17年 3月期 346,600株

(4)キャッシュ・フローの状況 (百万円未満切り捨て)

	営業活動による キャッシュ・フロー	投資活動による キャッシュ・フロー	財務活動による キャッシュ・フロー	現金及び現金同等物 期末残高
	百万円	百万円	百万円	百万円
17年 9月中間期	2,028	554	2,994	8,140
17年 3月期	708	1,075	8	2,596

2. 18年 3月期の業績予想 (平成 17年 4月 1日 ~ 平成 18年 3月 31日)

	売上高	経常利益	当期純利益	1株当たり年間配当金	
				期末	期 末
	百万円	百万円	百万円	円 銭	円 銭
通 期	36,500	400	0	0.00	0.00

(注) 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に基づき作成したものであり、実際の業績は、今後様々な要因によって予想数値と異なる場合があります。

## 1. 経営方針

### (1) 経営の基本方針

当社は安全運航を第一に考え、更にはお客様にご支持頂ける運賃と適切なサービスを提供する事を経営理念として、事業を行っております。この理念に基づき、以下に掲げる経営方針を実践しております。

#### 運航路線

国内定期路線につきましては、東京国際空港（羽田空港）を基幹空港とし、東京（羽田）=福岡線を9往復、東京（羽田）=鹿児島線を4往復、東京（羽田）=徳島線を4往復、東京（羽田）=大阪（関西）線を4往復、合計21往復42便/日の運航をしております。また、東京（羽田）=那覇線につきましては、高需要期を中心に週5往復の季節運航をしております。

今後は羽田空港発着枠を最大限に活用するべく、同空港を発着する高需要路線への運航路線の集約を進め、その後、その他の空港間を結ぶ新たな路線の開設等についても視野に入れ、国内定期路線の運航をさらに拡充させお客様の利便の向上を図ります。

国際線につきましては、東京（羽田）=ソウル（仁川）の深夜チャーター便を毎週末に2往復運航しておりましたが、国内定期路線の再編・充実を優先させることを目的として国際線の運航を休止したいしております。

#### コスト

運航資源をはじめとするあらゆる事業資源の運用効率を高めるとともに、より合理的で最適な経営資源の導入を積極的に推進することにより事業構造を改革します。また、日常の様々な業務プロセスを徹底的に見直し、改善を図ることにより総体的なコスト削減を図ります。

#### サービス

お客様にとってご納得いただける運賃とご予約から目的地ご到着まで適切なサービスを提供することにより、お客様の信頼にお応えいたします。

#### 航空機材

使用機材については、当社就航以来使用している Boeing 社製 767 型機を主力に据え、蓄積してきた整備・運航の技術品質を基に、新たに Boeing 社製 737 - 800 型機（新造機）を継続的に導入することとし、運航路線および多頻度運航に適合した高品質で低コストな機材の充実に図ります。

### (2) 利益配分に関する基本方針

配当政策につきましては、利益の状況、企業体質の強化、今後の事業展開に必要な内部留保状況等を勘案して、決定する方針を採用しております。引続き企業体質の強化を推進し、可能な限り早期に配当原資を確保できるよう努めてまいります。

### ( 3 ) 中長期的な会社の経営戦略

確固たる事業性を有しつつ公共性にも配慮した航空会社となる様、以下の事項を戦略目標として今後の事業運営を行うものいたします。

「安全性の確保を事業遂行の基本とし、顧客に適切な価格で快適な航空運送を提供する。」

安全性の確保を至上命題とし航空運送事業の遂行にあたり、より多くのお客様に適切な価格で気軽に航空機を利用してもらえるような航空会社を目指します。

「景気や競争環境ならびに需要の変動に影響されにくい強靱な企業体質を構築する。」

航空運送事業は航空機を使用する輸送事業であるという性格上、景気に影響されやすく、為替や原油価格、また競争や需要の変動を受け易いため、経営資源を集中するとともにシステム開発力の充実・コスト削減・財務体質強化等により、それに打ち克つことの出来る企業体質を構築します。

「既成概念を克服し競争力のある航空会社として成長を続ける。」

当社は就航以来、お客様に選ばれる運賃・サービスの提供に努めてきた結果、社会にその存在が認知され、発着枠をはじめとする運航環境面において競争促進枠や新規優遇枠の設定などにより、羽田空港発着枠を確保してまいりました。今後は、発着枠のみならず航空輸送事業を取り巻く現状について、公正かつ合理的な事業環境の形成を求め、更なる健全な事業拡大を行い競争力のある航空会社として自立いたします。

### ( 4 ) 会社の対処すべき課題

#### 営業収入基盤の安定化

経済情勢に応じた適正な航空運賃の浸透、路線毎の市場特性ならびに季節要因等を勘案した営業施策の展開、および販売流通経路における業務処理効率の改善策により旅客営業収入の持続的な拡充を図ります。

#### 運航品質の向上

整備体制の自立化の推進と航空機予備部品の拡充を積極的に図ることにより、機体整備を起因とする運航便の遅延や欠航便の発生を極力抑制することに努めます。また、地上作業においても業務の見直しを進め、出発時刻の遅延防止等、総合的な運航品質の向上に努めます。

#### 業務効率化によるコスト削減と人材の育成強化

新型機 ( Boeing 社製 737 - 800 型機 ) の導入、運航路線の再編成については、自立化による運営体制を基本方針とし、運航路線の環境に適応した体制を適切に選定するとともに、海外の委託先を視野に入れ、常にコストパフォーマンスを追及した事業構造の構築を図ります。

また、それぞれの分野での高い専門性の習得はもとより、企業理念に基づく士気の高い人材の育成を強化し、柔軟で機動力のあるポテンシャルを蓄積していきます。

(5) コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方およびその施策の実施状況

コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方

企業価値の向上を図るため、透明性と健全性の高い、より効率的な経営の実現を果たしていくコーポレート・ガバナンス（企業統治）の強化に取り組んでおります。

コーポレート・ガバナンスに関する施策の実施状況

当社は取締役5名、監査役4名（うち3名は社外監査役）の経営体制となっており、業務執行上の重要な案件につきましては、代表取締役社長が議長を務める取締役会において意思決定を行っております。

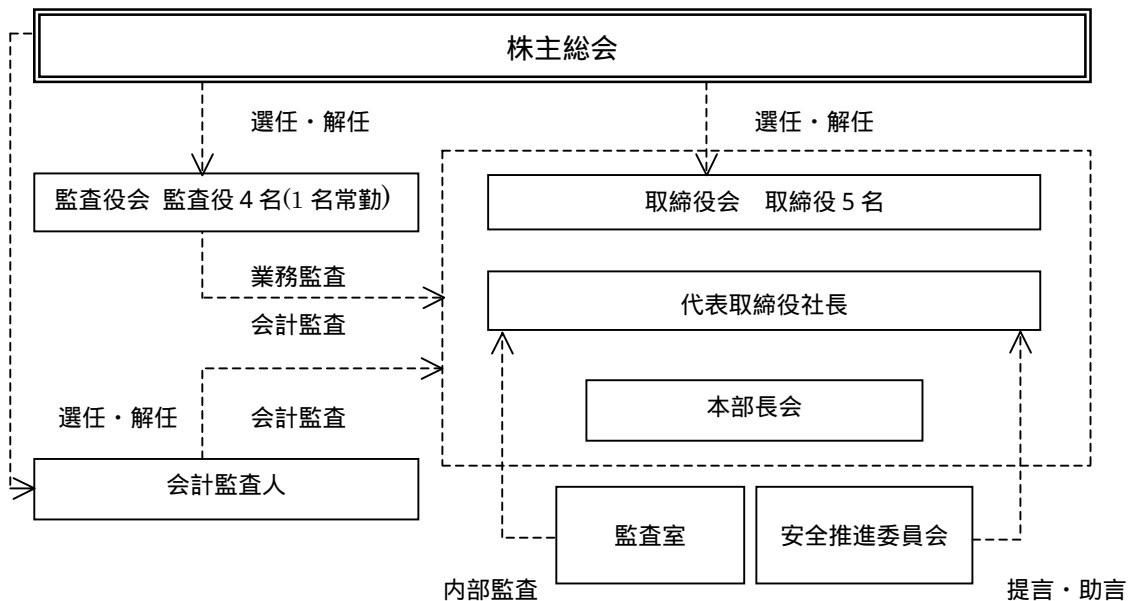
監査役会は監査役4名で構成され、取締役会をはじめ重要な会議に出席し、経営全般に関する客観的かつ公正な意見陳述を行い、取締役の業務執行に対しての適法性を監査しております。

取締役会の定める基本方針に基づき、経営の個々の業務執行を審議・決定する機関として本部長会を設定しており原則隔週開催しております。

また、代表取締役社長の直轄部門として監査室および安全推進委員会を設置し、法令・規程の遵守や安全意識の徹底並びに品質向上を重視する観点から、監査室は業務の適法な遂行状況、リスク管理への対応などを含めた業務の妥当性等の監査（内部監査）を行い、安全推進委員会は飛行の安全に対する様々な阻害要因の発見・抽出・分析・防止対策の提言を継続的に行っております。

会計監査につきましては、中央青山監査法人が商法および証券取引法に基づく監査を実施しております。

業務執行および監督に係わるコーポレートガバナンスシステムは以下のとおりです。



会社と会社の社外取締役および社外監査役の人的関係、資本関係又は取引関係その他の利害関係の概要

当社は、社外取締役はおりません。また、社外監査役のうち1名は公認会計士を選任しておりますが、当社との利害関係はありません。

#### コーポレート・ガバナンスの充実に向けた当中間期における取り組み

1. 当社では執行管理機能の充実化を目的に執行役員制度を導入しておりますが、これまでの総務人事本部長に加え、運航本部長を任命し、体制強化を図りました。
2. 監査役・監査室による厳格な業務監査の実施、半期毎に実施される監査法人による会計監査および四半期毎のレビューを実施しました。
3. 経営の公正性、透明性の確保の観点から、マスコミ等に対する広報活動およびホームページにおける企業・IR情報などの情報開示の充実に努めました。
4. 個人情報保護法への対応を含む「情報セキュリティ」につきましても、引き続き、取り組みの強化を進めております。

## 2. 経営成績及び財政状態

### (1) 当中間期の概況

当期におけるわが国経済は、企業収益の改善が底固く進んでおり、その影響により個人消費も増加傾向にあり、引き続き、緩やかな回復基調にあります。一方、原油価格の高騰により国内企業物価は上昇しており、一部の業態においては価格転嫁をせざるを得ない環境にあり、本格的な景気回復は予断を許さない状況にあります。

航空業界におきましては、国内旅客運送市場の回復傾向で推移する中、原油価格の高騰による燃料費負担のさらなる増加により経営合理化効果が相殺されるなど厳しい経営環境が続いております。

こうした中、当社では、航空機6機体制による東京=福岡線(9往復)、東京=鹿児島線(4往復)、東京=徳島線(4往復)、東京=関西線(4往復)の定期運航、および夏季に限定して東京=那覇線(週5往復)を運航いたしました。

期初当初、全般的に落ち込み傾向にあった搭乗者数も夏場以降、東京=福岡線および東京=鹿児島線につきましては、着実に回復してきております。東京=徳島線、および東京=関西線につきましては、残念ながら搭乗者数が低迷しており、運航路線の明暗が分かれることとなりました。一方、新たな航空輸送市場の開拓を目指した深夜帯を利用した東京=那覇線については、予想を大幅に上回る搭乗実績をあげることができ、今後の当路線をはじめとする同様な路線の運航基盤を形成することができました。

国際線事業につきましては、本年7月まで深夜帯での東京=ソウル(仁川)のチャーター便を毎週末2往復運航しておりましたが、国内運航路線の充実をはかるため、当面の間、休止することといたしました。

貨物・郵便事業につきましては、堅実な収益を維持し安定的な収益基盤となっております。

一方、事業費につきましては、整備業務の自社化への移行による体制強化および整備委託先の見直しによる整備費の削減をはじめ運航コストの低下を図りましたが、原油価格の高騰による燃料費負担が大幅に増加したため自助努力によるコスト低減効果が減殺される結果となりました。

運航能力の強化として、自社操縦士や整備士の養成をはじめ、新型機(Boeing社製737-800型機)の運航体制整備は計画どおり進捗しております。今後とも自社の技術力の蓄積を高め、より一層の安全運航に努めてまいります。販売面については、代理店での旅客取扱量の低下原因の一つであった取次業務のシステム化を図り、順次、各代理店への導入を積極的に展開しており、ネット販売専業者との提携等と合わせて、販売チャネルの整備・強化を進めております。

中間期におきまして、子会社等売却、過年度航空機修理に係る受取保険金、固定資産売却等により特別利益495百万円を計上しております。また、運航休止を決定した路線の固定資産につきましては、減損処理を適用し、特別損失52百万円を計上しております。

なお、国内定期路線ならびに国際チャーター便の搭乗実績は次のとおりであります。

	平成17年						第10期中間期平均
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	
東京=福岡線	59%	58%	60%	66%	77%	76%	66%
東京=鹿児島線	52%	53%	51%	54%	71%	66%	58%
東京=徳島線	38%	40%	37%	41%	50%	51%	43%
東京=関西線	20%	21%	24%	35%	47%	39%	31%
東京=那覇線				76%	90%	80%	82%
東京=仁川線	88%	84%	98%	94%			90%

以上の結果、当期における事業収益は18,431百万円、経常利益は598百万円、当期純利益は1,027百万円を計上することとなりました。

なお、上記金額には消費税等は含まれておりません。

## (2) 通期の見通し

下期におきましては、平成18年2月16日から東京＝神戸線（7往復/日）を加え、航空機8機体制による合計28往復56便/日の運航体制となります。

既存路線のうち、東京＝関西線および東京＝徳島線については、搭乗数の改善が期待できないこと、新たに就航する東京＝神戸線については、下期における運航期間が短期間であることから、旅客収入全体の大幅な回復が困難な状況になる見込です。

なお、将来の高需要路線への路線集約化を実現するため、既存路線のうち東京＝関西線、東京＝鹿児島線、東京＝徳島線については、当期末および来期期初にかけて、順次運航を休止することとしております。

貨物郵便事業につきましては、引き続き、月間1億円程度の安定的収益が見込まれます。

一方、原油高騰に伴う燃料費負担の上昇の影響は不可避と判断しておりますが、運航コストの抑制、運送サービスの見直し等、すべての業務について抜本的に改善を図り、燃料費の上昇分を自助努力で吸収することに努め、運賃への転嫁をしない方針を堅持することとしております。

なお、平成17年12月および平成18年2月の新型機（Boeing社製737-800型機（新造機177席））2機の導入、同型機による運航基盤の形成および神戸空港における空港拠点開設等の事業計画どおりの整備を進めてまいります。

以上のとおり、事業基盤の強化やさまざまな収支改善策に取り組んでおりますが、今期業績につきましては、燃料費負担の増大や東京＝関西線の低迷等から当初予想を下回る見込みとなり、通期の見通しを以下のとおり修正いたします。

平成18年3月期の業績予想（平成17年4月1日～平成18年3月31日）

	修正予想	当初予想 （平成17年5月17日公表）	増減
売上高	百万円 36,500	百万円 38,500	百万円 2,000
経常利益	百万円 400	百万円 1,500	百万円 1,900
当期利益	百万円 0	百万円 1,400	百万円 1,400

なお、上記の予想は発表日現在で入手可能な情報に基づき作成したものであり、実際の業績は、今後さまざまな要因によって予想数値と異なる結果となる可能性があります。

## (3) 財政状態

当中間期における総資産は、主として新株発行による資金調達に伴う現金および預金勘定の増加により、前期末と比較して4,935百万円の増加となりました。

一方、負債は、主として未払消費税等、定期整備引当金の増加に伴い908百万円の増加となりました。

また、資本は、中間純利益が1,027百万円となったことに加え、前述の新株発行により資本金と資本準備金が、それぞれ1,499百万円増加した結果、前期末と比較して4,027百万円の増加となりました。

#### キャッシュ・フローの状況

当中間期におけるキャッシュ・フローは、前期末と比較して 5,543 百万円増加し、当中間期末の現金及び現金同等物残高は、8,140 百万円となりました。

各キャッシュ・フローの状況とそれらの要因は以下のとおりであります。

なお、前事業年度は決算期の変更に伴い、平成 16 年 11 月 1 日から平成 17 年 3 月 31 日までの 5 ヶ月間であったため、前年同期との増減金額の比較を行っておりません。

#### (営業キャッシュ・フロー)

当中間期におきましては、税引前中間純利益 1,037 百万円に減価償却費等の非資金性項目を加算し、営業活動に係る債権・債務の加減算を行った結果、2,028 百万円のキャッシュインフローとなりました。

#### (投資キャッシュ・フロー)

当中間期におきましては、主として航空機部品の購入・空港設備の拡充を目的とした設備投資等を行う一方、予備エンジン 2 基のセールス&リースバックにより、554 百万円キャッシュインフローとなりました。

#### (財務キャッシュ・フロー)

当中間期におきましては、新規就航路線開設および次期主力航空機機材導入を含む収益基盤の確立を目的とし、新株の第三者割当による 2,979 百万円の資金を調達した結果、2,994 百万円のキャッシュインフローとなりました。

#### キャッシュ・フローの指標

	平成 16 年 10 月期		平成 17 年 3 月期		平成 18 年 3 月期
	中間	期末	中間	期末	中間
自己資本比率 (%)	8.5	24.7		60.3	65.9
時価ベースの自己資本比率 (%)	178.9	232.0		379.6	161.4
債務償還年数 (年)	5.7	2.0			
インタレスト・カバレッジ・レシオ (倍)	20.5	24.3			

- (注) 自己資本比率 : 自己資本 / 総資産  
 時価ベースの自己資本比率 : 株式時価総額 / 総資産  
 債務償還年数 : 有利子負債 / 営業キャッシュ・フロー  
 インタレスト・カバレッジ・レシオ : 営業キャッシュ・フロー / 利払い

株式時価総額は、期末株価終値×期末発行済株式総数により計算しております。

営業キャッシュ・フローは、キャッシュ・フロー計算書の営業活動によるキャッシュ・フローを使用しております。有利子負債は、貸借対照表に計上されている負債のうち利子を支払っている負債を対象としております。

利払いは、キャッシュ・フロー計算書の利息の支払額を使用しております。

平成 17 年 3 月期中間は、決算期変更のため存在しておりません。平成 17 年 3 月期決算は、営業キャッシュ・フローがマイナスであり有利子負債及び利息の支払額が無いため、債務償還年数及びインタレスト・カバレッジ・レシオは記載しておりません。平成 18 年 3 月期中間は、有利子負債及び利息の支払額が無いため、債務償還年数及びインタレスト・カバレッジ・レシオは記載しておりません。

### 3. 事業等のリスク

当社の経営成績、株価および財務状況等に影響を及ぼす可能性があると考えられる主な事項について以下のとおりであります。当社はこれらのリスクを認識した上でその発生の回避および発生した場合の対応に努める所存であります。

なお、記載事項のうち将来に関する事項については決算短信発表日（平成 17 年 11 月 15 日）現在において当社が判断したものであります。

#### (1) 事業基盤の特異性について

当社は東京国際空港（羽田空港）を発着する路線を中核として事業展開を図っておりますが、同空港の発着枠については、航空法による混雑飛行場に係る特例の適用を受けております。平成 17 年 10 月 13 日に国土交通省から同空港の新規航空会社および既存新規航空会社に新たに優先的に配分される発着枠のうち、当社に 7 枠の配分が決定され、現在、当社が使用できる同空港の発着枠は 28 枠となりました。今後、同空港の運用能力等の拡大や他の航空会社及使用状況の変更等、同空港の使用環境の変化の時期が到来するまでの間、同空港における当社の発着枠は増加しない可能性があります。

#### (2) 競合他社への一部業務依存について

日本国内では航空運送事業の基盤をなす運航、航空機整備等に関連する業務については、事実上、大手航空会社しか委託先が存在しないため、当該業務のうち自社にて実施不可能な一部業務を航空運送事業において競合する大手航空会社に依存しております。

#### (3) 戦争・テロリスク等の影響について

国際的な戦争・テロ等が発生した場合には、日本国内においても保安対策の強化に伴う航空会社の負担増や航空保険料の上昇等により関連費用が増加する可能性があります。

#### (4) 原油価格の上昇に伴う燃料費への影響について

当社の燃料費は原則的に原油価格水準の影響を直接的に受けております。今後の国際的な原油市場の需給バランスや産油国の政治情勢等の影響に伴う原油価格水準の変動によっては燃料費が上昇する可能性があります。

#### (5) 人材の確保について

運航に従事するもの（操縦士、副操縦士、運航管理者）、航空機の整備に従事するもの（整備士）については、航空法に定める資格が必要です。当該有資格者については国内他社の経験者を中心に人材を確保しておりますが、雇用市場の流動性が低いため相当数の有資格者を一時に確保することは困難な状況であります。その対策として、自社養成による有資格者の育成を進めておりますが、資格取得までは一定期間の教育訓練を必要とするため、事業拡大の時期ならびに規模について制約を受ける可能性があります。

#### (6) 航空機材の選定について

当社の使用機材は Boeing 社製 767-300 型機（B767 型機）を中核機として事業を展開して参りましたが、市場規模を勘案すると小型機材（Boeing 社製 737-800 型機）の方が適切である路線もあるため、今後は両機種を運用できる生産体制を整備していく必要があります。

(7) 使用機材の経年化に伴う整備費の増加について

1号機（JA767A）、2号機（JA767B）については導入後7年を経過しており、また、平成16年12月に導入しました6号機（JA767E）についても製造後11年を経過している機材のため、それぞれの機体およびエンジンの定期点検における整備対象範囲が増加するため整備費が増加する可能性があります。

#### 4 . 中間財務諸表等

##### (1) 中間貸借対照表

区分	注記 番号	当中間会計期間末 (平成17年9月30日)		前事業年度要約貸借対照表 (平成17年3月31日)		
		金額(千円)	構成比 (%)	金額(千円)	構成比 (%)	
(資産の部)						
流動資産						
1		7,088,959		2,545,552		
2		1,829,427		2,735,260		
3		1,051,132		51,120		
4		311,617		285,644		
5		1,382,428		919,423		
6		—		585,220		
7		16,040		17,119		
		貸倒引当金		40,642		
		流動資産合計	11,621,323	61.4	7,098,699	50.8
固定資産						
1	1					
		有形固定資産				
		(1) 航空機材	665,428	1,873,860		
		(2) その他	1,147,751	773,633		
		計	1,813,179	2,647,494		
2		無形固定資産	33,964	38,701		
3		投資その他の資産				
		(1) 関係会社株式	—	52,000		
		(2) 長期前払費用	300,650	185,626		
		(3) 敷金・保証金	1,603,527	1,424,900		
		(4) 長期預け金	3,410,590	2,366,023		
		(5) その他	25,990	23,810		
		(6) 貸倒引当金	12,145	12,465		
		計	5,328,613	4,039,896		
		固定資産合計	7,175,756	38.0	6,726,092	48.1
		繰延資産	114,863	0.6	151,208	1.1
		資産合計	18,911,943	100.0	13,975,999	100.0

区分	注記 番号	当中間会計期間末 (平成17年9月30日)		前事業年度要約貸借対照表 (平成17年3月31日)		
		金額(千円)	構成比 (%)	金額(千円)	構成比 (%)	
(負債の部)						
流動負債						
1		1,926,741		2,180,277		
2		232,727		349,410		
3		901,175		864,368		
4		271,773		—		
5		246,771		230,000		
6		1,064,049		888,754		
7		459,125		405,408		
			5,102,364	27.0	4,918,219	35.2
流動負債合計						
固定負債						
1		1,324,422		600,633		
2		31,046		30,387		
			1,355,469	7.1	631,021	4.5
固定負債合計						
負債合計						
			6,457,833	34.1	5,549,240	39.7
(資本の部)						
資本金						
	2		3,663,130	19.4	2,163,157	15.5
資本剰余金						
1	2	6,162,578		4,662,604		
2		15,229		15,199		
資本剰余金合計						
			6,177,807	32.7	4,677,804	33.5
利益剰余金						
中間(当期)未処分利益						
			2,704,380	14.3	1,677,085	12.0
利益剰余金合計						
自己株式						
			91,208	0.5	91,287	0.7
資本合計						
			12,454,109	65.9	8,426,759	60.3
負債資本合計						
			18,911,943	100.0	13,975,999	100.0

## (2) 中間損益計算書

区分	注記 番号	当中間会計期間 (自 平成17年4月1日 至 平成17年9月30日)		前事業年度要約損益計算書 (自 平成16年11月1日 至 平成17年3月31日)	
		金額(千円)	百分比 (%)	金額(千円)	百分比 (%)
事業収益		18,431,412	100.0	13,029,167	100.0
事業費		17,013,480	92.3	11,897,590	91.3
営業総利益		1,417,931	7.7	1,131,576	8.7
販売費及び一般管理費		1,142,703	6.2	1,066,924	8.2
営業利益		275,228	1.5	64,652	0.5
営業外収益	1	349,629	1.9	209,307	1.6
営業外費用	2	26,098	0.1	15,327	0.1
経常利益		598,759	3.3	258,632	2.0
特別利益	3	495,417	2.7	1,566,599	12.0
特別損失	4	56,909	0.3	140,465	1.1
税引前中間(当期)純利益		1,037,268	5.7	1,684,766	12.9
法人税、住民税及び事業税		9,973	0.1	7,680	0.0
中間(当期)純利益		1,027,294	5.6	1,677,085	12.9
前期繰越利益又は繰越損失( )		1,677,085		4,484,806	
減資による繰越損失補填額		—		4,484,806	
中間(当期)未処分利益		2,704,380		1,677,085	

## (3) 中間キャッシュ・フロー計算書

		当中間会計期間 (自 平成17年4月1日 至 平成17年9月30日)	前事業年度 (自 平成16年11月1日 至 平成17年3月31日)
区分	注記 番号	金額(千円)	金額(千円)
営業活動によるキャッシュ・フロー			
1		1,037,268	1,684,766
2		—	1,563,106
3		117,095	—
4		163	—
5		—	104,800
6		373,062	331,436
7		52,110	—
8		25,829	17,508
9		20,932	12,800
10		17,972	42,000
11		17,319	1,828
12		16,771	230,000
13		899,084	191,270
14		404	521
15		29,919	53,962
16		124,007	—
17		1,778	35,665
18		905,833	1,072,467
19		49	2,700
20		463,004	213,834
21		25,972	93,945
22		1,044,566	437,386
23		250,507	653,344
24		36,806	205,290
25		30,690	254,710
26		585,220	585,220
27		271,773	148,951
28		139,869	53,362
29		36,448	264,607
小計		2,036,439	680,382
30		320	521
31		7,832	28,184
営業活動によるキャッシュ・フロー			
		2,028,927	708,045

		当中間会計期間 (自 平成17年4月1日 至 平成17年9月30日)	前事業年度 (自 平成16年11月1日 至 平成17年3月31日)
区分	注記 番号	金額(千円)	金額(千円)
投資活動によるキャッシュ・フロー			
1 投資有価証券の取得による支出		1,052,634	—
2 投資有価証券の売却による収入		1,070,606	495,180
3 有形固定資産の取得による支出		1,079,881	1,662,580
4 有形固定資産の売却による収入		1,564,580	—
5 無形固定資産の取得による支出		1,135	71,489
6 敷金・保証金の差入による支出		118,611	188,983
7 敷金・保証金の返還による収入		4,913	351,810
8 貸付金の回収による収入		320	200
9 関係会社株式の売却による収入		168,831	—
10 出資による支出		2,400	—
投資活動によるキャッシュ・フロー		554,588	1,075,863
財務活動によるキャッシュ・フロー			
1 株式の発行による収入		2,979,014	—
2 新株予約権の発行による収入		15,786	—
3 自己株式の取得による支出		—	23,669
4 自己株式の売却による収入		108	45,069
5 新株発行費		—	12,800
財務活動によるキャッシュ・フロー		2,994,909	8,600
現金及び現金同等物に係る換算差額		35,008	35,018
現金及び現金同等物の増加額(は減少額)		5,543,418	1,740,290
現金及び現金同等物期首残高		2,596,673	1,176,995
合併に伴う現金及び現金同等物の増加額		—	3,159,969
現金及び現金同等物中間期末(期末)残高	1	8,140,091	2,596,673

中間財務諸表作成のための基本となる重要な事項

項目	当中間会計期間 (自 平成17年4月1日 至 平成17年9月30日)	前事業年度 (自 平成16年11月1日 至 平成17年3月31日)
1 資産の評価基準及び評価方法	<p>(1) 有価証券等 子会社株式及び関連会社株式等 移動平均法による原価法を採用しております。</p> <p>その他有価証券 時価のないもの 移動平均法による原価法</p>	<p>(1) 有価証券等 子会社株式及び関連会社株式等 同左</p> <p>その他有価証券 同左</p>
2 固定資産の減価償却の方法	<p>(1) 有形固定資産 建物（附属設備を除く） 定額法を採用しております。 なお、耐用年数は以下のとおりであります。</p> <p>建物 10年</p> <p>その他の有形固定資産 定率法を採用しております。 なお、耐用年数は以下のとおりであります。</p> <p>建物附属設備 3年～15年 航空機材 10年 車輜運搬具 2年～6年 器具備品 3年～20年</p> <p>(2) 無形固定資産 定額法を採用しております。 ただしソフトウェア（自社利用分）につきましては、社内における利用可能期間（5年）に基づく定額法を採用しております。</p> <p>(3) 長期前払費用 定額法を採用しております。</p>	<p>(1) 有形固定資産 建物（附属設備を除く） 同左</p> <p>その他の有形固定資産 同左</p> <p>(2) 無形固定資産 同左</p> <p>(3) 長期前払費用 同左</p>
3 繰延資産の処理方法	<p>(1) 新株発行費 支払時に全額を費用として処理しております。</p> <p>(2) 開発費 商法施行規則の規定する償却期間（5年間）により、每期均等償却しております。</p>	<p>(1) 新株発行費 同左</p> <p>(2) 開発費 同左</p>
4 引当金の計上基準	<p>(1) 貸倒引当金 債権の貸倒による損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率により、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を勘案し、回収不能見込額を計上しております。</p> <p>(2) 賞与引当金 従業員に対する賞与の支給に備えるため、支給見積額に基づき計上しております。</p>	<p>(1) 貸倒引当金 同左</p> <p>(2) 賞与引当金 従業員に対する賞与の支給に備えるため、支給見積額に基づき計上しております。</p>

項目	当中間会計期間 (自 平成17年4月1日 至 平成17年9月30日)	前事業年度 (自 平成16年11月1日 至 平成17年3月31日)
	(3) 定期整備引当金 航空機材の定期整備費用の支出に備えるため、定期整備費用見積額を計上しております。	(追加情報) 当期において、人事制度の改訂を行ったことに対応し、賞与の支給額を合理的に見積ることができることとなったため、将来の賞与支給見積額のうち、当期の負担額を新たに賞与引当金として計上しております。 (3) 定期整備引当金 同左
5 外貨建資産及び負債の本邦通貨への換算基準	外貨建金銭債権債務は、中間決算日の直物為替相場により円貨に換算し、換算差額は損益として計上しております。	外貨建金銭債権債務は、決算日の直物為替相場により円貨に換算し、換算差額は損益として計上しております。
6 リース取引の処理方法	リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引につきましては、通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理を採用しております。	同左
7 中間キャッシュ・フロー計算書(キャッシュ・フロー計算書)における資金の範囲	手許現金、要求払預金及び取得日から3ヶ月以内に満期日の到来する流動性の高い、容易に換金可能であり、かつ、価値の変動について僅少なりスクしか負わない短期的な投資からなっております。	同左
8 その他中間財務諸表(財務諸表)作成のための基本となる重要な事項	消費税及び地方消費税の会計処理は、税抜方式を採用しております。	同左

#### 中間財務諸表作成のための基本となる重要な事項の変更

当中間会計期間 (自 平成17年4月1日 至 平成17年9月30日)	前事業年度 (自 平成16年11月1日 至 平成17年3月31日)
<p>(固定資産の減損に係る会計基準)</p> <p>当中間会計期間より、固定資産の減損に係る会計基準(「固定資産の減損に係る会計基準の設定に関する意見書」(企業会計審議会 平成14年8月9日))及び「固定資産の減損に係る会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第6号 平成15年10月31日)を適用しております。これにより税引前中間純利益は52,110千円減少しております。</p> <p>なお、減損損失累計額については、改正後の中間財務諸表等規則に基づき各資産の金額から直接控除しております。</p>	

注記事項

( 中間貸借対照表関係 )

当中間会計期間末 (平成17年9月30日)		前事業年度末 (平成17年3月31日)	
1	有形固定資産の減価償却累計額 650,319千円	1	有形固定資産の減価償却累計額 717,154千円
2	当中間期中の発行済株式数の増加	2	
	発行形態 第三者割当による新株の発行		
	発行年月日 平成 17年 9月 1日		
	発行株式数 4,983,300株		
	発行価格 2,999,946千円		
	資本組入額 1,499,973千円		

## ( 中間損益計算書関係 )

当中間会計期間 自 平成17年 4月 1日 至 平成17年 9月30日	前事業年度 自 平成16年11月 1日 至 平成17年 3月31日																				
<p>1. 営業外収益のうち主要なもの</p> <p>為替差益 217,601千円</p> <p>2. 営業外費用のうち主要なもの</p> <p>新株発行費 20,932千円</p> <p>3. 特別利益のうち主要なもの</p> <p>保険金収入 253,995千円</p> <p>固定資産売却益 124,007千円</p> <p>子会社株式売却益 117,095千円</p> <p>4. 特別損失のうち主要なもの</p> <p>減損損失 52,110千円</p> <p>当中間会計期間において、当社は以下の資産グループについて、減損損失を計上しました。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">場所</th> <th style="text-align: center;">用途</th> <th style="text-align: center;">種類</th> <th style="text-align: center;">減損損失</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>関西空港支店 (大阪府泉南郡)</td> <td>空港業務 旅客業務</td> <td>建物他</td> <td style="text-align: right;">16,821千円</td> </tr> <tr> <td>徳島空港支店 (徳島県板野郡)</td> <td>空港業務 旅客業務</td> <td>建物他</td> <td style="text-align: right;">11,945千円</td> </tr> <tr> <td>鹿児島空港支店 (鹿児島県始良郡)</td> <td>空港業務 旅客業務</td> <td>建物他</td> <td style="text-align: right;">23,343千円</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">52,110千円</td> </tr> </tbody> </table> <p>当社は航路別に資産グループを決定しております。 東京(羽田) - 大阪(関西)、東京(羽田) - 徳島及び東京(羽田) - 鹿児島路線については、運航休止を決定したため、減損損失(建物他52,110千円)を特別損失に計上いたしました。</p> <p>なお、減損対象資産につきましては、回収可能価額を零としてその金額を減損損失として計上しております。</p> <p>5. 減価償却実施額</p> <p>有形固定資産 331,376千円</p> <p>無形固定資産 5,340千円</p>	場所	用途	種類	減損損失	関西空港支店 (大阪府泉南郡)	空港業務 旅客業務	建物他	16,821千円	徳島空港支店 (徳島県板野郡)	空港業務 旅客業務	建物他	11,945千円	鹿児島空港支店 (鹿児島県始良郡)	空港業務 旅客業務	建物他	23,343千円	計			52,110千円	<p>1. 営業外収益のうち主要なもの</p> <p>為替差益 73,571千円</p> <p>2. 営業外費用のうち主要なもの</p> <p>新株発行費 12,800千円</p> <p>3. 特別利益のうち主要なもの</p> <p>会社分割に伴う営業移転利益 1,563,106千円</p> <p>4. 特別損失のうち主要なもの</p> <p>関係会社株式評価損 104,800千円</p> <p>固定資産除却損</p> <p>建物 15,657千円</p> <p>車両 422千円</p> <p>備品 14,648千円</p> <p>ソフトウェア 103千円</p> <p>商標権 4,491千円</p> <p>長期前払費用 343千円</p> <hr/> <p>計 35,665千円</p> <p>5. 減価償却実施額</p> <p>有形固定資産 253,956千円</p> <p>無形固定資産 4,790千円</p>
場所	用途	種類	減損損失																		
関西空港支店 (大阪府泉南郡)	空港業務 旅客業務	建物他	16,821千円																		
徳島空港支店 (徳島県板野郡)	空港業務 旅客業務	建物他	11,945千円																		
鹿児島空港支店 (鹿児島県始良郡)	空港業務 旅客業務	建物他	23,343千円																		
計			52,110千円																		

(中間キャッシュ・フロー計算書関係)

当中間会計期間 (自 平成17年4月1日 至 平成17年9月30日)	前事業年度 (自 平成16年11月1日 至 平成17年3月31日)																								
<p>1 現金及び現金同等物の中間期末残高と中間貸借対照表に掲記されている科目の金額との関係</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">現金及び預金勘定</td> <td style="text-align: right;">7,088,959千円</td> </tr> <tr> <td>有価証券(マネー・マネージメント・ファンド)</td> <td style="text-align: right;">1,051,132千円</td> </tr> <tr> <td style="border-top: 1px solid black;">現金及び現金同等物</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">8,140,091千円</td> </tr> </table>	現金及び預金勘定	7,088,959千円	有価証券(マネー・マネージメント・ファンド)	1,051,132千円	現金及び現金同等物	8,140,091千円	<p>1 現金及び現金同等物の期末残高と貸借対照表に掲記されている科目の金額との関係</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">現金及び預金勘定</td> <td style="text-align: right;">2,545,552千円</td> </tr> <tr> <td>有価証券(マネー・マネージメント・ファンド)</td> <td style="text-align: right;">51,120千円</td> </tr> <tr> <td style="border-top: 1px solid black;">現金及び現金同等物</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">2,596,673千円</td> </tr> </table> <p>2 重要な非資金取引の内容            当期に合併したゼロ株式会社より引き継いだ資産及び負債の主な内訳は次のとおりであります。            また、合併により増加した資本準備金は、4,662,604千円であります。</p> <p style="text-align: center;">合併により引き継いだ資産・負債</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">流動資産</td> <td style="text-align: right;">5,730,287千円</td> </tr> <tr> <td>固定資産</td> <td style="text-align: right;">653,355千円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">資産合計</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">6,383,642千円</td> </tr> <tr> <td>流動負債</td> <td style="text-align: right;">1,810,395千円</td> </tr> <tr> <td>固定負債</td> <td style="text-align: right;">8,130千円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">負債合計</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">1,818,525千円</td> </tr> </table>	現金及び預金勘定	2,545,552千円	有価証券(マネー・マネージメント・ファンド)	51,120千円	現金及び現金同等物	2,596,673千円	流動資産	5,730,287千円	固定資産	653,355千円	資産合計	6,383,642千円	流動負債	1,810,395千円	固定負債	8,130千円	負債合計	1,818,525千円
現金及び預金勘定	7,088,959千円																								
有価証券(マネー・マネージメント・ファンド)	1,051,132千円																								
現金及び現金同等物	8,140,091千円																								
現金及び預金勘定	2,545,552千円																								
有価証券(マネー・マネージメント・ファンド)	51,120千円																								
現金及び現金同等物	2,596,673千円																								
流動資産	5,730,287千円																								
固定資産	653,355千円																								
資産合計	6,383,642千円																								
流動負債	1,810,395千円																								
固定負債	8,130千円																								
負債合計	1,818,525千円																								

リース取引関係

当中間会計期間 (自 平成17年 4月 1日 至 平成17年 9月30日)	前事業年度 (自 平成16年11月 1日 至 平成17年 3月31日)																																																																												
<p>1 リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引</p> <p>(1) リース物件の取得価額相当額、減価償却累計額相当額、減損損失累計額相当額及び中間期末残高相当額</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">取得価額 相当額 (千円)</th> <th style="text-align: center;">減価償却 累計額相 当額 (千円)</th> <th style="text-align: center;">中間期末 残高相当 額 (千円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車両運搬具</td> <td style="text-align: right;">267,080</td> <td style="text-align: right;">238,823</td> <td style="text-align: right;">28,256</td> </tr> <tr> <td>器具備品</td> <td style="text-align: right;">25,500</td> <td style="text-align: right;">25,500</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td>ソフトウェア</td> <td style="text-align: right;">10,065</td> <td style="text-align: right;">10,065</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計</td> <td style="text-align: right;">302,645</td> <td style="text-align: right;">274,389</td> <td style="text-align: right;">28,256</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 未経過リース料中間期末残高相当額等 未経過リース料中間期末残高相当額</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 80%;">1年内</td> <td style="text-align: right;">24,306千円</td> </tr> <tr> <td>1年超</td> <td style="text-align: right;">6,830千円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計</td> <td style="text-align: right;">31,137千円</td> </tr> </table> <p>(3) 支払リース料、リース資産減損勘定の取崩額、減価償却費相当額、支払利息相当額及び減損損失</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 80%;">支払リース料</td> <td style="text-align: right;">29,068千円</td> </tr> <tr> <td>減価償却費相当額</td> <td style="text-align: right;">26,046千円</td> </tr> <tr> <td>支払利息相当額</td> <td style="text-align: right;">1,131千円</td> </tr> </table> <p>(4) 減価償却費相当額の算定方法 リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法によっております。</p> <p>(5) 利息相当額の算出方法 リース料総額とリース物件の取得価額相当額との差額を利息相当額とし、各期への配分方法については、利息法によっております。</p> <p>2 オペレーティング・リース取引 未経過リース料</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 80%;">1年内</td> <td style="text-align: right;">5,133,814千円</td> </tr> <tr> <td>1年超</td> <td style="text-align: right;">12,114,830千円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計</td> <td style="text-align: right;">17,248,645千円</td> </tr> </table> <p>(減損損失について) リース資産に配分された減損損失はありません。</p>		取得価額 相当額 (千円)	減価償却 累計額相 当額 (千円)	中間期末 残高相当 額 (千円)	車両運搬具	267,080	238,823	28,256	器具備品	25,500	25,500	-	ソフトウェア	10,065	10,065	-	合計	302,645	274,389	28,256	1年内	24,306千円	1年超	6,830千円	合計	31,137千円	支払リース料	29,068千円	減価償却費相当額	26,046千円	支払利息相当額	1,131千円	1年内	5,133,814千円	1年超	12,114,830千円	合計	17,248,645千円	<p>1 リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引</p> <p>(1) リース物件の取得価額相当額、減価償却累計額相当額及び期末残高相当額</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">取得価額 相当額 (千円)</th> <th style="text-align: center;">減価償却 累計額相 当額 (千円)</th> <th style="text-align: center;">期末残高 相当額 (千円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車両運搬具</td> <td style="text-align: right;">267,080</td> <td style="text-align: right;">214,531</td> <td style="text-align: right;">52,548</td> </tr> <tr> <td>器具備品</td> <td style="text-align: right;">25,500</td> <td style="text-align: right;">24,752</td> <td style="text-align: right;">747</td> </tr> <tr> <td>ソフトウェア</td> <td style="text-align: right;">80,880</td> <td style="text-align: right;">79,873</td> <td style="text-align: right;">1,006</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計</td> <td style="text-align: right;">373,460</td> <td style="text-align: right;">319,157</td> <td style="text-align: right;">54,302</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 未経過リース料期末残高相当額</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 80%;">1年内</td> <td style="text-align: right;">47,860千円</td> </tr> <tr> <td>1年超</td> <td style="text-align: right;">11,161千円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計</td> <td style="text-align: right;">59,022千円</td> </tr> </table> <p>(3) 支払リース料、減価償却費相当額及び支払利息相当額</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 80%;">支払リース料</td> <td style="text-align: right;">29,770千円</td> </tr> <tr> <td>減価償却費相当額</td> <td style="text-align: right;">26,878千円</td> </tr> <tr> <td>支払利息相当額</td> <td style="text-align: right;">1,462千円</td> </tr> </table> <p>(4) 減価償却費相当額の算定方法 同左</p> <p>(5) 利息相当額の算出方法 同左</p> <p>2 オペレーティング・リース取引 未経過リース料</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 80%;">1年内</td> <td style="text-align: right;">4,764,853千円</td> </tr> <tr> <td>1年超</td> <td style="text-align: right;">13,100,633千円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計</td> <td style="text-align: right;">17,865,486千円</td> </tr> </table>		取得価額 相当額 (千円)	減価償却 累計額相 当額 (千円)	期末残高 相当額 (千円)	車両運搬具	267,080	214,531	52,548	器具備品	25,500	24,752	747	ソフトウェア	80,880	79,873	1,006	合計	373,460	319,157	54,302	1年内	47,860千円	1年超	11,161千円	合計	59,022千円	支払リース料	29,770千円	減価償却費相当額	26,878千円	支払利息相当額	1,462千円	1年内	4,764,853千円	1年超	13,100,633千円	合計	17,865,486千円
	取得価額 相当額 (千円)	減価償却 累計額相 当額 (千円)	中間期末 残高相当 額 (千円)																																																																										
車両運搬具	267,080	238,823	28,256																																																																										
器具備品	25,500	25,500	-																																																																										
ソフトウェア	10,065	10,065	-																																																																										
合計	302,645	274,389	28,256																																																																										
1年内	24,306千円																																																																												
1年超	6,830千円																																																																												
合計	31,137千円																																																																												
支払リース料	29,068千円																																																																												
減価償却費相当額	26,046千円																																																																												
支払利息相当額	1,131千円																																																																												
1年内	5,133,814千円																																																																												
1年超	12,114,830千円																																																																												
合計	17,248,645千円																																																																												
	取得価額 相当額 (千円)	減価償却 累計額相 当額 (千円)	期末残高 相当額 (千円)																																																																										
車両運搬具	267,080	214,531	52,548																																																																										
器具備品	25,500	24,752	747																																																																										
ソフトウェア	80,880	79,873	1,006																																																																										
合計	373,460	319,157	54,302																																																																										
1年内	47,860千円																																																																												
1年超	11,161千円																																																																												
合計	59,022千円																																																																												
支払リース料	29,770千円																																																																												
減価償却費相当額	26,878千円																																																																												
支払利息相当額	1,462千円																																																																												
1年内	4,764,853千円																																																																												
1年超	13,100,633千円																																																																												
合計	17,865,486千円																																																																												

## 有価証券関係

当中間会計期間末（平成17年9月30日現在）

### 1. 当事業年度中に売却したその他有価証券（自平成17年4月1日 至平成17年9月30日）

売却額（千円）	売却益の合計（千円）	売却損の合計（千円）
1,071,960	19,325	

### 2. 時価評価されていない主な有価証券の内容

区分	貸借対照表計上額（千円）
その他有価証券 マネー・マネージメント・ファンド	1,051,132

前事業年度末（平成17年3月31日現在）

### 1. 当事業年度中に売却したその他有価証券（自平成16年11月1日 至平成17年3月31日）

売却額（千円）	売却益の合計（千円）	売却損の合計（千円）
495,180	42,000	

### 2. 時価評価されていない主な有価証券の内容

区分	貸借対照表計上額（千円）
その他有価証券 マネー・マネージメント・ファンド	51,120

## デリバティブ取引関係

当中間会計期間（自平成17年4月1日 至平成17年9月30日）及び前事業年度（自平成16年11月1日 至平成17年3月31日）

当社は、デリバティブ取引を全く利用していないので、該当事項はありません。

## 持分法損益等

当中間会計期間（自平成17年4月1日 至平成17年9月30日）

該当事項はありません。

前事業年度（自平成16年11月1日 至平成17年3月31日）

利益基準及び利益剰余金基準からみて重要性の乏しい関連会社であるため、記載を省略しております。

( 1株当たり情報 )

当中間会計期間 (自 平成17年 4月 1日 至 平成17年 9月30日)		前事業年度 (自 平成16年11月 1日 至 平成17年 3月31日)	
1株当たり純資産額	220円67銭	1株当たり純資産額	163円78銭
1株当たり中間純利益金額	19円66銭	1株当たり当期純利益金額	32円62銭
潜在株式調整後 1株当たり中間純利益金額	19円19銭	潜在株式調整後 1株当たり当期純利益金額	32円25銭
		<p>当社は、平成17年 3月 1日付で株式 1株につき200株の株式分割を行っております。</p> <p>なお、当該株式分割が前期首に行なわれたと仮定した場合の前事業年度における 1株当たり情報</p> <p>1株当たり純資産額 57円56銭</p> <p>1株当たり当期純利益金額 36円05銭</p> <p>潜在株式調整後 1株当たり当期純利益金額 35円95銭</p>	

(注) 1株当たり中間(当期)純利益金額及び潜在株式調整後 1株当たり中間(当期)純利益金額の算定上の基礎は、以下のとおりであります。

	当中間会計期間 (自 平成17年 4月 1日 至 平成17年 9月30日)	前事業年度 (自 平成16年11月 1日 至 平成17年 3月31日)
1株当たり中間(当期)純利益金額		
中間(当期)純利益(千円)	1,027,294	1,677,085
普通株主に帰属しない金額(千円)		
普通株式に係る中間(当期)純利益(千円)	1,027,294	1,677,085
普通株式の期中平均株式数(株)	52,243,203	51,405,180
潜在株式調整後 1株当たり中間(当期)純利益金額		
中間(当期)純利益調整額(千円)		
潜在株式調整後 1株当たり中間(当期)純利益金額の算定に用いられた普通株式増加数	1,283,146	604,028
(うち新株予約権(株))	(1,283,146)	(604,028)
希薄化効果を有しないため、潜在株式調整後 1株当たり中間(当期)純利益の算定に含めなかった潜在株式の概要	平成17年 6月23日定時株主総会決議ストックオプション(新株予約権) 普通株式 652,000株	

(重要な後発事象)

当中間会計期間 (自 平成17年4月1日 至 平成17年9月30日)	前事業年度 (自 平成16年11月1日 至 平成17年3月31日)																							
<p>(路線計画について)</p> <p>平成17年10月12日の取締役会において平成18年春季から新路線等の就航を決定いたしました。</p> <p>その内容は以下のとおりであります。</p> <p>新路線等の計画</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>路線</th> <th>便数</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>東京(羽田) - 福岡</td> <td>10-11往復程度</td> <td>平成18年春季より増便予定</td> </tr> <tr> <td>東京(羽田) - 神戸</td> <td>7往復程度</td> <td>平成18年2月16日より新規就航予定</td> </tr> <tr> <td>東京(羽田) - 新千歳</td> <td>10-11往復程度</td> <td>平成18年春季より新規就航予定</td> </tr> <tr> <td>東京(羽田) - 那覇</td> <td>1-2往復程度</td> <td>平成18年夏季より深夜定期便運航予定</td> </tr> </tbody> </table> <p>上記の新路線等の運航に伴い、下記の路線について運航休止する計画があります。なお、現在運航休止期間は未定であります。</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>路線</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>東京(羽田) - 鹿児島</td> <td>平成18年4月21日をもって運航休止予定</td> </tr> <tr> <td>東京(羽田) - 徳島</td> <td>平成18年4月21日をもって運航休止予定</td> </tr> <tr> <td>東京(羽田) - 大阪(関西)</td> <td>平成18年3月31日をもって運航休止予定</td> </tr> </tbody> </table>	路線	便数	備考	東京(羽田) - 福岡	10-11往復程度	平成18年春季より増便予定	東京(羽田) - 神戸	7往復程度	平成18年2月16日より新規就航予定	東京(羽田) - 新千歳	10-11往復程度	平成18年春季より新規就航予定	東京(羽田) - 那覇	1-2往復程度	平成18年夏季より深夜定期便運航予定	路線	備考	東京(羽田) - 鹿児島	平成18年4月21日をもって運航休止予定	東京(羽田) - 徳島	平成18年4月21日をもって運航休止予定	東京(羽田) - 大阪(関西)	平成18年3月31日をもって運航休止予定	<p>(新株予約権の発行について)</p> <p>当社は平成17年6月23日開催の第9回定時株主総会において、商法280条ノ20および商法280条ノ21の規定に基づき、「ストックオプションとして新株予約権を発行する件」を決議いたしました。</p> <p>その概略は以下のとおりであります。</p> <p>1 株主以外の者に対して特に有利な条件をもって新株予約権を発行する理由</p> <p>当社の取締役、監査役及び従業員に対し、当社の業績向上に対する意欲や士気を高めることを目的として、新株予約権を無償で発行するものであります。</p> <p>2 新株予約権発行の要領</p> <p>(1) 新株予約権の目的たる株式の種類及び数</p> <p>普通株式700,000株を上限とする。</p> <p>なお、当社が株式分割又は株式併合を行う場合、次の算式により目的となる株式の数を調整するものとする。ただし、かかる調整は新株予約権のうち、当該時点で行使されていない新株予約権の目的となる株式の数についてのみ行われ、調整の結果生じる1株未満の端数については、これを切捨てるものとする。</p> $\text{調整後株式数} = \text{調整前株式数} \times \text{分割・併合の比率}$ <p>また、当社が他社と吸収合併もしくは新設合併を行い本件新株予約権が承継される場合、又は当社が新設分割もしくは吸収分割を行う場合、当社は必要と認める株式数の調整を行うことができるものとする。</p> <p>(2) 発行する新株予約権の総数</p> <p>7,000個を上限とする。</p> <p>(新株予約権1個につき普通株式100株。ただし、前項(1)に定める株式の数の調整を行った場合は、同様の調整を行う。)</p>
路線	便数	備考																						
東京(羽田) - 福岡	10-11往復程度	平成18年春季より増便予定																						
東京(羽田) - 神戸	7往復程度	平成18年2月16日より新規就航予定																						
東京(羽田) - 新千歳	10-11往復程度	平成18年春季より新規就航予定																						
東京(羽田) - 那覇	1-2往復程度	平成18年夏季より深夜定期便運航予定																						
路線	備考																							
東京(羽田) - 鹿児島	平成18年4月21日をもって運航休止予定																							
東京(羽田) - 徳島	平成18年4月21日をもって運航休止予定																							
東京(羽田) - 大阪(関西)	平成18年3月31日をもって運航休止予定																							

<p style="text-align: center;">当中間会計期間 (自 平成17年 4月 1日 至 平成17年 9月30日)</p>	<p style="text-align: center;">前事業年度 (自 平成16年11月 1日 至 平成17年 3月31日)</p>
	<p>(3) 新株予約権の発行価額 無償で発行するものとする。</p> <p>(4) 新株予約権の行使に際して払込みをなすべき金額 新株予約権 1 個当たりの払込金額は、次により決定される 1 株当たりの払込金額に(2)に定める新株予約権 1 個の株式数を乗じた金額とする。 1 株当たりの払込金額(以下「払込金額」とする。)は、新株予約権の発行する日の属する月の前月の各日(取引が成立していない日を除く。)における当社普通株式の東京証券取引所における終値の平均値に1.025を乗じた金額(1円未満の端数は切上げ)とする。 ただし、当該金額が新株予約権発行日の前営業日の終値(取引が成立しない場合はその直近日の終値)を下回る場合は、当該終値とする。 なお、新株予約権発行後、当社が株式分割又は株式併合を行う場合、次の算式により払込金額を調整し、調整による 1円未満の端数は切上げる。</p> $\text{調整後払込金額} = \text{調整前払込金額} \times \frac{1}{\text{分割・併合の比率}}$ <p>また、時価を下回る価額で新株を発行又は自己株式の処分を行う場合は、次の算式により 1 株当たりの払込金額を調整し、調整による 1円未満の端数は切上げる。</p> $\text{調整後払込金額} = \text{調整前払込金額} \times \frac{\text{既発行株式数} + \frac{\text{新規発行株式数} \times 1 \text{株当たり払込金額}}{\text{新株式発行前の 1株当たりの時価}}}{\text{既発行株式数} + \text{新規発行株式数}}$ <p>(5) 新株予約権の権利行使期間 平成19年 7月 1日 ~ 平成24年 6月30日</p> <p>(6) 新株予約権の行使条件 新株予約権の割当てを受けた者は、権利行使時においても、当社の取締役、監査役及び従業員であることを要す。 ただし、任期満了による退任、定年退職の場合には(5)に定める権利行使期間の範囲内で、当該期間の開始時、又は退任もしくは退職のどちらか遅い時点から 2 年間に限り権利行使できるものとする。 新株予約権の質入その他の処分及び相続はこれを認めない。 その他の条件については、本株主総会及び取締役会決議に基づき、当社と対象取締役、監査役及び従業員との間で締結する「新株予約権割当契約」で定めるところによる。</p>

当中間会計期間 (自 平成17年4月1日 至 平成17年9月30日)	前事業年度 (自 平成16年11月1日 至 平成17年3月31日)
	<p>(7) 新株予約権の消却事由及び条件            当社は、新株予約権の割当てを受けた者が(6)に定める規定により、権利を行使する条件に該当しなくなった場合及び新株予約権を喪失した場合には、その新株予約権を消却することができる。            この場合、当該新株予約権は無償で消却するものとする。</p> <p>(8) 新株予約権の譲渡制限            新株予約権を譲渡するには、取締役会の承認を要する。</p> <p>(9) 細目事項            その他、新株予約権発行に必要な事項は今後の取締役会において決定する。</p>

## 5. 生産、受注及び販売の状況

### (1) 事業別売上高明細表

(単位：千円)

事業別	科目(事業内容)	当中間会計期間 自 平成17年4月1日 至 平成17年9月30日		前事業年度 自 平成16年11月1日 至 平成17年3月31日	
		金額	構成比	金額	構成比
国際線	旅客収入(国際線チャーター便による旅客の運送)	207,823	1.13	247,318	1.90
国内線	旅客収入(定期の航空機による旅客の運送)	17,246,425	93.57	11,976,906	91.92
	貨物収入(定期の航空機による貨物の運送)	732,152	3.97	590,122	4.53
国際線・国内線合計		18,186,401	98.67	12,814,347	98.35
附帯事業	附帯事業収入(航空運送に附帯関連する事業)	245,011	1.33	214,819	1.65
合計		18,431,412	100.0	13,029,167	100.0

(注) 前事業年度は決算期変更により5ヶ月間となっているため、増減金額の表示を行っていません。

### (2) 受注実績

当社は受注生産形態をとっておりません。よって該当事項はありません。