

株式会社ソラシドエア
統合レポート
2016



BRAND PROMISE

空から笑顔の種をまく。

“Seed Smiles in the Sky.”



経営理念

企業経営における
目的・基本方針

- 安全を経営の最重要課題とし、
サステイナブルな企業経営と地域社会への貢献を目指す
- お客様の利用しやすい運賃とハートあるサービスの提供
 - 地域社会および地域経済活性化への貢献
 - 少数精鋭によるたゆまぬ経営努力と好い人材の育成

安全理念

最も重視すべき
「安全」に対する
考え方

- 安全は経営方針の最重要課題であり
航空輸送の原点である
- 安全の確保には相互信頼と良好な
コミュニケーションが必要である
- 社員は安全に対する責任を自覚し絶えず
努力しなければならない

行動指針
(5カ条)社員として遵守すべき
行動のあり方・考え方

- 1.「安全」こそ経営の根幹、徹底して守り続けます
- 2.「お客様」の満足を追求し、こだわり続けます
- 3.「地域」と「社会」と共に歩み続けます
- 4.「持続可能な成長」に向けて、チームワークを大切に、
常にチャレンジしていきます
- 5.活力ある「好い会社」を創る為、明るく元気に努めます

INDEX

I Corporate Principles イントロダクション

経営理念・安全理念・行動指針・
社長メッセージ・目次 ————— 1

III Corporate Efforts ソラシドエアの取り組み

- 1.安全への取り組み ————— 5
- 2.運航業務への取り組み ————— 7
- 3.整備業務への取り組み ————— 9
- 4.運送業務への取り組み ————— 11
- 5.営業への取り組み(競争戦略) ——— 13
- 6.地域・環境と共に発展する取り組み —15

II Creation of Value and Capital

ソラシドエアの歩みと価値創造プロセス

ソラシドエアの歩み・沿革・価値創造プロセス — 3

IV Corporate Governance ソラシドエアのすがた

- 1.経営計画の概要 ————— 19
- 2.人財マネジメント ————— 20
- 3.財務状況 ————— 21
- 4.会社概要 ————— 23
- 5.コーポレート・ガバナンス ————— 24

- 本文中の「ソラシドエア」「当社」は株式会社ソラシドエアを指します。
- 当社とコードシェア運航をしている全日本空輸株式会社様は当レポートでは「ANA」と表記しています。
その他関係先様についても敬称を略しています。

社長メッセージ

当社は、2002年8月に宮崎ー羽田線に就航して以来、14年間、重大な事故もなく運航してまいりました。この間一貫して「安全」を経営の最重要課題とし、サステイナブルな企業経営と交通インフラを担う企業として地域社会への貢献を目指しております。

また2015年12月1日には、社名をブランド名と統一し株式会社ソラシドエアに改めると同時に新しいブランドキャッチコピー『メイク・ワンダー！～今までにない、新しい笑顔のために。』を打ち出し「顧客満足(CS)」を高めることにより名実ともに新たな一歩を刻んでいます。

一方、2016年4月に発生した熊本地震は、熊本・大分を中心に、直接的で甚大な被害を及ぼしました。亡くなられた方々にお悔み申し上げますとともに、被災された方々に心よりお見舞い申し上げます。これまでの復興に向けた政策的な支援は有効に機能してきましたが、本格的な回復への道のりには長期を要する状況にあります。当社も復興に向けて継続して取り組んでまいります。

当社としては、想定されるさらなるリスクに対処しつつ、さまざまな資本をいかに活用し、価値創造に取り組んでいるかを、以下に簡潔に述べます。

1.財務資本

自己資本50億円の効率的な運用に努め継続安定配当できるように昨年度を上回る利益を目指しております。

2.物的資本

新造機ボーイング737-800型機を2011年7月から投入し、2014年10月に旧機材からの更新がすべて完了、2015年3月には新たに12号機を投入しております。最新鋭機の導入により、安全性と高品質が確保されると共に省エネルギーにも貢献しております。さらに地上でのオペレーション設備の高度化も推進しております。

3.人的資本

743名の人財(うち運航乗務員106名、客室乗務員215名)が日々、経験を深め、専門知識を吸収しつつ業務に取り組んでお

ります。また社内研修システムの充実に努めるとともにANAから主に技術面を中心とする事業運営上のノウハウの提供や出向者の派遣など全面的な支援をいただいております。

4.ネットワーク資本

当社は、九州を拠点として東京、沖縄を結び国内10路線1日68便の運航を行っています(九州ー羽田線5路線1日50便、沖縄線5路線1日18便)。また当社はANAとコードシェア契約を締結しており、お客様の利便向上に加え、運航上の高品質化にもつながっております。さらに2015年10月には当社として初の国際線チャーター便「宮崎ー台湾(高雄)」も運航しました。また今年の夏には、臨時便ながら当社初の「羽田ー沖縄(那覇)」直行便を1日1往復、11日間運航しました。今後も顧客のニーズに応えるべく社内体制を構築してまいります。

5.自然・社会資本

当社は、九州、沖縄と東京、神戸、中部を結ぶ空の旅を年間165万人のお客様に提供しております。九州、沖縄の豊かな自然環境が保護され地域社会が発展することは当社の長期的な成長の原動力です。特に九州において熊本地震の影響は今日も続いていますが、「がんばろう!九州」復興支援プロジェクトを始動するなど当社はなお一層地域社会との連携を深め、復興に向けたさまざまな業務施策に取り組んでまいります。また全機に最新機材を導入することにより地球環境にもやさしいエアラインを目指しております。

本レポートは、株主、お客様、事業パートナーの皆様、地域社会を構成する多くのステークホルダーの皆様に、当社の価値創造のプロセスをご理解いただくために取りまとめたものです。

当社は今後とも安全、安心で快適な空の旅を提供していくことによって、地域になくってはならない企業を目指し、「ソラシドエア」ブランドの価値をより一層高めてまいります。なお一層のご支援とご理解をお願い申し上げます。

株式会社ソラシドエア
代表取締役社長

高橋 洋



たゆまぬ経営努力

「空から笑顔の種をまく。」ソラシドエアは一步一步着実に、新鋭機材の導入・人財の育成・ネットワークの充実を図ってきました。2008年3月期決算から9期連続して黒字を継続、2014年6月から配当も開始しました。ソラシドエアは「九州・沖縄の翼」として安全・快適・経済性を実現し、サステイナブルな成長を目指しています。

ソラシドエアの歩み

		[決算年月]	2008年3月	2009年3月	2010年3月	2011年3月	2012年3月	2013年3月	2014年3月	2015年3月	2016年3月
営業収入の推移	【財務資本】 営業収入	百万円	22,342	22,657	24,273	26,345	29,226	30,655	34,937	35,624	38,055
	営業利益	百万円	378	144	388	1,056	655	1,945	1,568	1,076	2,012
	経常利益	百万円	63	133	270	825	650	1,843	1,350	1,598	1,661
	当期純利益	百万円	113	96	251	769	536	1,101	71	1,536	930
	資本金	百万円	1,934	1,934	1,934	2,345	2,345	2,345	2,345	2,345	2,345
	発行済株式総数	株	177,374	177,374	177,374	209,008	209,008	209,008	209,008	212,564	212,564
	純資産額	百万円	139	236	520	2,256	2,695	4,219	4,144	4,763	5,004
	総資産額	百万円	4,793	4,989	6,897	8,501	9,687	10,759	14,791	16,335	18,956
	1株当たり純資産額	円	123.62	1,978.30	4,360.55	14,940.11	17,852.52	27,941.04	21,572.13	22,407.44	23,542.37
	1株当たり配当額	円	—	—	—	—	—	—	100	500	500
	1株当たり当期純利益金額	円	-94.54	-238.44	1,060.54	4,661.54	2,725.46	6,467.23	-356.43	8,190.57	4,378.00
	自己資本比率	%	2.9	4.7	7.5	26.5	27.8	39.2	28.0	29.1	26.3
	ユニットレベニュー※1	円	10.6	11.0	10.1	9.9	9.7	9.6	9.0	8.8	8.6
経常利益の推移	ユニットコスト※2	円	10.4	10.9	9.9	9.5	9.5	9.0	8.6	8.5	8.1
	自己資本利益率	%	137.1	51.3	66.4	55.4	21.6	31.8	1.7	34.5	19.0
	【物的資本】 ボーイング737機材数 400型機 機		7	8	9	10	9	6	4	—	—
	800型機 機		—	—	—	—	3	6	9	12	12
	【人的資本】 従業員数	人	479	501	586	668	686	714	702	716	743
	【ネットワーク資本】 有償旅客数	人	994,468	981,651	963,712	1,026,008	1,159,801	1,345,873	1,556,697	1,606,127	1,658,149
	提供座席キロ※4 ※3	千席・キロ	1,599,346	1,531,996	1,626,170	1,745,227	1,948,393	2,118,132	2,527,007	2,675,898	2,787,794
	有償旅客キロ※5	千人・キロ	1,072,337	1,056,852	1,027,828	1,086,163	1,215,414	1,410,344	1,645,700	1,702,049	1,736,359
	有償座席利用率※6	%	67.0	69.0	63.2	62.2	62.4	66.6	65.1	63.6	62.3
	運航便数※7	便	12,906	12,860	15,546	17,285	19,382	19,627	22,171	22,355	24,600
	自然・社会資本 九州人口※8	千人	14,653	14,616	14,595	14,596	14,580	14,555	14,523	14,484	14,454
	九州延べ宿泊者数※9	万人泊	4,466	4,457	4,262	4,927	6,052	6,208	6,948	6,951	7,361

※1 ユニットレベニュー＝座席キロ当たりの営業収入 ※2 ユニットコスト＝座席キロ当たりの営業費用 ※3 ANAへの座席販売分を含みません。
 ※4 提供座席キロ＝提供座席の飛行した距離(キロ)の合計 ※5 有償旅客キロ＝有償旅客が飛行した距離(キロ)の合計

※6 有償座席利用率＝座席数に対する有償旅客数の搭乗割合(有償旅客キロ÷提供座席キロ) ※7 臨時便を含みます。 ※8 総務省統計局統計調査より ※9 国土交通省九州運輸局宿泊旅行統計調査より

財務資本

総資産189億円、純資産50億円、自己資本利益率19.0%※

物的資本

ボーイング737-800型機12機、平均機齢2年10カ月※
安全、快適、省エネルギー運航の実現

人的資本

従業員743名(うち運航乗務員106名、客室乗務員215名※)

ネットワーク資本

九州・沖縄と東京・神戸・中部を結ぶ10路線全便、ANAとの共同運航

自然・社会資本

九州・沖縄の発展と共に成長

※2016年3月末現在

「ソラシドエア」の価値創造プロセス

財務資本の効率活用

+

統一機材による安全性・快適性・低コストの実現

+

運航・整備・運送・スタッフ部門の人財の育成

+

省エネルギー運航による環境負荷の軽減

+

九州・沖縄と東京・神戸・中部とのつながり

「空から笑顔の種をまく。」
九州・沖縄の翼として
安全・快適・経済性を実現し
サステイナブルな成長を目指す。

【2016年度※10計画】

営業収入……………377億円

営業利益……………18億円

当期純利益……………10億円

ユニットコスト……………8.1円

※10 2016年4月1日～2017年3月31日



代表取締役社長
安全推進会議議長

高橋 洋



安全統括管理者
増田 秀隆

安全は当社の原点であり 経営の根幹をなす存立基盤である

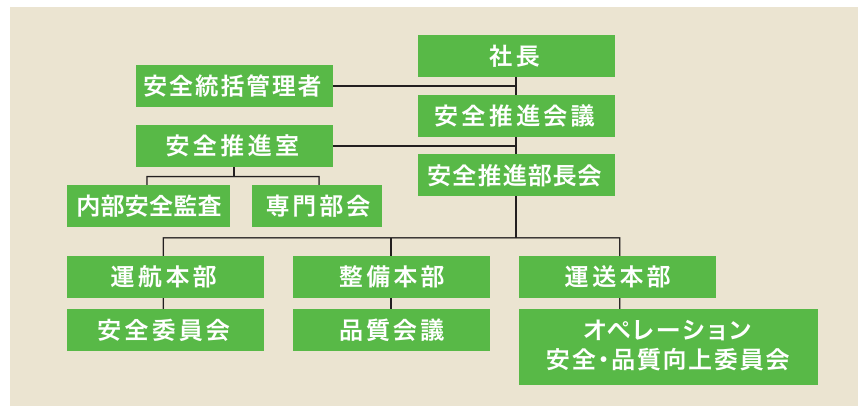
航空運送事業者であるソラシドエアにとって、安全運航は第一の使命であり、お客様の信頼につながるものです。その結果として長期にわたり成長に欠かすことができない経営戦略上のファースト・プライオリティになります。当社は経営トップによる安全最優先に対する決意を社員に向けて次の通り掲示しています。「安全は航空輸送を担う当社の原点であり、全てに優先する最重要課題です。常に最高水準の安全を保ち、追求し続けることが、社会的責務であるとともに、航空会社として存立するための必須要件です。」

——『社長安全宣言』より

安全推進のための組織

当社では、安全管理の取り組みを統括的に管理する「安全統括管理者」を選任しており、航空法でも定められている非常に重要な職務になります。安全に関する最高の審議機関として社長を議長とした「安全推進会議」を設置しています。さらに下部機構として各部門の部室長に

より構成される「安全推進部長会」を設置しています。各本部はそれぞれの部門内に安全に関する会議体を設け、安全目標の設定、安全施策の策定および実行状況の把握を行う安全推進体制を構築しています。



安全推進のためのガバナンス・戦略

安全管理システムにおけるリスクマネジメント体制

① 航空輸送の安全確保のために遵守すべき事項を当社「安全管理規程」に定めています。安全管理システムを機能させるため経営トップから現場までが一丸となり、運航の安全確保のために顕在化した不安全事象ならびに潜在的な不安全事象に対してリスク評価を行い、そのリスクレベルに応じて対策を検討し、リスクを許容可能な水準に留めるよ

う管理して不安全事象の未然防止につなげています。

② 運航の安全に係る情報を体系的に収集し、要因分析、対策の立案（PLAN）、実行（DO）、評価（CHECK）、改善（ACTION）をひとつのPDCAサイクルとして継続的に循環しながら安全性のさらなる向上を推進しています。

義務報告・自発報告の制度を通じて報告された安全情報の共有

① 日常業務で各社員が気付いた安全上の課題などについて、報告しやすい環境を整備し報告される安全情報をもとに運航の実態把握、課題識別や改善を図っています。

② 義務報告制度により航空機の運航に直接携わる社員に対し、安全に影響を及ぼす事象について速やかに報告を行うことを義務付け、安全対策に活用しています。

③ 当事者が経験したヒヤリ・ハット、当事者しか知り得ない不安全事象を自発的に報告する制度を運用しています。ヒヤリ・ハットの実績は毎年500件程度が報告され、内容

については、訓練を受けたリスクマネジャーが規定に従いリスク評価を行い、対策が必要なものは組織的に要因分析、改善策を実行し、事故の未然防止に活用しています。

④ SaRMAT: Safety Report Monitoring & Analysis Team（安全に関する報告書の評価分析委員会）を組成、安全に関する報告書を統括し発生した事象を広範に把握、総合的な観点から組織横断的に分析評価を実施しています。これにより、全社のあるいは部門にまたがる課題や問題点を抽出し、その対応策や提言を行っています。

飛行記録解析プログラム（FOQA: Flight Operational Quality Assurance）

安全運航の維持と運航品質の向上を目的として、すべての運航便における飛行データを収集・解析・評価することで、

日常運航の不安全要素を抽出し、必要な予防措置をタイムリーに講じています。

3つの監査体制

① **内部安全監査** 社長直轄の組織である安全推進室の中に内部安全監査チームを設置しています。各部門・空港支店に対し年度1回以上の頻度で実施し、各部門・空港支店が行っている業務が規定通り行われているか、また安全管理システムが有効に機能しているか等、客観的な立場で評価し、課題の抽出、改善の要請を行い不安全事象の未然防止に役立っています。

② **航空局による安全監査** 国土交通省航空局より当社組織：運航本部、整備本部、運送本部、安全推進室を対象に年

4回、ならびに各就航基地に対する監査を年度計画に基づいて定期的に受検、また計画に予定されていない随時監査を受検することもあります。監査結果は、安全推進会議、安全推進部長会、内部安全監査員会議等においてすべて報告し、情報の共有を行っています。

③ **ANAコードシェア監査** 当社はANAとの共同運航を行っていますので、2年に1回、ANA安全品質監査部によるIOSA（監査の国際基準）に準拠した監査を受けています。

安全に関する社内啓発活動等の取り組み

① 社長・安全統括管理者が夏季と年末年始の多客期前に各部門・支店を巡視し、安全目標に対する取り組み状況の確認・把握や日常においては空港支店長や整備部長が空港内の現場に出て安全点検を行っています。

② 安全に関する啓発活動は、各部門選出の社員によって構成される安全啓発委員会が主体となって、全社規模で安全意識の醸成と部門間の相互理解を目的としたSafety Forumを定期開催しています。また社内安全情報や各職場の取り組み

や他社発生事故の分析紹介、航空法に関わる制度変更の解説等を冊子化した社内安全誌「S-Navi」を各部室へ定期配布し、全社員へは社内イントラネットを通じて開示しています。さらに他職種交流の一環として、他部門の業務を理解することを目的に航空安全セミナーを実施するほか、他社の事故事例を習い、航空安全の重要性を認識するために他社安全研修センターの見学等を行っています。その他安全標語を募集しポスターにして各事業所に掲示し安全意識の高揚を図りました。

2015年度 実績

国から受けた行政処分または行政指導

2015年度はありません。

2015年度 安全目標 実績

2015年度 安全目標	実績
航空事故・重大インシデント 0件	0件
ヒューマンエラーに起因する事態報告 10,000運航回数あたり、2.46件未満	10,000運航回数 あたり、3.22件

※当社は創業以来、航空事故の発生はありません。また重大インシデントは（2005年2月に発生した航空機内の気圧の異常な低下に至ったことによる）過去1件です。

2016年度 目標

① 重大指標として「航空事故・重大インシデント」を設定し目標値を0としました。

② 第2の指標として「ヒューマンエラーに起因する事態報告の件数」を掲げ、昨年度の実績値に対し7%向上した数値である10,000運航回数あたり、3.00件未満を目標値としました。

③ 第3の指標として「航空安全情報自発報告制度（VOICES）への報告件数」を設定し、目標値を8件以上としました。2016年度は運航品質、機材品質の向上を目指し、安全指標、安全数値目標の達成に取り組んでいきます。

ソラシドエア 安全報告書

航空法第111条の6（本邦航空運送事業者による安全報告書の公表）の規定に基づき、「安全報告書」を毎年公表しています。詳細は次のURLからダウンロードできます。
http://www.solaseedair.jp/corporate/safety/safety_report.pdf



取締役
運航本部長
増田 秀隆

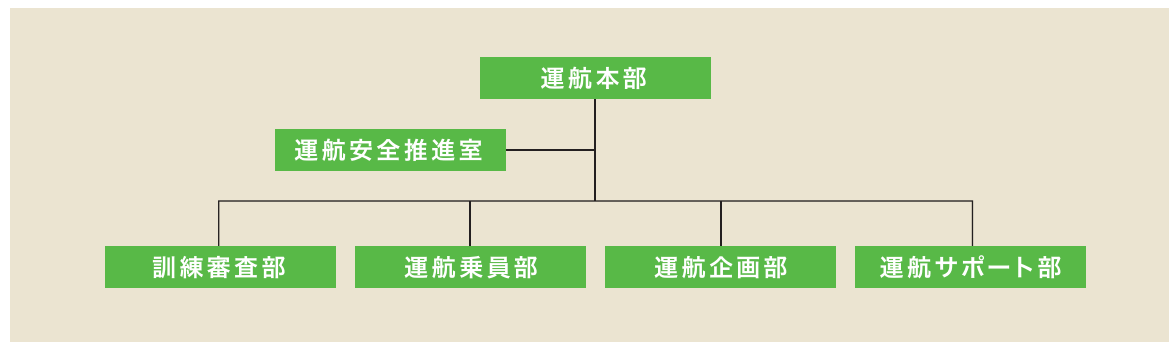
安全運航の堅持と運航品質の向上を目指し、人財育成を強化

安全運航を堅持するための組織

運航本部は、航空機を操縦する運航乗務員と運航乗務員を支える地上スタッフで構成されています。運航乗務員は機長と副操縦士で構成され、安定的に運航を行うために必要な操縦士を確保しています。地上スタッフは、運航乗務員の乗務スケジュール作成や健康管理等、直接運航乗務員を支える運航乗員部、操縦士の養成および操縦士の技倆維持のための訓練・審査の実施・管理を行う訓練審査部、日々の運航状況をモニターし、不具合事象を未然に防ぐ運航本部全体の安全をつかさどる運航安全推進室、航空機の運航に必要な航法、航空機システム等の技術支援を行う運航サポート部等で構成されています。

運航の安全は、航空機の性能と人によって維持されるものであり、運航本部では人財育成の強化に組織的に取り組んでいます。副操縦士の養成に当たっては、約1年間

の訓練期間中、操縦士として必要な知識・技倆の習得はもちろんのこと、操縦士の前に社会人としての規律や考え方について訓練を通して、指導しています。



運航乗務員の養成と技倆維持

運航乗務員の養成は、航空大学校および私立大学操縦士養成課程等を修了した者を採用し、ボーイング737型機の資格を取得させ、副操縦士に任用する養成課程と副操縦士から機長に昇格させる養成課程に区分されます。当社は副操縦士の養成から機長昇格まで一貫した訓練体制を構築し、自社養成運航乗務員による運航を行っています。副操縦士から機長昇格までの期間としては、最短で6年となっており、この6年間で知識・技倆を向上させるため、日常技倆管理制度を導入し、運航乗務員一人一人の技倆レベルと傾向の管理を行っています。

また2012年6月に指定本邦航空運送事業者としての指定を国から受け、国の運航審査官に

代わって、当社の査察操縦士が定められた「範囲内の機長」の審査を実施する体制となっています。これは運航乗務員の訓練・審査に関わる体制および能力が認められた証です。

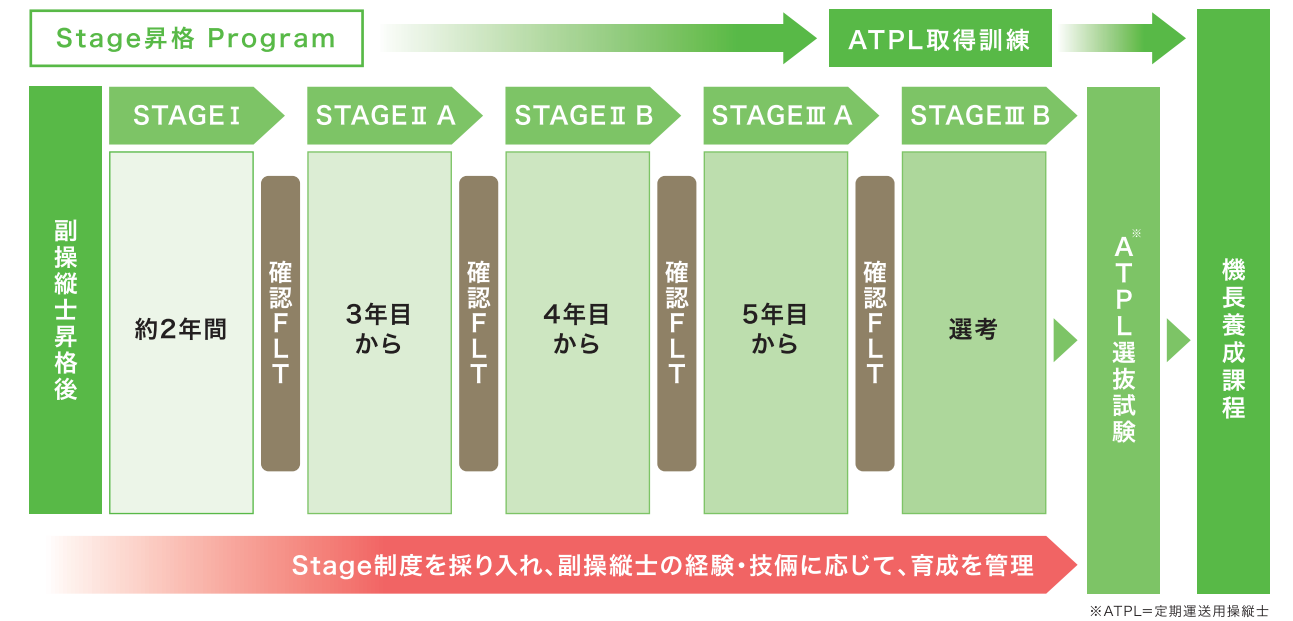


シミュレーター訓練



実機訓練

副操縦士から機長への昇格課程



安全運航への取り組み

会社全体の安全を管理する安全推進室とは別に、運航本部には運航安全推進室を設置し、運航に関わる安全管理を徹底しています。

運航安全推進室では、日々の運航状況を一便一便モニターし、不安全な操作・運航等を未然に防止する活動を

行うとともに、快適な運航についてのアドバイスを運航乗務員に行っています。また世界中で発生する事故事象を運航乗務員に適切に紹介するなど、安全意識の啓発に取り組んでいます。

高規格運航方式の導入

近年、わが国においては、GPSの活用を前提とした高精度で効率の良い運航方式や、低視程時にも安全な着陸が可能とする高カテゴリー計器着陸装置の導入が進められ

ています。当社もこれらの新技術を積極的に導入し、運航品質の向上を図ることにより、お客様の利便性を高めています。

人財育成

自社で養成した機長を中心とした会議を設定し、日々の運航に関わる課題や効率的な運航の検討、業務改善の取り組みを行いながら、将来を担う若手機長の人財育成に取り組んでいます。すでに20名以上の自社養成機長が管理職・査察操縦士・各教官操縦士等に任用され、組織運営ならびに技倆管理の中心となってきています。また地上スタッフにおいても、運航本部配属後は、

運航本部として必要な一定の知識教育やOJTを実施するとともに、年2回運航本部研修会等の教育を実施し、当社の将来を担う若手の育成に注力しています。



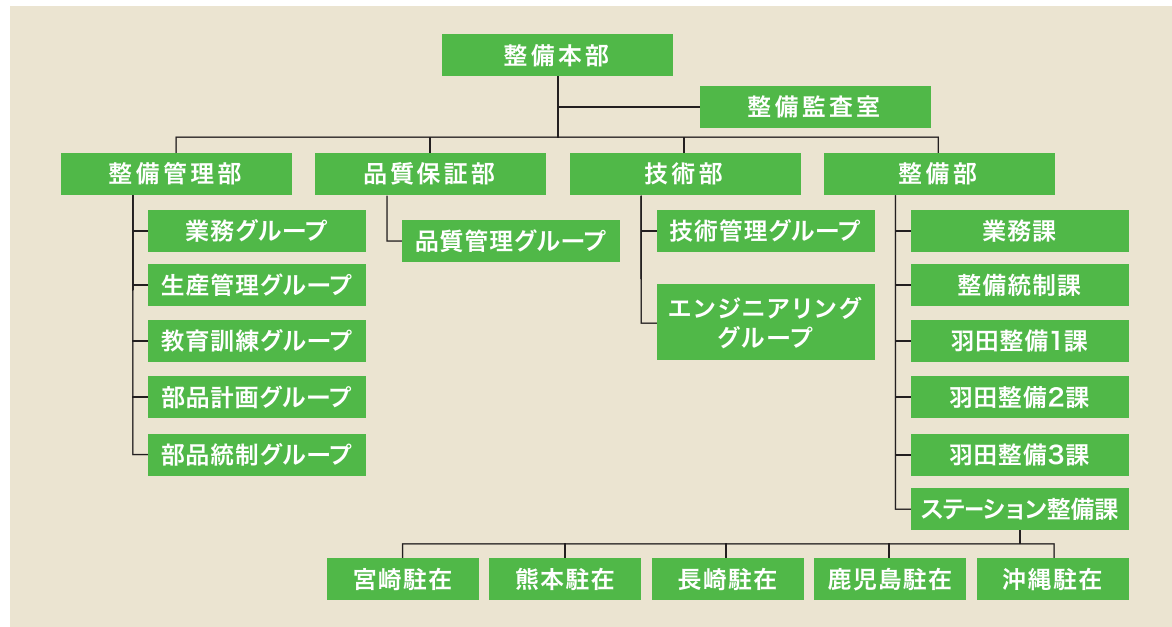
地上スタッフ 本部研修会

航空機材品質&整備コストで 日本No.1に向けて

整備部門の組織

整備部門は、航空機を安全に、かつお客様に快適な機内空間を提供するために、出発前および飛行間で点検整備を行う整備士と、整備作業を実施するための基準となる規定類の改訂、整備計画の立案、部品管理等の業務を行うスタッフで構成されています。

整備士と整備スタッフは、機材品質の維持・向上と整備コストの適正化の実現に向けて、日々努力、連携し、お客様の満足度向上を目指しています。



ビジネスモデル

最新鋭機材の運用

当社は、最新鋭のボーイング737-800型機を12機運航しており、平均機齢は2年10カ月（2016年3月末

現在）と新しく、適切な整備体制により、高品質で安全な空の旅を提供しています。

自社ライン整備と整備の委託

出発前および飛行間での点検や不具合修復を行う整備は、羽田空港をはじめとする6拠点で自社の整備士で整備業務を行っており、また現場を支えるスタッフ業務についても自社で運営しています。これにより、機材導入をはじめ、航空会社として必要不可欠な機体整備に関するノウハウ等を確実に蓄積しています。（大分空港をはじめとする4拠点についてはANAに委託）

また定期的な重整備（6,000飛行時間ごとまたは

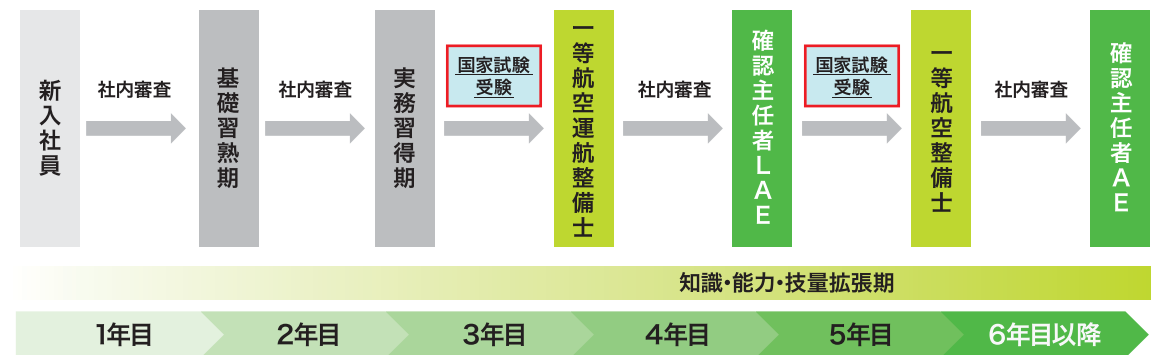
4,000サイクルごとに実施する大規模整備）においてはANAグループの整備会社や海外の整備会社に委託し、各社から高品質な整備業務の提供を受けています。ソラシドエアでは、自社体制により整備業務に係るノウハウの蓄積を図るとともに、高い品質を誇るANAをはじめとする企業に一部整備作業を委託するなど、合理的な体制・運営でお客様へ高品質な機体による安全で快適な空の旅を提供しています。

訓練・審査

整備士は航空機を安全に運航させるために、最新技術により設計・製造された機体を構成する各システム・部品が正常に機能しているかの点検・整備を行っており、専門的な知識や能力が必要とされます。社内訓練と現場における経験を積み、

国家資格である一等航空運航整備士、一等航空整備士資格を取得し、さらに社内での訓練と経験を積み重ね、審査に合格することにより社内資格が付与されます。また資格取得後も知識等の維持向上のため2年ごとに定期訓練を受講しています。

新入社員から確認主任者AE発令までの課程



注：AE（Authorized Engineer:認定事業場において、国の検査の一部を代行できる者）
LAE（Limited Authorized Engineer:認定事業場において、AEの一部業務を実施できる者）

社内監査

整備部門では、整備本部長直轄組織の整備監査室および社長直轄組織である安全推進室からの定期的な社内監査を受けるのみならず、国土交通省航空局より四半期

ごと、コードシェアパートナーであるANAから2年に1回の監査を受け外部の客観的な視点からも、運航の安全性を担保しています。

認定事業場

当社の羽田空港整備基地は法令上の基準に適合する事業場として、航空機等について認定を受けた業務を実

施した場合は、国の検査の一部を省略することができる認可を国から受けています。

連続式耐空証明

当社は、国土交通省より、整備規程に基づき適切な整備体制が確立され、かつ十分な能力を有し、これらに基づき適切な整備が行われることにより継続的に安全性が確保されることが認められました。これにより、機体ごとの年1回

の国土交通省による耐空検査が免除されています。そのため機材の稼働を止めることなく予備機材として確保することが可能となり、定時性の確保とお客様の利便性の向上に寄与しています。

システム

当社では、米国のTRAX社が開発し国内外の主要な航空会社でも利用されている整備管理システムを導入しています。このシステムにより、航空機の技術・品質管理、整備記録やその他文書管理、生産計画の立案、経理システムと連携した財務会計など、整備業務に係る重要な項目について適切に管理しています。また当社では、米国のテレ

ダイン社が開発した運航中の航空機の状況を到着時にワイヤレス通信で地上に送信するシステムを導入しており、地上の整備部門がリアルタイムで航空機の状況を把握し、的確かつタイムリーな整備ができる体制を構築しています。これらにより、お客様に安全・快適な空の旅を提供できるよう機材品質の向上を図っています。



執行役員
整備本部長

田頭 洋一

取締役副社長
運送本部長

上田 幸彦

執行役員
運送本部副本部長

宮本 尊

全てはお客様満足のために

取り巻く環境を勘案し、当社の立ち位置を見極め
次の成長に向けた基盤づくりをする

運送(運航管理・ダイヤ管理・空港・機内・保安)のための組織

フロントスタッフ

就航地10空港の旅客運送・グランドハンドリング業務において、安全性、定時性および快適性の向上によるお客様満足の向上を目指しています。現在、空港旅客職員は羽田空港に自社員を約60名配置(その他空港はANAに委託)しており、お客様に安全、安心でストレスのない円滑なチェックイン・改札業務と、ホスピタリティ溢れるサービスを提供しています。

また客室乗務員は約200名在籍していますが、機内では笑顔でお客様をお迎えし、ホスピタリティ溢れるサービスでもてなしをするほか、保安要員という大変重要な役割を担っています。そのため万一の緊急時には、お客様を確実にお守りするよう、約2カ月に及ぶ初期訓練のほか、1年に1回は必ず定期訓練を受けています。また機内における危険を未然に防止する活動を行うなど、安全運航を堅持するための各種取り組みを行っています。当社の空港旅客職員と客室乗務員は、ブランドプロミスである「空から笑顔の種をまく。」の実現に向けて、空港・機内との間で境のないサービスを実現するため日々努力しています。またどのタッチポイントでもソラシドエアらしさをお客様に感じていただくために、予約をいただく段階からさ

まざまな部門と連携しながら、サービスの客観的な把握に努め、お客様の満足度向上を目指しています。

その他、運送を支える業務には、出発便・到着便の地上支援業務、空港職員や客室乗務員を管理するスタッフ業務、フライトプランを策定する運航管理者や運航支援者、ダイヤ管理や定時運航を支える運航統制者やランプコーディネーターなどがあります。フロント業務とスタッフでチームワーク強化を図りながら、日々の安全・定時・快適な運航を実現しています。なお航空保安室では、お客様に安全・安心な空の旅を提供できるよう、航空機によるハイジャック・テロ等の不法妨害行為を未然に防止するため、航空保安対策の強化に取り組んでいます。



ビジネスモデル

空港サービス

2014年度より開始した女性をターゲットにしたサービス“ソラ女子プロジェクト”の一環として羽田空港では、お子連れのご家族にご利用いただけるベビーカーを新しく導入しました。お子様の顔が見え安心できる対面式のベビーカーです。

本年4月に羽田空港のソラシドエアカウンターをリニューアルしました。お手伝いが必要なお客様が座ってゆっくり手続きができるローカウンターや機内を体感できるフリースペースでは、九州の就航地のパンフレットも設置し情報発信を行っています。

また民間資格『サービス介助士』の資格奨励を始めました。ご高齢の方やお身体の不自由な方を手伝う際に必要な介

【羽田空港カウンター】



あらゆるお客様のチェックインスタイルに対応可能なカウンターへリニューアル

助技術とおもてなしの心を学び、今後も安心、満足していただけるような空港サービス提供に向けて取り組んでいきます。



お手伝いが必要なお客様が座って手続きをすることができるローカウンターを設置



機内インテリアを装ったフリースペース「ソラシドテラス」を新設

機内空間とおもてなし

当社は、ボーイング737-800型機を12機運航していますが、最新鋭機材によるボーイング・スカイインテリア(LED照明やスタイリッシュな手荷物収納スペース)をお楽しみいただけるほか、シートピッチも平均31.9インチ(81cm)という標準的なものより広く配置しています。

機内では、就航地の特産品を用いたアゴユズスープをはじめとした飲み物の無料サービスや、ご搭乗時にのみお求めいただけるオリジナル商品の販売を行っています。また「ソラ女子サービス※」として、スペシャルドリンク ハーブ

ティ、保温性と手触りにこだわったブランケット、くつろぎアイテムとしてクッション、女性優先化粧室「ソラ女子ルーム」にはささやかなアメニティも用意しています。“お客様の「安心・感動」の実現”を合言葉に、ホスピタリティ溢れる客室乗務員が、心からの笑顔でお客様に快適な空の旅を提供しています。

※「ソラ女子サービス」とは、すべての女性のために心地よい空の旅を提供する、女性社員による取り組みです。



【機内インテリア】

最新客室「ボーイング・スカイインテリア」を採用



【シートピッチ】

平均81cmの余裕ある座席間隔でゆとりある空の旅を提供



【オリジナル商品】

オリジナル商品を開発し、機内でのみ販売しています。



常務取締役
吉村 浩一

収益最大化に向けた営業力強化

当社を取り巻く競争環境

当社を取り巻く航空業界は、目まぐるしく状況が変わる厳しい競争環境の下にあります。マクロ環境においては原油価格や為替相場の不安定な動きが続いており、その変動は、当社収支へ大きな影響を与えるものとなっています。競合他社との運賃競争やLCC（Low Cost Carrier）の急速なネットワークの拡大など、今後国内需要が頭打ちとなることが見込まれるなかで、当社を取り

巻く環境はますます厳しくなっています。このような状況においても当社がお客様に選ばれるエアラインになるためには、経営ビジョン「新たな成長に向け、強いソラシドエアになる」の具現化が必要です。お客様のニーズに沿った利用しやすい運賃や“ソラシドエアらしい”サービスを提供することでお客様に選ばれるエアラインを目指していきます。

経営環境



ビジネスモデル

ANAとの提携

当社は、2006年4月よりANAとコードシェア運航を行っており、当社の安定収益の柱の一つになっています。また機内のサービス面においてもANAと同品質のフル

サービスを行っており、ドリンクサービスや九州・沖縄の食品や特産品を中心としたソラシドブランド商品の機内販売をしています。

利用しやすい運賃、多様な商品

運賃については、75日前までの予約で大変お得な運賃「バーゲン75」をはじめとする「バーゲンシリーズ」、急な出張に便利な「特売りシリーズ」やWeb限定販売の「カケコミWeb割」のほか、法人のお客様にはご搭乗日当日まで予約が可能（予約変更も可）で、しかもお得な運賃「ソラシドbiz割」を2015年7月より導入するなど、個人・法人を問わずご利用いただきやすい運賃を多数提供しています。

また旅行需要の取り込みについては、お客様が航空券と宿泊施設、レンタカーなどのオプションを自由に組み立てることができるダイナミックパッケージ「ソラシド+（ぶらす）」も加わり、プレジャー需要からビジネス需要まで幅広く、これまで以上に

お客様のニーズにお応えすることが可能となりました。充実した各運賃と「ソラシド+（ぶらす）」で販売拡大を志向していきます。

その他、機内誌「ソラタネ」については、機内のみならず当社のホームページからもアーカイブを閲覧できるようにしました。また以前より寄せられていた「ソラタネを毎号手にとって読みたい」とのご要望にお応えすべく2016年1月より定期購読を始めました。「ソラタネ」は当社が就航する自治体の食や文化などをいろいろな角度から紹介しています。「地域に密着したエアライン」として運航する自治体の情報発信に引き続き努めていきます。



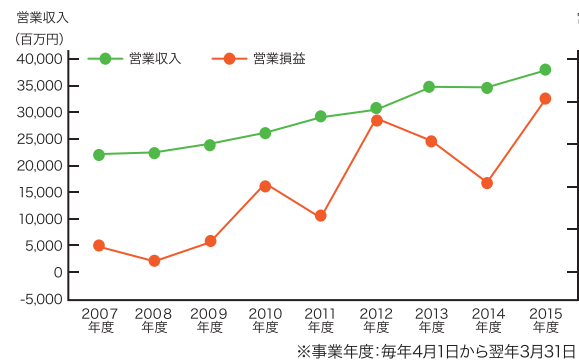
今後の営業戦略

営業収入および年間旅客数の推移

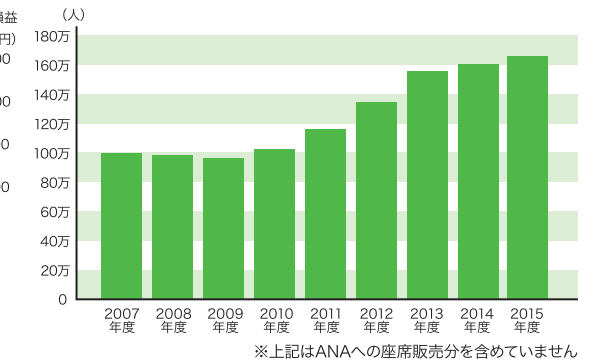
2002年8月に宮崎—東京（羽田）線に就航して以来、「九州・沖縄の翼」として九州を拠点とした路線展開を行ってきました。現在は東京（羽田）発着5路線1日50便、沖縄（那覇）発着5路線1日

18便の運航を行っています。路線の拡大と共に当社の営業収入および旅客数は、堅調に推移して、2015年度決算では年間有償旅客数が1,658千人、営業収入は38,055百万円となりました。

営業収入・営業損益の推移



有償旅客数の推移



重点施策

首都圏における当社の認知度はまだまだ不足しており、ビジネス層を含め多頻度ユーザーの囲い込みも十分ではありません。これらの対策として首都圏に向けて、これまでさまざまなキャンペーンや法人セールスを積極的に展開することで認知度向上を図ってきました。近年のスマートフォンなどのモバイル端末普及に伴い、従来の活動に加えWebでの広告宣伝活動の強化に努めています。例えばWeb検索サイト上に広告を掲載することでさらなる認知度向上を目指すほか、自社で運営するFacebookやLINEといったソーシャルネットワークサービスを通して、運賃やイベントのお知らせなどを潜在ユーザーに対し効果的に提供することで搭乗促進へつなげていきます。

多頻度ユーザーの囲い込みに関しては、約17万人を擁しているスマイルクラブ会員の皆様へのサービスの1つとして「Solaseed Airカード」を導入しています。このカードはスマイルクラブ会員カードに三井住友カード株式会社と提携したクレジットカード機能がプラスされたうえ、カード利用により貯まったポイントをソラシドエアのマイルへ交換できるとも便利なカードです。また2016年4月からは「Solaseed Air

ゴールドカード」を保有し、かつ年間搭乗回数が20回以上の会員の方については「ソラシドファーストメンバーズ」として優先して搭乗できるサービスを開始しました。その他、搭乗予定日の10日前までお得な運賃で購入できるカード会員限定運賃「ソラシドカード割」を2016年8月に導入しました。これからもスマイルクラブ会員の皆様にご満足いただけるサービスを提供し、会員数の拡大と多頻度ユーザーの囲い込みを図っていきます。

2016年8月には、東京（羽田）—沖縄（那覇）線を臨時運航便として期間限定で22便運航しました。



「Solaseed Airカード」「Solaseed Airゴールドカード」の広告



常務取締役

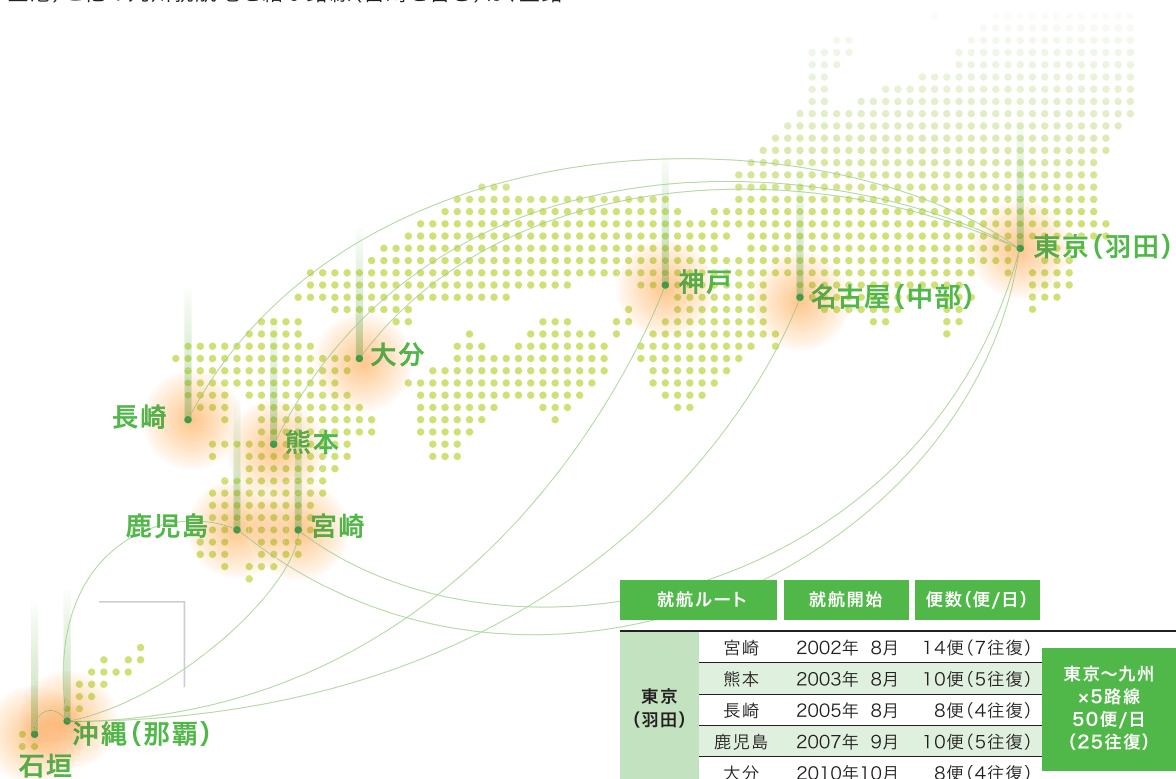
吉村 浩一

九州・沖縄の翼として、 地域に根差したエアライン

路線展開

現在、宮崎ー東京（羽田）線の運航便数が、年間全運航便数の20.6%を占め、最も大きな路線であり、また東京（羽田空港）と他の九州就航地を結ぶ路線（宮崎を含む）は、全路

線の73.7%を占めています。このことから九州・沖縄の発展が当社の長期成長の原動力になると考えています。



就航ルート	就航開始	便数(便/日)
東京(羽田)	宮崎 2002年 8月 14便(7往復)	東京～九州 ×5路線 50便/日 (25往復)
	熊本 2003年 8月 10便(5往復)	
	長崎 2005年 8月 8便(4往復)	
	鹿児島 2007年 9月 10便(5往復)	
	大分 2010年10月 8便(4往復)	
沖縄(那覇)	鹿児島 2009年 2月 4便(2往復)	沖縄路線 ×5路線 18便/日 (9往復)
	宮崎 2009年11月 2便(1往復)	
	神戸 2013年 6月 6便(3往復)	
	名古屋 2015年 3月 2便(1往復)	
	石垣 2015年 3月 4便(2往復)	

【2015年度 運航・輸送実績】

就航ルート	運送実績		運航便数 (便)
	有償旅客キロ (千人・キロ)	提供座席キロ (千席・キロ)	
宮崎ー東京	437,228	686,280	5,079
熊本ー東京	350,284	504,639	3,607
長崎ー東京	309,176	432,894	2,929
鹿児島ー東京	264,002	526,846	3,609
大分ー東京	187,243	333,274	2,901
鹿児島ー沖縄	49,857	61,422	1,438
宮崎ー沖縄	25,013	33,979	721
神戸ー沖縄	74,153	149,634	2,163
名古屋ー沖縄	25,550	35,603	725
石垣ー沖縄	13,852	23,223	1,428

項目	2014年4月1日 2015年3月31日	2015年4月1日 2016年3月31日
有償旅客数 (人)	1,606,127	1,658,149
提供座席キロ (千席・キロ)	2,675,898	2,787,794
有償旅客キロ (千人・キロ)	1,702,049	1,736,359
有償座席利用率 (%)	63.6	62.3

※提供座席キロ＝提供座席の飛行した距離(キロ)の合計

※有償旅客キロ＝有償旅客が飛行した距離(キロ)の合計

※有償座席利用率＝座席数に対する有償旅客数の搭乗割合(有償旅客キロ÷提供座席キロ)

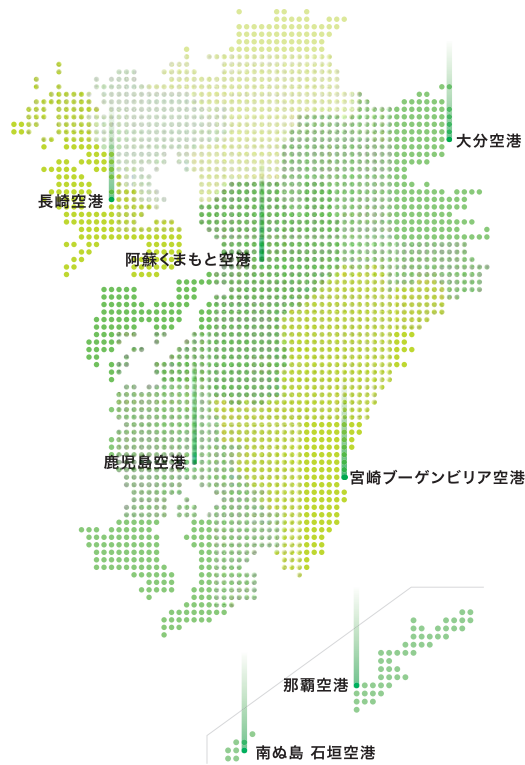
※ANAへの座席販売分は含みません。

地域ポテンシャル

ソラシドエアは、拠点とする九州・沖縄の魅力を全国に発信し、地域と地域を結ぶ人の交流、モノの交流を促進させ、地域経済の活性化を図ることも大切な役割の一つだと考えています。

当社は、地域から愛され、地域になくてはならないエアラインとなることを目指し、機内誌や機内販売等あらゆる機会を通じて、九州・沖縄の情報発信に努めています。

九州・沖縄の 就航各県の概要



長崎県
[人 口] 138万人
[県内総生産] 4.4兆円 第一次産業 2.6% 第二次産業 18.5% 第三次産業 78.9%

観光資源
[世界遺産] ・明治日本の産業革命遺産
・小宮修船場跡・高島炭坑
・三菱長崎造船所関連施設
・端島炭坑・旧グラバー住宅
[国立公園] ・雲仙天草 ・西海
[国定公園] ・壱岐対馬 ・玄海
[国 宝] ・崇福寺 ・大浦天主堂

空恋プロジェクト
・おむらんちゃん号

熊本県
[人 口] 179万人
[県内総生産] 5.6兆円 第一次産業 3.4% 第二次産業 22.5% 第三次産業 74.0%

観光資源
[世界遺産] ・明治日本の産業革命遺産
・三池炭鉱
・三池炭鉱 専用鉄道敷跡
・三角西(旧)港
[国立公園] ・阿蘇くじゅう ・雲仙天草
[国定公園] ・耶馬日田英彦山
・九州中央山地
[国 宝] ・青井阿蘇神社
・本殿・廊・幣殿・拝殿・楼門

空恋プロジェクト
・くまモンGO! ・VISITあまくさ号

鹿児島県
[人 口] 165万人
[県内総生産] 5.3兆円 第一次産業 3.6% 第二次産業 18.2% 第三次産業 78.2%

観光資源
[世界遺産] ・明治日本の産業革命遺産
・旧集成館(反射炉跡・機械工場、旧鹿児島紡績所技師館)
・寺山炭窯跡・関吉の疎水溝
[国立公園] ・霧島錦江湾 ・雲仙天草
・屋久島
[国定公園] ・奄美群島 ・甌島
・日南海岸
[国 宝] ・太刀 銘国宗

空恋プロジェクト
・元気ファクトリー錦江町号
・ひっ飛ば! さつま号

大分県
[人 口] 117万人
[県内総生産] 4.2兆円 第一次産業 2.2% 第二次産業 29.7% 第三次産業 68.1%

観光資源
[国立公園] ・阿蘇くじゅう ・瀬戸内海
[国定公園] ・耶馬日田英彦山
・祖母傾 ・日豊海岸
[国 宝] ・宇佐神宮本殿
・富貴寺大堂
・臼杵磨崖仏群
・孔雀文鷲

空恋プロジェクト
・世界農業遺産の里国東号

宮崎県
[人 口] 110万人
[県内総生産] 3.6兆円 第一次産業 4.4% 第二次産業 22.9% 第三次産業 72.7%

観光資源
[国立公園] ・霧島錦江湾
[国定公園] ・祖母傾 ・九州中央山地
・日豊海岸 ・日南海岸

空恋プロジェクト
・綾ユネスコエコパーク号
・西米良カリコボーズ号
・神話のふるさとみやざき号
・九州の楽園宮崎市号
・天孫降臨ひむか共和国号
・霧島山のふもとたかはる号
・肉と焼酎のふるさと 都城号
・日本のひなた号

沖縄県
[人 口] 143万人
[県内総生産] 3.8兆円 第一次産業 1.6% 第二次産業 12.3% 第三次産業 86.0%

観光資源
[世界遺産] ・琉球王国のグスク及び関連遺産群
・今帰仁城跡・座喜味城跡
・勝連城跡・中城城跡・首里城跡
・玉陵・識名園
・園比屋武御嶽石門・斎場御嶽

[国立公園] ・西表石垣 ・慶良間諸島
[国定公園] ・沖縄海岸 ・沖縄戦跡
[国 宝] ・琉球国王尚家関係資料

空恋プロジェクト
・春咲へひとつ飛び! 沖縄やんばる号
・やんばる花めぐり号
・プロ野球沖縄スプリングキャンプへGO!

路線別有償座席利用率実績推移

路 線	2012年 4月1日 2013年 3月31日	2013年 4月1日 2014年 3月31日	2014年 4月1日 2015年 3月31日	2015年 4月1日 2016年 3月31日
宮崎ー東京	66.9%	67.9%	62.8%	63.7%
熊本ー東京	68.0%	69.8%	74.0%	69.4%
長崎ー東京	63.6%	70.7%	69.4%	71.4%
鹿児島ー東京	69.4%	64.2%	54.9%	50.1%
大分ー東京	66.7%	58.8%	54.8%	56.2%
鹿児島ー沖縄	63.8%	52.3%	66.5%	81.2%
宮崎ー沖縄	74.1%	56.1%	69.4%	73.6%
神戸ー沖縄	—	39.2%	63.6%	49.6%
名古屋ー沖縄	—	—	98.1%	71.8%
石垣ー沖縄	—	—	92.1%	59.6%
熊本ー沖縄	50.0%	—	—	—
長崎ー沖縄	58.2%	—	—	—

※上記には、ANAへの座席販売分を含めていません。

出典：経済産業省九州経済産業局および沖縄県企画部統計課資料

地域との相互連携

ソラシドエアは、九州・沖縄の自然・社会との調和、共栄を図るために、さまざまな取り組みを行っています。

- ① 就航地の窓口となる空港支店長およびエアリマネージャーを配置しています。
- ② 地域産品、地域とのコラボレーションとして機内誌を通じた情報発信、地域の特産品を活かした機内販売などを行っています。
- ③ 地域貢献活動として地域の祭りへの協賛・参加、環境保護活

動への支援・参加、社会福祉活動などを行っています。

- ④ 機体に自治体名やご当地キャラクターを表示し、情報発信する地域振興・機体活用プロジェクトとして空窓プロジェクト「空窓～空で街と恋をする～」を行っています。
- ⑤ 2016年4月に発生した熊本地震を受け、義援金の寄付、災害支援者への移動協力、救援物資の輸送協力、ソラシドマイルクラブ会員による義援マイルの寄付などを行いました。



「がんばろう九州号」被災地の復興を支援

空窓プロジェクト「空窓～空で街と恋をする～」

「まつりえれこっちゃんやざき」参加・協賛

「がんばろう! 九州」復興支援プロジェクト

【復興支援プロジェクトへの想い】

当社の地元である九州地方で地震が発生し、熊本県や大分県で、甚大な被害をもたらしました。また、その他の九州地域でも、風評被害による観光需要の落ち込み等の影響が出ました。一日も早い被災地の復興を願いながら、以前のように多くの人々に九州を訪れていただきたい、九州の溢れる魅力を感じていただきたい、そのことを通して、多くの方々に笑顔になっていただきたい、その一心でこのプロジェクトを立ち上げました。これまで地元の皆様に支えていただいた恩返し of 気持ちを込め、そして、私たちが大切にしてきた地域とのつながりをひとつの大きな輪にして、ソラシドエアだからこそできる復興支援に取り組んでいきます。



【プロジェクト内容】

■機内販売商品売上の一部寄付



九州の素材を活かしたオリジナル商品などの販売を行っています。その一部を復興支援のために寄付しています。

■がんばるけん! くまモンGO!



復興を願うシンボルマークとにっこり大きくくまモンが描かれた復興支援機を熊本県と共同で運航しています。



環境への取り組み

地球環境保全の一環として、航空機による温室効果ガスの排出量および燃料使用量の削減によるエコ活動に取り組んでいます。

① 運航方式

定時性や快適性の確保を前提に、飛行方式の工夫や飛行経路の見直しにより、燃料使用量の削減を目指す「エコフライト」を推進しています。またフライトの各フェーズ(離陸・上昇・巡航・降下・着陸・

地上走行等)における効率的な運航を促す冊子を作成する予定であり、運航乗務員の意識の啓発も図っています。

② 空港&機内オペレーション

機内で使用する飲料水の搭載量適正化による機体重量の減少、夏場においてサンシェードを下ろすことにより、駐機中の機内温度上昇を抑制し、冷房の削減を図っています。また地上施設電源を積極的に利用し、駐機中の機体に電気を供給するための補助エンジン停止による燃料削減などにより、CO₂排出量削減を実行しつつエコ活動に取り組んでいます。



③ 機体整備

当社機材であるボーイング737-800型機の着陸装置のタイヤブレーキに、本邦初となるカーボンブレーキを採用しています。カーボンブレーキは従来のスチールブレーキに比べ、耐摩耗性が高く交換頻度を抑えることができ、ブレーキ重量も軽くなることから燃費などの向上に寄与しています。



④ 新鋭機材導入による燃費向上

ボーイング737-800型機はこれまでの機材(737-400型機)より燃費効率が高く、省エネルギー化が図られ、温室効果ガスの排出量の抑制が可能な設計となっています。機材が統一されたことで機材繰りも効率的なものとなり、全社的な燃料消費の節減に寄与しています。



詳しい取り組みはHPにて閲覧できます。 ▶▶▶ http://www.solaseedair.jp/fight_kyushu/

強いソラシドエアを目指して

経営ビジョン

「新たな成長に向け、強いソラシドエアになる」

定量目標

- **財務**
売上高営業利益率 5%以上(ユニットコスト 7.99円)
- **オペレーション品質**
・就航率 99.0%以上
・定時出発率 93.0%以上、到着率 90.0%以上

事業戦略

- **機材計画**
2015年3月から、ボーイング737-800型機の12機体制で運航しています。今後も適宜、将来を見据えた適正機種、機材数の検討を進めていきます。
- **生産量計画**
2016年度は、2015年度と同等の生産量を見込んでいます。今後も、路線便数計画と併せ、適宜生産量を検討していきます。
- **路線便数計画**
① **国内線**
収益最大化に向けて、既存路線便数を含め継続検討していきます。
② **国際線**
2015年10月、初の国際線チャーター便「宮崎－台湾(高雄)」を運航しました。今後も、国際線運航を継続検討していきます。

	運航便数(便) ^{※1}		提供座席数(千席) ^{※2}		提供座席キロ(千席・キロ) ^{※2}	
	2015年度	2016年度	2015年度	2016年度	2015年度	2016年度
全路線	24,600	24,610	4,280	4,282	4,426,718	4,419,225
2015年度比	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	99.8%

※2015年度は確定値 ※1 臨時便を含みます。 ※2 ANAへの座席販売分を含みます。

損益計画

さらなる売上規模拡大・コスト最小化に向けた取り組みを実行し、営業利益率5%ならびに安定的な利益確保を前提に、ステークホルダーへの還元を目指します。

※事業年度：毎年4月1日から翌年3月31日

経営陣

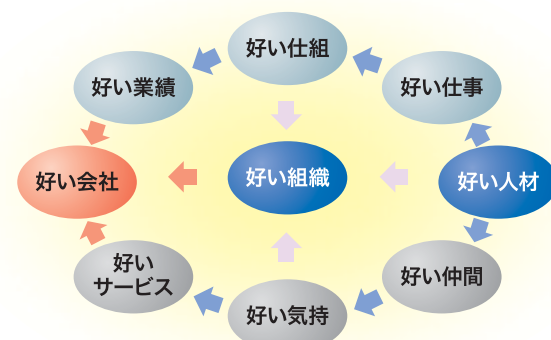
取締役  社外取締役 大野 和男  社外取締役 菊池 克頼				執行役員  執行役員 田頭 洋一  執行役員 宮本 尊  執行役員 野田 鉄郎		
 社外取締役 中島 弘明  社外取締役 峯口 秀喜				監査役  常勤監査役(社外) 遠山 直樹  監査役(社外) 鳥原 浩二  監査役(社外) 原口 哲二		
 代表取締役社長 高橋 洋  取締役副社長 上田 幸彦						
 常務取締役 吉村 浩一  取締役 増田 秀隆						
常勤役員						

社員一人ひとりが「笑顔になれる」「誇れる」「元気になる」「好い会社」の実現

「お客様」や「地域社会」の期待に応えるために、仕事への情熱と誇りを持ち、自ら価値を創造できる“プロフェッショナル”人財を育成します。また、お互いを尊重し、オープンなコミュニケーションにより“ソラシドエアらしさ”を追求する自由闊達でチャレンジングな組織への変革を実現します。

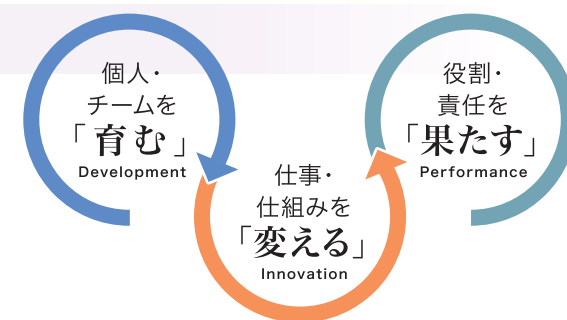
組織・人財戦略におけるビジョン&ポリシー

- 自発的な考え方や意欲を重視し、一人ひとりの個性や強みを最大限に生かす
- 失敗を恐れずに、情熱を持って、チャレンジする人財を育成する
- プロフェッショナルとして責任を果たし、チームへ貢献する組織風土をつくる
- 仕事を基準とした評価・処遇により、会社の成長と個人の成長を一致させる
- 上司は部下の人財育成に責任を持ち、会社は企業としての魅力を高める



ソラシドエアの求める人財像

当社の求める人財像として3つのKeyword「育む」「変える」「果たす」をコアに個々人のモチベーションと能力を高め、組織のパフォーマンスを向上させます。また競争に打ち勝つためには、大局的な視点で現状を見極め、変革を推進し、自ら率先して行動できる人財を育成し、組織力の強化を図っています。



人財育成のプログラム

ソラシドエアでは、国家資格や各職場において求められる専門スキルの教育・訓練の他、一般職から管理職に至るまでの期待役割に応じた階層別教育研修を実施しています。

また総合職掌においては毎年定期的にキャリア面談を実施し、組織の人財ニーズと個人のやる気や適性とのマッチングを図るため、教育や人財配置に活用しています。

働きやすい職場環境づくり〈ワークライフバランスの充実〉

- ① 当社は社員のワークライフバランスを重視し、心身の健康の保持増進や働き方の意識改革、職場のコミュニケーション強化を目的として総労働時間の削減や有給休暇の取得促進に努めています。
- ② また仕事と子育てを両立させ、女性が安心して働きやすい職場づくりに取り組み、2015年6月には次世代育成支援対策推進法に基づく“子育てサポート企業”として厚生労働大臣より“くるみんマーク”の認定を受けました。さらに、2016年度からは女性活躍推進法に基づく行動計画を策定し、性別や年齢にかかわらず、将来を担う若手・中堅社員が幅広いフィールドで活躍できる機会の拡大と働きやすい職

場環境の整備および職場風土の醸成を図っています。
③ 2015年12月の労働安全衛生法の一部改正によるストレスチェックの義務化に先駆け、当社は2012年度よりメンタルヘルスケアプログラム(EAP)と組織診断の分析結果を活用し、社員の心身における健康の保持・増進を図っています。また福利厚生(ベネフィット)パッケージサービスを導入し、余暇を積極的に活用することでワークライフバランスのさらなる継続強化に努めています。



執行役員
人事部長

野田 鉄郎

強固な収益基盤を築き、持続的成長を図る

サステイナブルな成長を目指して



2015年度の業績概況

2015年度は、前年からの緩やかな景気回復基調が続きましたが、世界経済の変調や混乱を受け、年度末にはマイナス金利政策が導入されたことにより為替や債券・株式市場に大きな影響を与えました。為替相場は2011年度後半から円安基調へと大きく流れを変えて推移してきましたが、2015年度後半から再び円高へ推移し始めました。原油価格も年度当初には一旦上昇したものの、年度末にかけて再び急減に下落し十数年ぶりの原油安水準となり、航空業界にとっては一定の恩恵をもたらした一方、業界内の価格競争は一層激化しました。このような事業環境のもと、2015年3月に石垣-沖縄(那覇)線および名古屋(中部)-沖縄(那覇)線を開設したことにより、提供座席数は2,656千席(前事業年度比4.9%増)、有償旅客数は1,658千人(同3.2%増、有償座席利用率62.3%)となり、営業収入は38,055百万円(同2.5%増)と前事業年度を超えて過去最高となりました。事業費32,289百万円

(同2.5%増)、販売費及び一般管理費3,753百万円(同22.7%増)を計上した結果、ユニットコスト(座席キロ当たり営業費用)は8.1円(同4.2%減)、営業利益は2,012百万円(同86.9%増)となりました。為替差損等の営業外損益を加減した経常利益は1,661百万円(同3.9%増)、法人税等を差し引いた当期純利益は930百万円(同39.4%減)となり、9期連続黒字を達成しました。

当年度末の財政状態は、総資産18,956百万円(うち現金及び預金4,475百万円)、負債13,952百万円、純資産5,004百万円となりました。

主な経営指標は、1株当たり純資産額23,542.37円、1株当たり当期純利益金額4,378.00円、自己資本比率26.3%、自己資本利益率19.0%となりました。

当年度に係る配当は、2016年6月の株主総会で決議いただいた106百万円(1株当たり配当額500円)を実施しています。

連続貸借対照表

貸借対照表 (単位:百万円)

	2012年3月31日	2013年3月31日	2014年3月31日	2015年3月31日	2016年3月31日	構成比
資産の部	9,687	10,759	14,791	16,335	18,956	100%
流動資産	6,026	6,274	6,935	6,807	8,272	43.6%
現金及び預金	3,318	2,829	3,588	3,267	4,475	23.6%
営業未収入金	1,587	1,669	1,798	1,811	2,036	10.7%
その他	1,120	1,775	1,548	1,728	1,760	9.2%
固定資産	3,659	4,484	7,856	9,527	10,684	56.3%
有形固定資産	877	687	4,713	4,458	4,378	23.0%
航空機(純額)	—	—	4,250	4,002	3,753	19.8%
その他	877	687	462	456	624	3.2%
無形固定資産	267	242	155	122	118	0.6%
投資その他の資産	2,514	3,554	2,987	4,946	6,187	32.6%
差入保証金	1,057	1,428	1,937	2,012	1,863	9.8%
航空機整備保証金	1,412	2,187	1,040	2,604	3,545	18.7%
その他	44	△ 62	9	329	778	4.1%
繰延資産	1	0	—	—	—	—
負債の部	6,991	6,540	10,647	11,572	13,952	73.6%
流動負債	3,781	4,570	5,441	6,152	7,039	37.1%
営業未払金	3,256	3,887	3,936	2,929	2,958	15.6%
短期借入金	258	258	774	821	850	4.4%
その他	266	423	730	2,400	3,229	17.0%
固定負債	3,209	1,969	5,205	5,419	6,912	36.4%
長期借入金	622	363	3,968	3,897	3,204	16.9%
航空機材整備引当金	2,441	1,478	1,110	1,436	3,611	19.0%
その他	146	128	127	86	97	0.5%
純資産の部	2,695	4,219	4,144	4,763	5,004	26.3%
株主資本	2,616	3,718	3,789	4,424	5,248	27.6%
資本金	2,345	2,345	2,345	2,345	2,345	12.3%
資本準備金	411	411	411	411	411	2.1%
利益準備金	—	—	—	90	100	0.5%
繰越利益剰余金	△ 140	961	1,032	1,577	2,390	12.6%
評価・換算差額等	79	501	354	338	△ 244	-1.2%
負債純資産合計	9,687	10,759	14,791	16,335	18,956	100%

連続損益計算書

損益計算書 (単位:百万円)

	2011年4月1日 ～2012年3月31日	2012年4月1日 ～2013年3月31日	2013年4月1日 ～2014年3月31日	2014年4月1日 ～2015年3月31日	2015年4月1日 ～2016年3月31日	対売上高 構成比
営業収入	29,226	30,655	34,937	35,624	38,055	100%
事業費	26,074	26,291	30,440	31,489	32,289	84.8%
営業総利益	3,151	4,364	4,497	4,134	5,766	15.1%
販売費及び一般管理費	2,496	2,419	2,928	3,057	3,753	9.8%
営業利益	655	1,945	1,568	1,076	2,012	5.2%
営業外収益	103	376	353	766	27	0.0%
うち為替差益	—	360	339	618	—	—
営業外費用	108	478	571	244	379	0.9%
うち支払利息	34	23	68	90	84	0.2%
うち為替差損	68	—	—	—	268	0.7%
うちリース返却負担費用	—	434	404	139	—	—
経常利益	650	1,843	1,350	1,598	1,661	4.3%
特別損失	100	707	1,175	118	0	0.0%
うちリース解約損	85	533	998	111	—	—
税引前当期純利益	550	1,135	174	1,479	1,661	4.3%
法人税、住民税及び事業税	13	34	103	382	1,264	3.3%
法人税等調整額	—	—	—	△ 439	△ 533	-1.4%
当期純利益	536	1,101	71	1,536	930	2.4%
(参考:剰余金の配当)	(一)	(一)	(2014年6月) (A種優先配当:-886) (普通配当:-15)	(2015年6月) (普通配当:-106)	(2016年6月) (普通配当:-106)	

事業費明細書 (単位:百万円)

	2011年4月1日 ～2012年3月31日	2012年4月1日 ～2013年3月31日	2013年4月1日 ～2014年3月31日	2014年4月1日 ～2015年3月31日	2015年4月1日 ～2016年3月31日	対売上高 構成比
航空事業費	26,059	26,250	30,384	31,440	32,245	84.7%
I.航行費	13,669	14,506	17,135	17,448	15,641	41.1%
うち燃料費・燃料税	8,502	8,855	11,156	11,423	9,236	24.2%
うち空港使用料	2,726	2,933	3,210	3,260	3,406	8.9%
II.整備費	5,670	4,492	4,551	4,098	5,424	14.2%
III.航空機材費	2,466	2,948	3,708	4,696	5,418	14.2%
うち航空機材リース料	2,223	2,730	3,264	4,233	4,963	13.0%
IV.運送費	3,055	3,134	3,666	3,812	4,375	11.4%
V.空港管理費	1,197	1,168	1,321	1,383	1,385	3.6%
その他	15	40	56	49	43	0.1%
事業費合計	26,074	26,291	30,440	31,489	32,289	84.8%

連続キャッシュ・フロー計算書

キャッシュ・フロー計算書 (単位:百万円)

	2011年4月1日 ～2012年3月31日	2012年4月1日 ～2013年3月31日	2013年4月1日 ～2014年3月31日	2014年4月1日 ～2015年3月31日	2015年4月1日 ～2016年3月31日
現金及び現金同等物の期首残高	2,439	3,318	2,829	3,588	3,267
営業活動によるキャッシュ・フロー	1,764	1,208	1,644	2,046	3,510
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 539	△ 1,409	△ 4,943	△ 1,447	△ 1,514
財務活動によるキャッシュ・フロー	△ 317	△ 291	4,094	△ 953	△ 787
その他	△ 27	4	△ 37	33	△ 0
現金及び現金同等物の期末残高	3,318	2,829	3,588	3,267	4,475

ソラシドエア有価証券報告書

金融商品取引法第24条(有価証券報告書の提出)の規定に基づき、「有価証券報告書」を毎年開示しています。
詳細は次のURLにある「書類検索」画面から「ソラシド

エア」と検索して閲覧・ダウンロードできます。
<http://disclosure.edinet-fsa.go.jp/>
(金融庁「有価証券報告書等の開示書類に関する電子開示システム」)

「持続可能な成長」に向けて、 内部組織の結びつきを強固なものにする

ソラシドエアの株主は2,192名です。株主の皆様からの期待に応えるため、株主総会で承認いただいた取締役8名（うち社外取締役4名）、社外監査役3名で経営を行っています。加えて、新たに執行役員3名も選出して執行体制の充実に取り組み、執行状況についても、社外役員へ報告する体制を整え、ガバナンス強化を図っています。

主たる事業所は、本社は2011年5月宮崎空港ビル内に、ソラシドオペレーションセンターは2015年7月羽田空港新整備場地区に移転させて、主たる事業である定期航空運送事業に関する生産機能（運航、運送、整備）、お客様の満足度を高めるためのCS推進機能、コーポレート機能（企画、営業、財務、

人事、総務）、内部統制機能の一体的な運営に努めています。



本社（宮崎空港ビル内）



ソラシドオペレーションセンター
（羽田空港新整備場地区）

会社概要

商号	株式会社ソラシドエア(英語表記 Solaseed Air Inc.) 2015年12月1日より商号変更					
設立	1997年7月3日					
所在地	本社：〒880-0912 宮崎市大字赤江 宮崎空港内(宮崎空港ビル2階)					
	ソラシドオペレーションセンター：〒144-0041 東京都大田区羽田空港3-5-10(ユーティリティセンタービル10階)					
資本金	23億4,559万円					
役員	代表取締役社長 高橋 洋(安全推進会議、内部監査)			常勤監査役 遠山 直樹(社外監査役)		
	取締役副社長 上田 幸彦(運航・運送・整備統括、人事、CS、運送本部長)			監査役 鳥原 浩二(社外監査役、非常勤)		
	常務取締役 吉村 浩一(総務、財務、企画、営業)			監査役 原口 哲二(社外監査役、非常勤)		
	取締役 増田 秀隆(安全統括管理者、運航、運航本部長)					
	取締役 大野 和男(社外取締役、非常勤)			執行役員 田頭 洋一(整備本部長)		
	取締役 菊池 克頼(社外取締役、非常勤)			執行役員 宮本 尊(運送本部副本部長、客室部長)		
	取締役 中島 弘明(社外取締役、非常勤)			執行役員 野田 鉄郎(人事部長)		
	取締役 峯口 秀喜(社外取締役、非常勤)					
大株主		所有株式数(株)	所有株式割合(%)		所有株式数(株)	所有株式割合(%)
	株式会社日本政策投資銀行	43,000	20.22	株式会社テレビ宮崎	3,060	1.43
	宮崎交通株式会社	36,200	17.03	双日株式会社	2,912	1.36
	ANAホールディングス株式会社	36,200	17.03	宮崎空港ビル株式会社	2,536	1.19
	米良電機産業株式会社	14,040	6.60	那覇空港ビルディング株式会社	2,154	1.01
	株式会社宮崎銀行	5,900	2.77	九州電力株式会社	2,123	0.99
	羽田タートルサービス株式会社	4,000	1.88	株式会社大分銀行	2,038	0.95
				計	154,163	72.52

2016年9月末現在

事業の内容

当社の主たる業務は、定期航空運送事業です。

事業区分
定期航空運送事業
不定期航空運送事業
附帯事業

事業の内容
定期の航空機による旅客の運送
不定期の航空機による旅客の運送
航空運送に附帯関連する事業



常勤監査役

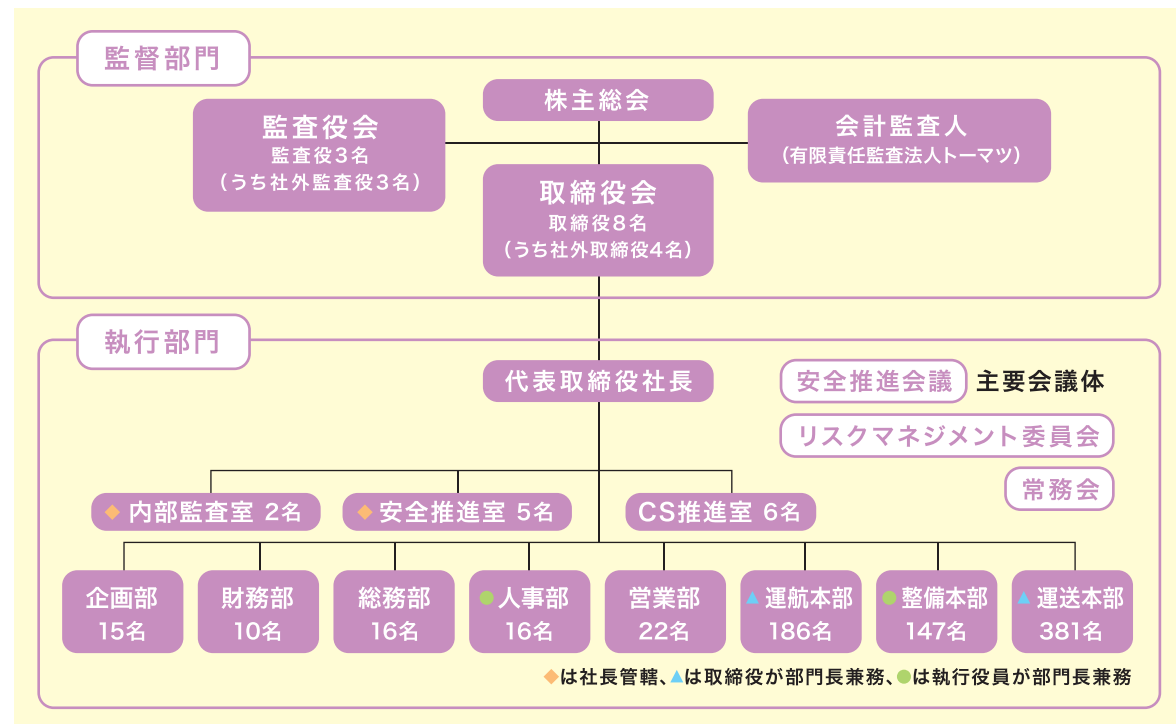
遠山 直樹

健全な経営の透明性を高め 「攻めと守りのガバナンス」の実現に向けて

ソラシドエアの組織・人員

当社は、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上、健全な経営の透明性の確保と意思決定の迅速化を図るための「攻めのガバナンス」と財務報告に係る信頼性を確保、不祥事を

未然に防止し、また既発生リスクに対処できるための「守りのガバナンス」のバランスを常に考え、有効なコーポレート・ガバナンス構造を維持・向上していく事業運営を目指していきます。



- 取締役会は、代表取締役社長が議長を務め、社外取締役4名を含む取締役全員と監査役3名で構成されており、各取締役の職務執行の監督および監査を行っています。（隔月または必要に応じて臨時に開催）
- 監査役会は、常勤監査役1名と非常勤監査役2名で構成され、監査役3名全員が社外監査役であり、経営全般にわたり取締役会の業務執行に対する適法性・妥当性を監査しています。また監査役会を補佐するため、総務部内に監査役室を設置しています。
- 取締役会を補完するために経営課題を迅速に審議するほか、運航現場における業務執行状況等の共有を図る会議体として、常勤取締役・常勤監査役の他、管理部門の執行役員等をメンバーとした常務会を設置しています。
- 会計監査人は、会社法、金融商品取引法に基づく監査を実施しています。
- 内部監査については、社長直属の内部監査室が監査役および会計監査人と共に適宜連携を取りながら、業務監査・会計監査を通じて適正かつ効率的な業務実施のための評価・助言・改善提案を行っています。

- 社長を総括責任者とするリスクマネジメント委員会を設置し、当社を取り巻くリスクに対し、分析・評価を行い、当社が被る可能性のある損害を最小限に抑え、事業の継続と安定的発展を確保するための活動を行っています。コンプライアンスリスクについては、リスクマネジメント委員会の他にコンプライアンス推進会議を設置し、全ての役職員を対象に、コンプライアンス教育実施要領に基づいた教育を行うなど、法令遵守に向けた意識の醸成を継続的に図っています。監査役会に対しては、全社的に重大な影響を及ぼす事項、内部監査の実施状況、コンプライアンス推進会議の内容等を速やかに報告しています。また航空機の安全運航上のコンプライアンスについて、安全運航を阻害する可能性がある事象を率直に報告できるよう、報告者に対して懲罰的な責任の追及および人事考課など一切の不利益な扱いを行わないようにしています。さらにその報告内容の調査を行い、不完全要素の排除と再発防止策を策定します。
- 各機能を遂行するのに必要な人員を上記の図の通り配置しています。（本件は2016年10月1日現在の職員数を示しています）



株式会社ソラシドエア

〒880-0912

宮崎市大字赤江 宮崎空港内(宮崎空港ビル2階)

<http://www.solaseedair.jp/>

2016年12月発行

お問い合わせ 総務部 TEL:0985-89-0123

