

株式会社ソラシドエア

統合レポート

2018



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

安全を経営の基盤とし、
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

- 安全は経営の基盤であり
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	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
II	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

III	Corporate Governance ソラシドエアのすがた 1. 中期経営戦略の概要 — 19 2. 人財マネジメント — 21 3. 財務状況 — 23 4. 会社概要 — 25 5. コーポレート・ガバナンス — 26
------------	---

● 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、九州に本社を置く公共交通機関として地域社会への責務を果たすとともに、「2017～2020年度中期経営戦略」において経営ビジョンとして『地域と世界を繋ぐグローバルエアラインに進化する』を掲げました。また、基本方針として「当社の強みや独自性を発揮しつつ、事業規模のさらなる拡大と持続的な収益力を進め、一層の企業価値の向上と社会への貢献を果たしていける会社へと成長を遂げる」を定めました。本期間において経営ビジョンおよび基本方針を実現するために「らしさの追求」「フィールドの拡大」「将来を見据えた組織・機能・人財」を重点課題と捉え、個別戦略を実行しています。

なお、2018年3月14日に運航乗務員の不適切な行為および不十分な運航乗務員の健康管理について国土交通省より厳重注意を受け、これに係る再発防止策をまとめ、同年4月10日に同省航空局へ提出いたしました。さらなる安全意識の向上、安全管理体制の強化等の再発防止対策を全社一丸となって着実に実行していくことで、今後、同様の事象を発生させないよう努めてまいります。

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98億円の効率的な運用に努め継続安定配当できるように安定的な利益確保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、2018年11月に13号機を投入しております。本機材の導入により、安全性と高品質が確保されるととも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

770名の人財(うち運航乗務員126名、客室乗務員227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11路線1日74便の運航を行っております(九州-羽田線5路線1日50便、沖縄線5路線1日20便、その他1路線1日4便)。また当社はANAとコードシェア契約を締結しており、お客様の利便性向上に加え、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-高雄」を運航して以来、2017年には国際線チャーター便「東京(羽田)-ソウル(仁川)」を4往復、2018年には長崎、大分、熊本から台北(桃園)へチャーター便を6往復運航し、国際線の実績も着実に積み上げております。また2018年10月には、新たな国内線として鹿児島-名古屋(中部)線を1日2往復就航し、国内線の充実も図りました。今後も顧客のニーズに応えるべく就航路線展開を続けてまいります。

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188万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。当社はなお一層地域社会との連携を深め、発展に向けたさまざまな業務施策に取り組んでまいります。またボーイング737-800型機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 宏輔**



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、新造機の導入・人財の育成・ネットワークの充実を図ってきました。2018年3月期の実績は、営業収入、経常利益および当期純利益ともに過去最高となり、11期連続の黒字を達成することができました。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。



ボーイング737-400型機 定員150名
運航期間 2002年8月～2014年9月



ボーイング737-800型機 定員174名
就航 2011年7月～

ソラシドエアの歩み

	[決算年月]	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	2017年3月	2018年3月	
[財務資本]	営業収入	百万円	22,657	24,273	26,345	29,226	30,655	34,937	35,624	38,055	38,153	39,369
	営業利益	百万円	144	388	1,056	655	1,945	1,568	1,076	2,012	3,982	3,805
	経常利益	百万円	133	270	825	650	1,843	1,350	1,598	1,661	3,427	3,625
	当期純利益	百万円	96	251	769	536	1,101	71	1,536	930	2,374	2,489
	資本金	百万円	1,934	1,934	2,345	2,345	2,345	2,345	2,345	2,345	2,345	2,345
	発行済株式総数	株	177,374	177,374	209,008	209,008	209,008	209,008	212,564	212,564	212,564	212,564
	純資産額	百万円	236	520	2,256	2,695	4,219	4,144	4,763	5,004	7,500	9,815
	総資産額	百万円	4,989	6,897	8,501	9,687	10,759	14,791	16,335	18,956	21,504	26,424
	1株当たり純資産額	円	1,978.30	4,360.55	14,940.11	17,852.52	27,941.04	21,572.13	22,407.44	23,542.37	35,284.76	46,176.19
	1株当たり配当額	円	—	—	—	—	—	100	500	500	650 ^{※10}	650 ^{※11}
	1株当たり当期純利益金額	円	-238.44	1,060.54	4,661.54	2,725.46	6,467.23	-356.43	8,190.57	4,378.00	11,171.30	11,713.16
	自己資本比率	%	4.7	7.5	26.5	27.8	39.2	28.0	29.1	26.3	34.8	37.1
	ユニットレベニュー ^{※1}	円	11.0	10.1	9.9	9.7	9.6	9.0	8.8	8.6	8.6	8.9
	ユニットコスト ^{※2}	円	10.9	9.9	9.5	9.5	9.0	8.6	8.5	8.1	7.7	8.0
自己資本利益率	%	51.3	66.4	55.4	21.6	31.8	1.7	34.5	19.0	37.9	28.7	
[物的資本]	ボーイング737機材数 400型機	機	8	9	10	9	6	4	—	—	—	
	800型機	機	—	—	—	3	6	9	12	12	12	
[人的資本]	従業員数	人	501	586	668	686	714	702	716	743	752	770
[ネットワーク資本]	有償旅客数	人	981,651	963,712	1,026,008	1,159,801	1,345,873	1,556,697	1,606,127	1,658,149	1,752,713	1,889,711
	提供座席キロ ^{※4}	千席・キロ	1,531,995	1,626,169	1,745,226	1,948,392	2,118,132	2,527,006	2,675,898	2,787,794	2,783,543	2,872,543
	有償旅客キロ ^{※5}	千人・キロ	1,056,852	1,027,827	1,086,162	1,215,414	1,410,343	1,645,700	1,702,048	1,736,359	1,833,422	1,978,671
	有償座席利用率 ^{※6}	%	69.0	63.2	62.2	62.4	66.6	65.1	63.6	62.3	65.9	68.9
運航便数 ^{※7}	便	12,860	15,546	17,285	19,382	19,627	22,171	22,355	24,600	24,548	24,580	
[自然・社会資本]	九州人口 ^{※8}	千人	14,616	14,595	14,596	14,580	14,555	14,523	14,484	14,454	14,450	14,360
	九州延べ宿泊者数 ^{※9}	万人泊	4,457	4,262	4,927	6,052	6,208	6,948	6,951	7,361	7,364	7,680

※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 ※10 記念配当150円を含みます。 ※11 特別配当150円を含みます。

財務資本

総資産264億円、純資産98億円、自己資本利益率28.7%*

物的資本

ボーイング737-800型機12機、平均機齢4年11カ月*
安全、快適、省エネルギー運航の実現

人的資本

従業員770名(うち運航乗務員126名、客室乗務員227名)*

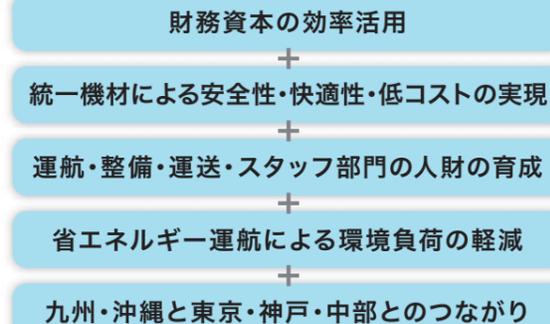
ネットワーク資本

九州・沖縄と東京・神戸・中部を結ぶ10路線、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

「ソラシドエア」の価値創造プロセス



「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

[2018年度^{※12}計画]
営業収入……414億円
営業利益……16億円
当期純利益……10億円
ユニットコスト……8.7円

※12 2018年4月1日～2019年3月31日

※2018年3月末現在

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。」

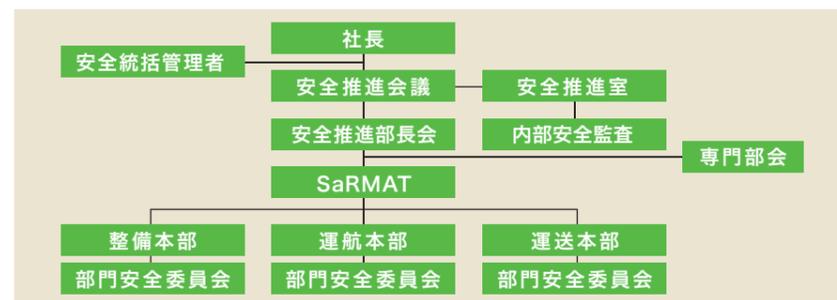
——『社長安全宣言』より

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」を選任しています。安全統括管理者は、航空法でも定められている非常に重要な職務を担っています。また、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長により構成される「安全推進部長会」を設置しています。

整備、運航、運送の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ます。評価された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 運航の安全に関わ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ー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、全社的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 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。

② 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など、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。

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・把握をしています。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 社員への安全意識の醸成と安全に関する知識付与を目的にセーフティフォーラムや航空安全セミナーを定期開催しています。また他社の事故事例に学び、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などを行っています。

③ 社内安全情報や各職場の取り組み、航空法に関わる

制度変更の解説など、安全に関わる情報を編集した社内安全誌「S-Navi」を各部署へ定期配布し、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。

④ 今年度は、コミュニケーションスキルの一つである「アサーション」について、全社員への教育や、アサーション川柳の募集、ポスターや缶バッジによる意識啓発などに取り組んでいます。アサーションを当社の文化として定着させ、疑問に思ったら躊躇せず口に出し、出された意見は真摯に受け止めることで不安全事象の未然防止を図ります。

2017年度実績/2018年度目標

国から受けた行政処分または行政指導

2018年3月14日に「運航乗務員の不適切な行為及び不十分な運航乗務員の健康管理」について国土交通省より嚴重注意を受けました。本事象に関わる再発防止策を立案

し、同年4月10日に同省航空局へ提出し、今後、同様の事象を再発させることの無いよう、現在も取り組みを図っています。

2017年度 安全指標/目標値 実績

2017年度 安全指標	目標値	実績	2017年度においては全ての目標を達成しました。 ※VOICES (航空安全情報自発報告制度) …安全に関する情報を幅広く収集し、国家レベルで民間航空の安全性を向上させようとするもの
航空事故・重大インシデント	0件	0件	
航空法第111条の4 義務報告 (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、2.27件未満	10,000運航回数あたり、1.63件	
VOICES [※] への報告件数	8件以上	10件	

2018年度 安全指標/目標値 設定

2018年度 安全指標	目標値	備考
航空事故・重大インシデント	0件	—
航空法第111条の4 義務報告 (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、1.80件未満	直近3年間 (2015~2017年度) の実績の平均を基に5%向上させて数値としました。
VOICESへの報告件数	11件以上	昨年度の実績 (10件) より1件追加した数値としました。

引き続き、運航品質・機材品質の向上を目指し、安全指標・安全目標値の達成に向け、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



代表取締役社長
安全推進会議議長

高橋 宏輔



取締役副社長
安全統括管理者

峯尾 隆史

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スタッフで構成されています。

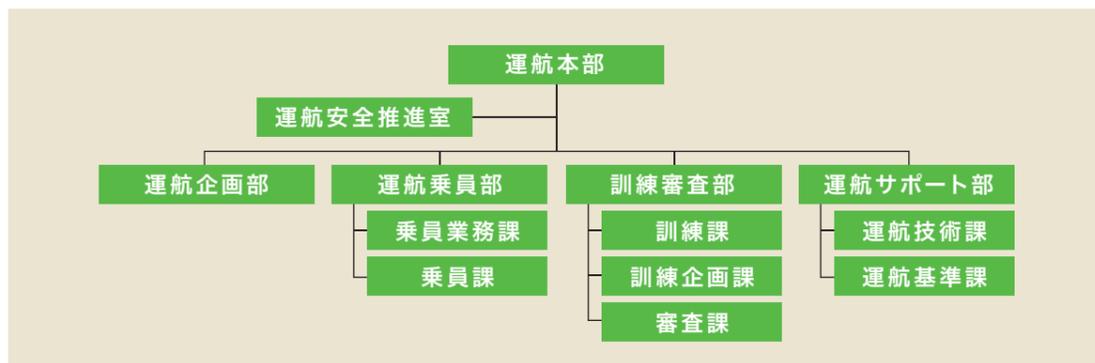
約120名の運航乗務員は運航乗員部に所属しています。運航乗員部は日々の運航を行うほか、副操縦士の日常技備管理・路線訓練も担当しています。また、運航乗務員の乗務スケジュール作成・管理を行うスタッフや医療資格のある健康管理担当者を配置し、運航乗務員が安心して乗務ができるよう支援しています。

訓練審査部は操縦士の養成および操縦士の技備維持のための訓練・審査の実施・管理を行っています。また、新たな訓練方式や訓練機器導入の研究・検討もしています。

運航サポート部は、航空機の運航に必要な航法や航空機

システムの適切な運用などのマニュアルや技術資料作成などを行っています。また、新しい運航方式や航空機の性能をフルに活用する技術研究・検証もしています。

運航の安全は、運航乗務員のみで成り立つものではありません。運航乗務員は運航という最終工程を担う者であり、その運航乗務員を組織確認体制で支え、総合的に運航の安全を堅持しています。



運航乗務員の養成と技備の維持向上への取り組み

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を中心とした運航を行っています。副操縦士から機長昇格までの期間は最短で6年となっており、この6年間で知識・技備を向上させるため、日常技備管理制度を導入し、副操縦士一人ひとりの技備レベルと育成の管理を行っています。

機長の技備の維持向上を図るため、2016年より機長個人別の技備傾向分析による技備管理を導入しました。定期訓練・定期審査の結果を単体(点)で見るとはならず、過去からの定期

訓練・審査における内容をデータ化し、統計的に技備傾向(線)を見ていくものです。この技備傾向分析に基づき、機長は個別に自分の技備・知識の不足点等を理解し、向上に向けた努力をしています。組織としても機長全体の技備傾向を把握し、定期訓練・審査の内容の改善を図り、総合的な技備向上を図っています。

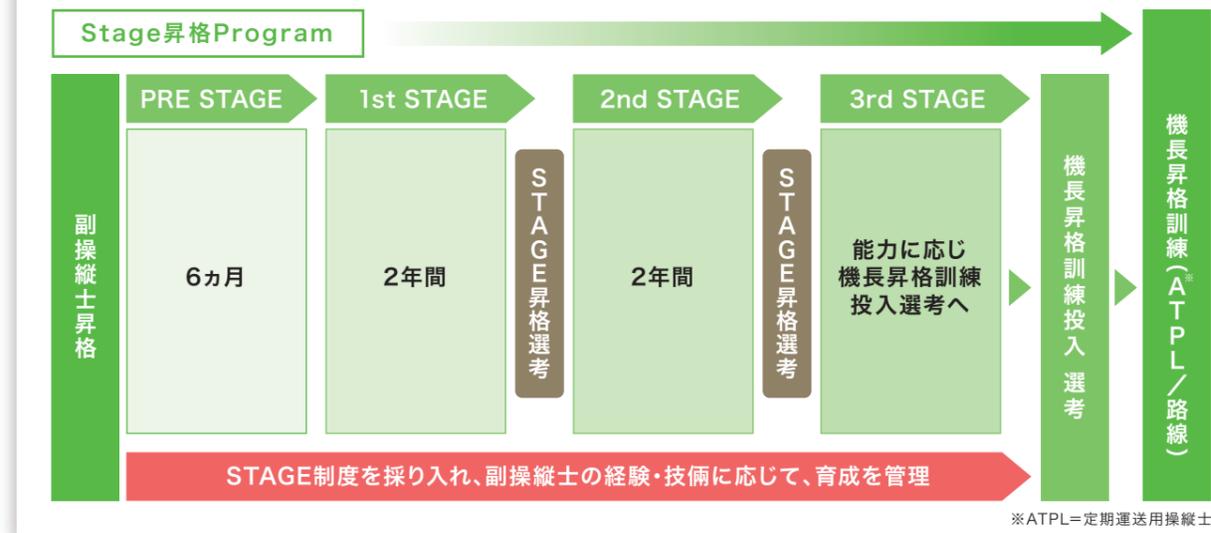


シミュレーター訓練



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。



運航品質向上に向けた取り組み

2015年から運航乗務員に携帯端末を配布し、運航に関連する規程類や安全情報をタイムリーに確認できる仕組みを導入してきました。2018年度末までに運航中も携帯端末を使用(EFB化=Electric Flight Bag)できる

よう航空局への申請等を行い、さらなる運航品質の向上に向けた取り組みを推進していきます。



未来に向けた取り組み

運航本部においては、安全運航の堅持に向けた組織・訓練・審査・技術・乗務員管理等、さまざまな分野で改善を強力に推進してきました。近年では大手航空会社と同等レベルの高規格運航を導入しており、これは当社の技術レベルの向上によるものです。訓練・審査体制の強化については、自社で養成した機長が全機長の半数以上となっており、新規航空会社・LCCにはない機長養成の基盤を構築してきました。また、組織規模が大きくなるに従い、「組織で業務を推進していく体制」を強化し、ガバナンス構造の改善を図ってきました。

2017~2020年度の中期経営戦略にある事業規模拡大においては、最重要課題となる運航乗務員の確保をさらに推進していきます。運航本部の中期実行計画においては、「2030年の未来を目指して！国内No.3のエアラインになるう」のビジョンの下、「オペレーション品質の向上」、「人財育成の強化」、「創意工夫とコスト低減」、「ソラシドエアらしいサービス開発」という4つの戦略に取り組めます。運航品質のさらなる向上に向けた運航乗務員の養成・技術レベルの向上、訓練審査体制の強化、運航乗務員を支えるスタッフの人財育成などを総合的に取り組んでいます。



取締役
運航本部長

藤村 弘

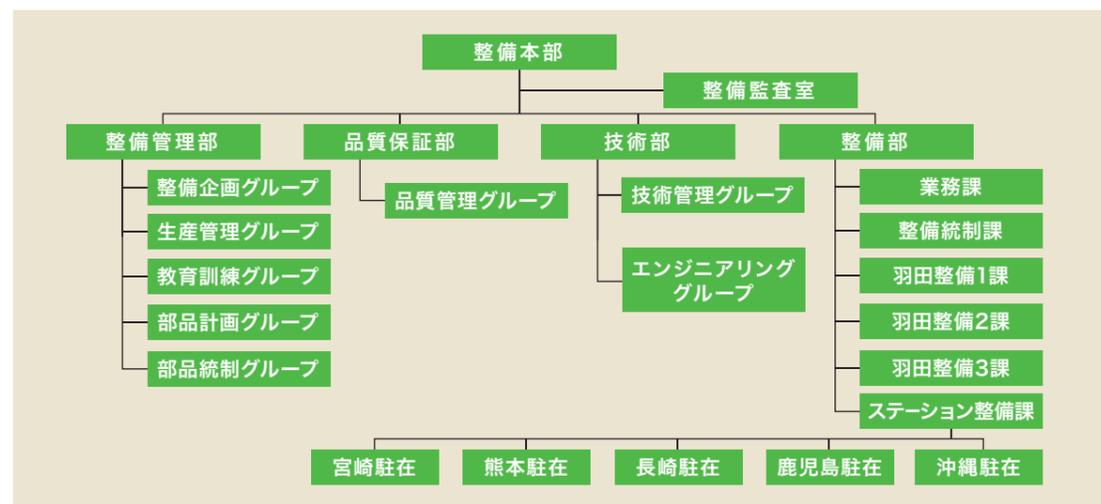
アジア最高水準の オペレーション品質に向けて

整備部門の組織

整備部門は、航空機を安全に、かつ快適な機内空間をお客様に提供するために、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、運航・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。



整備体制

機材の運用

当社は、ボーイング737-800型機を13機運航しており、平均機齢は5年1ヵ月（2018年10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

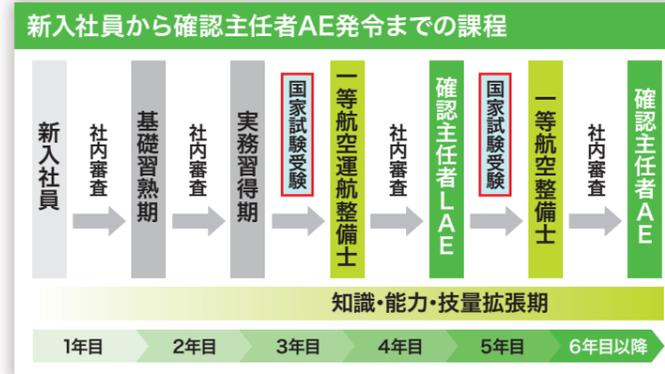
出発前および飛行間での点検や不具合修復を行う整備は、羽田空港をはじめとする6拠点で自社の整備士による整備業務を行っており、また現場を支えるスタッフ業務についても自社で運営しています。これにより、機材導入をはじめ、航空会社として必要不可欠な機体整備に関するノウハウ等を確実に蓄積しています。（大分空港をはじめとする4拠点についてはANAに委託）

クルごとに実施する機体構造等の点検・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関わ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。

定期的な重整備（6,000飛行時間ごとまたは4,000サイ

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。



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

当社の整備基地は整備に関する国の認定（認定事業場）を有しています。そのため実施した整備のほとんどについて、国の検査が不要となっています。また、整備効率を向上

させ安全性・定時性を追求するため、羽田空港第2ターミナル内に整備事業場を有しています。

整備部門のIT活用

情報をタイムリーに共有する仕組みとして、整備士にタブレット端末を配布することにより、場所を選ばず整備マニュアルなどの閲覧が可能となり、生産性が向上しました。

また、今後はコミュニケーションの改善やナレッジの蓄積、訓練の効率化を図り、さらなる働き方の改善に取り組んでいます。

客室内の快適性向上

客室内の快適性向上の取り組みとして、整備部門と客室部門で協力し、双方の視点による客室内定期清掃プログ

ラムを設定し、客室内の美観および快適性を向上させています。

燃料消費削減のためのエンジン洗浄

エンジン内部の汚れによる燃焼効率の低下を防ぐため、定期的にエンジン内部の洗浄を行い、燃料消費量の削減

に努めています。これらを通じてCO₂の排出を抑制し、環境に配慮した取り組みを行っています。

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、整備業務に関わ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、お客様に安全で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

菊池 武夫

全てはお客様満足のために

「安全・安心な本邦キャリアNo.1」「定時到着率で本邦キャリアNo.1」を達成し「地域と世界を繋ぐグローバルエアライン」に進化する

運送本部業務と組織について

「空から笑顔の種をまく。」というブランドプロミスのもと、フロント部門(空港、客室)、サポート部門が連携し、安全・安心で快適なフライトを提供していきます。

ご予約をいただいた時点から、空港、機内でお客様をお迎えし、目的地に到着するまでの過程の中で、私たちの提供できるサービスがお客様の満足度向上にどのように資するか、各部署が常にお客様目線で取り組み、振り

返りを行いながら品質向上に努めています。

また、高い定時性の提供は、お客様満足を構成する上で重要な要素であると考えています。到着後のお客様のご予定を大切にしたいという想いから、安全運航を前提とした飛行計画の工夫、各空港での折り返し作業時間の管理、継続的な定時性向上活動などを実施しています。



発券、案内業務



搭乗口業務



機内業務

フロント部門

空港で、機内でお客様の素敵な空の旅を演出します。

空港部門

- お客様の搭乗手続きや搭乗口業務を行う各空港支店(羽田空港を除く各就航地空港では旅客業務等をANAへ委託しています)

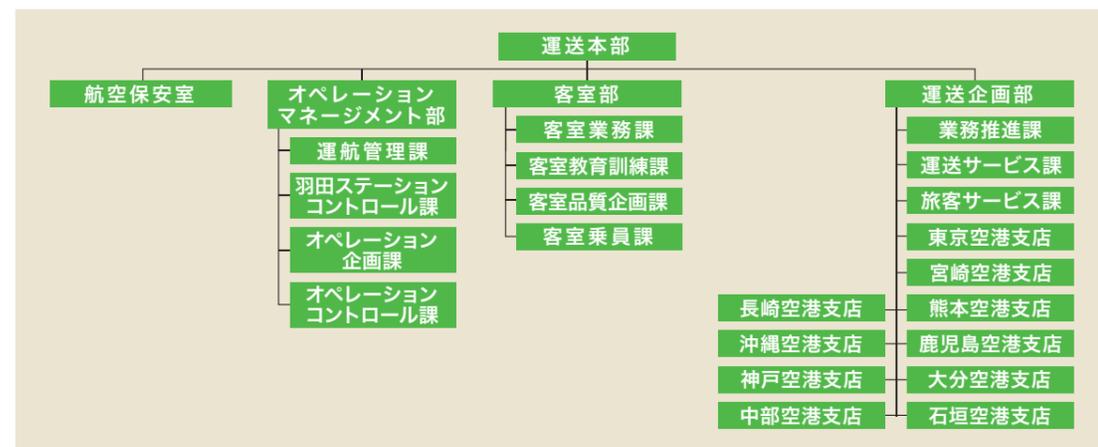
客室部門

- お客様の安全を確保するとともに、快適な空の旅を提供する客室乗務員

サポート部門

空港、客室部門それぞれに業務をサポートするセクションを配置。各種規定の整備や必要な訓練の実施、社内外調整等を実施しています。

- 運航ダイヤのコントロールや飛行計画の作成、各空港の運航支援業務を行うオペレーションマネジメント部
- 空港業務の品質管理、各種調整、統括等を行う運送企画部
- 航空保安に関する調整やハイジャック・テロ等への未然防止活動を行う航空保安室
- 客室乗務員の教育・訓練や機内サービス企画、乗務スケジュール調整を担当する客室部



お客様満足向上の取り組み

ソラシドエアは、さらなるお客様満足向上のため、空港、機内でさまざまな施策に取り組んでいます。

機内サービス

- 人気のアゴズスープをはじめ、スペシャルドリンクなどの飲み物の無料サービス
- 地域の素材を利用した機内販売
- 機内にてお子様への絵本やおもちゃのサービス
- “笑顔広がる心地よい空の旅”をコンセプトにエンターテインメント「ソラタイム」の配信
- 保温性、手触りにこだわったブランケット、クッションを用意



【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



【エンターテインメント】

機内で動画・雑誌・音楽が楽しめる「ソラタイム」を配信



【機内販売】

地域の素材を利用したオリジナル商品などを販売

空港サービス(羽田空港)

- 当社のブランドを知っていただく場として、搭乗手続きカウンター横にソラシドテラスを用意しています。
- 2020年オリンピック・パラリンピックの開催を控え旅客係員への「サービス介助士」資格取得奨励、空港
- 内使用車椅子に樹脂製のものを導入など、お手伝いの必要なお客様の旅行を一層サポートします。
- 自動チェックイン機の機能拡大(イレギュラー時の便変更)を行い、利便性向上を図っています。



【ソラシドテラス】

機内インテリアを装ったフリースペースには、九州各地の情報誌を設置しています。



【樹脂製車椅子】

従来の金属製車椅子に比べ、着席したまま保安検査が受けられるなど、お客様の負担が軽減されます。

オペレーションマネジメント部の新設

運航管理部と運航統制室の2部門の組織統合を行い、オペレーションマネジメント部を新設し、さらなる

安全品質およびオペレーション品質の向上に努めています。

2018年国際線シリーズチャーター便の運航開始

オリンピック・パラリンピックの開催を控えて、年々増加の傾向にある訪日外国人需要に対応すべく、また、九州・沖縄から世界をつなぐ翼になるべく、将来、定期国際線就航を見据えて、2018年は国際線のシリーズチャーター便を運航します。

2018年6月 :長崎⇄台北(桃園) 4便
2018年7月 :大分⇄台北(桃園) 4便
2018年9月 :熊本⇄台北(桃園) 4便
2018年12月:予定
2019年1月 :予定
2019年2月 :予定



取締役副社長
運送本部長
峯尾 隆史



執行役員
運送本部副本部長
宮本 尊

収益最大化に向けフィールド拡大

競争環境を勝ち抜く営業戦略の強化

日本国内および世界情勢が日々大きく変化する中で、確固たる営業基盤の確立が求められる一方、変化に対応する柔軟性がより一層求められるようになってきています。技術の進歩は新たなステージに入り、AIや自動車の自動運転技術などビジネスモデルを根底から変える技術やプレイヤーの登場により、瞬く間にビジネスシーンが変わる可能性が高くなっています。また、ビジネスの領域も国内と海外の垣根が一層低くなり、グローバルな視点での戦略

展開が必要不可欠になっていることに加え、ビジネスモデルやビジネスパートナー、ツールの選定が重要になってきていると考えます。

そのような環境の中、当社の営業戦略を改めて見直し、今後、競争環境に勝ち残っていく強固なブランド構築および営業戦略を実行し、2017~2020年度中期経営戦略に掲げた「地域と世界を繋ぐグローバルエアラインに進化する」を実現させていきます。

1. ユニットレベニュー向上

イベントリスクや価格競争に影響されない収入基盤の確立

2. フィールド拡大

国際線/インバウンド/乗継需要へのアプローチ

3. マーケティング力の強化

顧客データ解析に基づく、戦略の立案・実行

主な取り組み

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。2018年10月より鹿児島—名古屋(中部)線を新たに開設、名古屋(中部)—沖縄(那覇)線も1日1往復から2往復に増便し、九州・沖縄と名古屋(中部)を結ぶネットワークを拡充しました。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20便を中心に1日37往復74便の運航を行っています。路線の拡大とともに当社の営業収入および旅客数は堅調に推移し、2017年度決算では年間有償旅客数が1,889千人、営業収入は39,369百万円となりました。

営業収入・営業利益の推移



有償旅客数の推移



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」を中心にプレジャー需要の取込みを積極的に図ると同時に、急な出張や日程が定まらない旅程に予約変更が可能でお得なカード会員限定運賃「ソラシドカード割EX」を新たに設定し、お客様のさまざまなシーンに対応できる運賃の充実を図っています。旅行・出張需要の取込みについては、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)」においても、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しています。また、鹿児島県さつま町の「奥薩摩のホテル舟

運航」のオプション販売など、まだまだ知られていない地域の魅力発掘・情報発信を強化しています。

2017年度より機内エンターテインメントサービス「ソラタイム」を開始し、動画を利用した就航地域のコンテンツやビジネス利用者向けのコンテンツの充実を図りました。また、当社初となる「初日の出&初詣フライト」は飛行機内からの初日の出観賞に加え、宮崎を代表する観光スポット「青島神社」での初詣も加えたソラシドエアオリジナルのプランを用意し、好評を博しました。その他にも、搭乗した方に抽選で景品が当たる「わくどきフォーチュンフライト」など通常のフライトとは異なる新しい企画を積極的に展開し、空の旅をよりお楽しみいただけるよう努めました。

今後の営業戦略

付加価値の創出

「ソラシド スマイルクラブ」では、カード会員向けに就航各地の飲食店を中心に割引や特典を受けられる企画や、羽田空港のラウンジを利用できる期間限定キャンペーンを開始しました。多頻度旅客のステータス「ソラシドファーストメンバーズ」会員には、無料で預けられる手荷物量の拡大や手荷物優先返却などサービスの拡充を図り満足度の向上に努めています。

今年度より首都圏民間鉄道会社8社とのタイアップ企画「飛んで、走って、つながる旅ソラシドエアと鉄道の旅」ソラ

鉄」を開始しました。各社のオリジナルグッズがもらえるキャンペーンやお客様に喜んでいただける企画を今後も拡充展開していきます。



インバウンド需要の取込み

訪日外国人旅行者向けに設定していた「Visit Japan fare」をよりお得に、さらに予約可能にした「ENJOY JAPAN fare」を2017年10月にリリースしました。また2018年3月には訪日外国人向けに、多言語で九州の魅力を紹介した特設ページを用意し、首都圏を中心とした大

都市に降り立つ外国人に九州・沖縄の魅力を発信し送客に努めました。結果、2017年度の訪日外国人搭乗者数は以前と比べて大きく増加しました。今後も、年々増加する訪日外国人の取込みに注力していきます。



国際展開

2018年6月には長崎—台北(桃園)線、7月には大分—台北(桃園)線、そして9月には熊本—台北(桃園)線の国際チャーター便を実施し、九州のお客様にもアジアの国々へ、そしてアジアの方々にも九州各地へと、往来の機会を促し、相互交流の懸け橋となるよう努めています。そして将来的な国際定期便就航に向けたノウハウの習得と実績を蓄積し、中期経営戦略にある「地域と世界を繋ぐグローバル

エアラインに進化する」の実現に向け着実に国際線事業にも取り組んでいます。



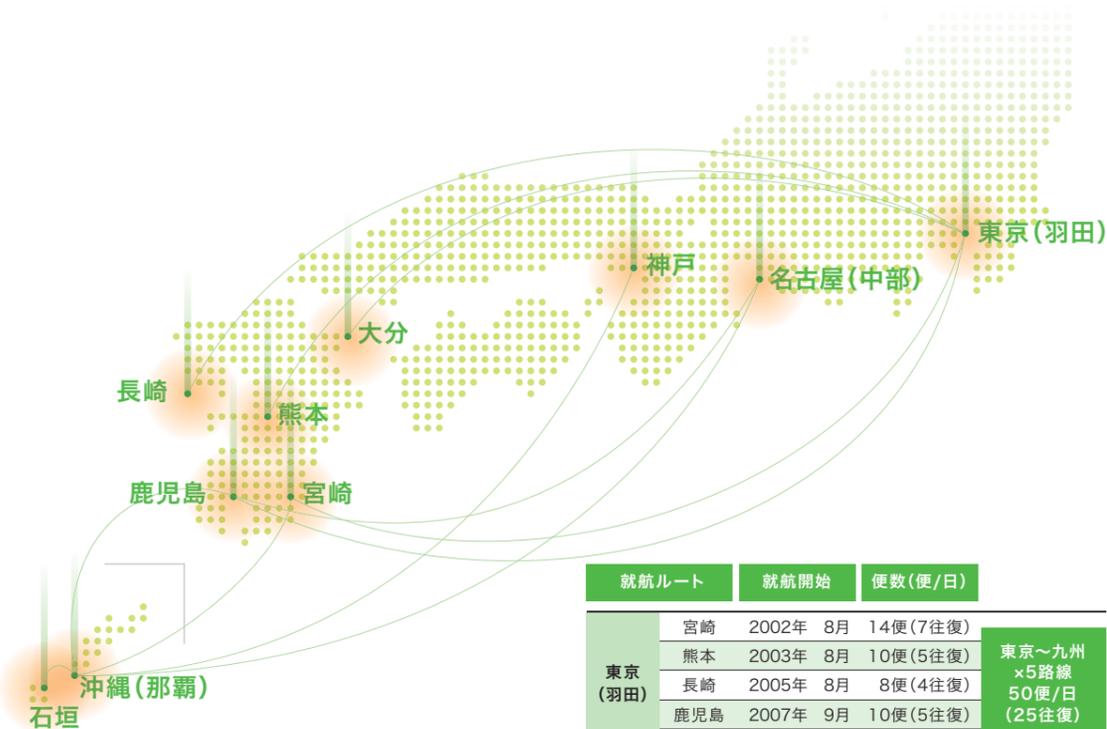
取締役
西尾 敏

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

宮崎を始めとする九州就航地と東京(羽田空港)を結ぶ路線は、全路線の67.6%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)
	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)
沖縄(那覇)	大分 2010年 10月	8便(4往復)
	鹿児島 2009年 2月	4便(2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	4便(2往復)
名古屋	石垣 2015年 3月	4便(2往復)
	鹿児島 2018年 10月	4便(2往復)

【2017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—東京	455,455	681,866	5,027
熊本—東京	384,280	511,478	3,620
長崎—東京	331,791	438,807	2,936
鹿児島—東京	341,620	528,666	3,608
大分—東京	205,513	334,280	2,893
鹿児島—沖縄	54,740	72,805	1,445
宮崎—沖縄	29,209	40,632	720
神戸—沖縄	124,105	181,465	2,164
名古屋—沖縄	27,641	49,843	721
石垣—沖縄	24,312	32,697	1,446

項目	2015年度	2016年度	2017年度
有償旅客数 (人)	1,658,149	1,752,713	1,889,711
提供座席キロ(千席・キロ)	2,787,794	2,783,543	2,872,543
有償旅客キロ(千人・キロ)	1,736,359	1,833,422	1,978,671
有償座席利用率 (%)	62.3	65.9	68.9

※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まれません。
 ※事業年度 毎年4月1日から翌年3月31日

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。

長崎県

【人口】137万人
 【県内総生産】4.4兆円

第一次産業 2.6%
 第二次産業 16.2%
 第三次産業 80.1%

観光資源
 【世界遺産】
 ・明治日本の産業革命遺産
 ・小菅修船場跡・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
 ・長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産

【国立公園】
 ・雲仙天草
 ・西海

【国定公園】
 ・香岐対馬
 ・玄海

【国宝】
 ・崇福寺
 ・大浦天主堂

空窓プロジェクト
 ・おむらんちゃん号
 ・手延べそうめんのまち おいしい南島原号
 ・陶器のまち HASAMI号

熊本県

【人口】178万人
 【県内総生産】5.6兆円

第一次産業 3.4%
 第二次産業 21.9%
 第三次産業 73.6%

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
 ・長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産

【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・樓門

空窓プロジェクト
 ・くまモンGO!
 ・VISITあまくさ号
 ・水上スカイヴィレッジ号

鹿児島県

【人口】165万人
 【県内総生産】5.3兆円

第一次産業 3.7%
 第二次産業 18.0%
 第三次産業 77.3%

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

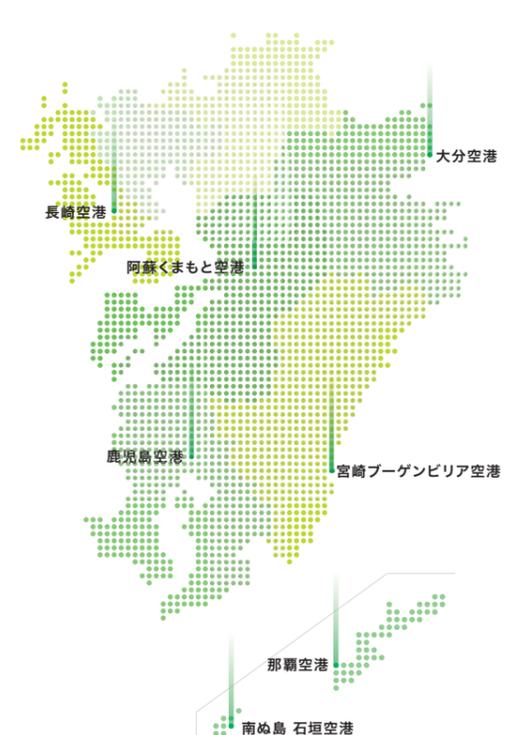
【国立公園】
 ・霧島錦江湾
 ・雲仙天草
 ・屋久島
 ・奄美群島

【国定公園】
 ・甌島
 ・日南海岸

【国宝】
 ・太刀 銘国宗

空窓プロジェクト
 ・元気ファクトリー錦江町号
 ・ひっ翔べ!さつま号
 ・ギリギリ鹿児島そお市号
 ・うんまか!つけあげいちき串木野号

九州・沖縄の 就航各県の概要



大分県

【人口】116万人
 【県内総生産】4.2兆円

第一次産業 2.2%
 第二次産業 28.9%
 第三次産業 68.0%

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
 ・孔雀文壺

空窓プロジェクト
 ・世界農業遺産の里国東号
 ・特産品ブランド・ぎつぎのぎつぎPR号

宮崎県

【人口】111万人
 【県内総生産】3.6兆円

第一次産業 4.3%
 第二次産業 22.5%
 第三次産業 72.0%

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

空窓プロジェクト
 ・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
 ・日本のひなた宮崎号

沖縄県

【人口】144万人
 【県内総生産】4.0兆円

第一次産業 1.2%
 第二次産業 14.0%
 第三次産業 84.0%

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
 ・やんばる

【国定公園】
 ・沖縄海岸
 ・沖縄戦跡

【国宝】
 ・琉球国王尚家関係資料

空窓プロジェクト
 ・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!
 ・Rio Park Ginoza号

路線別有償座席利用率実績推移

路線	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度
宮崎—東京	67.9%	62.8%	63.7%	66.2%	66.8%
熊本—東京	69.8%	74.0%	69.4%	73.3%	75.1%
長崎—東京	70.7%	69.4%	71.4%	73.4%	75.6%
鹿児島—東京	64.2%	54.9%	50.1%	55.4%	64.6%
大分—東京	58.8%	54.8%	56.2%	60.9%	61.5%
沖縄—東京*	—	—	—	62.4%	—
鹿児島—沖縄	52.3%	66.5%	81.2%	79.6%	75.2%
宮崎—沖縄	56.1%	69.4%	73.6%	74.3%	71.9%
神戸—沖縄	39.2%	63.6%	49.6%	58.7%	68.4%
名古屋—沖縄	—	98.1%	71.8%	59.8%	55.5%
石垣—沖縄	—	92.1%	59.6%	77.3%	74.4%

※上記には、ANAへの座席販売分を含めていません。
 ※期間限定の臨時運航便 ※事業年度 毎年4月1日から翌年3月31日



取締役
西尾 敏

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

定時性及び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。2016年度から順次、RNP-AR Approachや高カテゴリ運航（CATⅢ）を導入し、悪天候下で

も効率的な運航ができるようになりました。また、今後は運航乗務員に配布している携帯端末を有効活用し、燃料使用量の低減やさらなる効率的な運航を目指していきます。

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および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 新鋭機材による燃費向上

ボーイング737-800型機は燃費効率が高く、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おり、効率的な運航に寄与しています。



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、さまざまな取り組みを行っています。

「がんばろう!九州」復興支援プロジェクト

2016年熊本地震を受け、「がんばろう!九州」復興支援プロジェクトを立ち上げました。2018年度は、機内販売品「熊本城組み建て募金」の売上金全額を「熊本城災害復旧支援金」として寄付、阿蘇山脈約109kmを駆け抜けるトレイルランニングの大会「Aso Round Trail」の第2回大会をプラチナスポンサーとして応援など、継続した活動を展開しています。今後も引き続き、さまざまな機会を通じて、地域の皆様とのつながりを深めてまいります。



つながりは無限大「九州・沖縄プロモーター」プロジェクト

「九州・沖縄プロモーター」は、九州・沖縄のヒト・コト・モノをつなぐ地域振興企画です。九州・沖縄の多彩な魅力を多くの方に「プロモート」し、一人でも多くの皆様にさまざまな形で「九州・沖縄」に触れていただく機会を創出する企画を展開していきます。第1弾として「南九州移住ドラフト会議2018」のメインスポンサーを務めています。



地域振興 機体活用プロジェクト「空恋～空で街と恋をする～」

「空恋プロジェクト」は、当社が実施する機体を活用した地域振興プロジェクトです。機体に九州・沖縄の地域名やキャラクターなどを表示し、地域のPRに活用いただいています。「ご搭乗のお客様に、空の旅

を通じて九州・沖縄の街と出会い、恋をしていただきたい」そんな思いから、この「空恋プロジェクト」が生まれました。

【これまでの空恋プロジェクトの機体（2018年11月現在）】

 就航期間: 2012年10月～2013年12月	 就航期間: 2014年6月～2015年6月	 就航期間: 2016年3月～2017年6月
 就航期間: 2013年2月～2014年3月	 就航期間: 2014年7月～2015年12月	 就航期間: 2017年7月～2018年9月
 就航期間: 2013年3月～2014年4月	 就航期間: 2014年9月～2015年10月	 就航期間: 2017年9月～2018年9月
 就航期間: 2013年3月～2014年4月	 就航期間: 2014年10月～2015年11月	 就航期間: 2017年9月～2018年11月
 就航期間: 2013年7月～2014年10月	 就航期間: 2015年4月～2016年10月	 就航期間: 2018年8月～
 就航期間: 2013年10月～2014年10月	 就航期間: 2015年10月～2016年10月	 就航期間: 2018年9月～
 就航期間: 2013年11月～2014年11月	 就航期間: 2015年12月～2016年4月	 就航期間: 2018年10月～
 就航期間: 2013年12月～2015年3月	 就航期間: 2016年2月～2017年6月	 就航期間: 2018年11月～

ソラシドエアの進化～さらなる高みを目指す～

経営ビジョン

『地域と世界を繋ぐグローバルエアラインに進化する』

基本方針

「当社の強みや独自性を発揮しつつ、事業規模のさらなる拡大と持続的な収益力確保を進め、一層の企業価値の向上と社会への貢献を果たしていける会社へと成長を遂げる」

重点課題

●3つの観点

らしさの追求

フィールドの拡大

将来を見据えた組織・機能・人財

●6つの成長の柱

オペレーション品質の向上

マーケティング・営業力の強化

サービス・プロダクト品質の向上

組織・人財の強化

社内風土・ロイヤリティ強化

強固な経営基盤づくり

『2017～2020年度 中期経営戦略』で掲げた上記経営ビジョンおよび基本方針を実現するため、安全を基盤とし、「らしさの追求」によるブランド戦略とそれに基づくマーケティング戦略に加え、サービス・プロダクト戦略の展開を進めています。「フィールドの拡大」については、訪日旅客も含めた新たなマーケットを開拓

し、利用者の利便性の向上と地域・地元へ根差した公共交通機関としての責任を果たす事業戦略を構築し続けます。また、厳しい競争環境に打ち勝つため2018年4月に営業部門の組織体制を見直し営業力を強化するとともに、将来の成長を支えていく「人財」の育成をさらに加速していきます。

定量目標

●財務

売上高営業利益率 4%以上
ユニットレベニュー 8.8円以上
ユニットコスト 8.5円以下

●オペレーション品質

就航率 99.0%以上

事業戦略

●機材計画

2018年10月にボーイング737-800型機を1機増機し、同年11月より13機体制で運航しています。路線便数計画に併せ中長期的な経済効率性等を考慮し、2020年度までにさらに1機の増機を計画しています。

●路線便数計画

- 国内線：2018年冬ダイヤより、鹿児島ー名古屋(中部)線を新設、名古屋(中部)ー沖縄(那覇)線を増便し、1日74便運航しています。
- 国際線：現有機材を有効活用しチャーター便で経験を積み、2019年度中の定期便化を目指しています。2018年度には長崎・大分・熊本から台北(桃園)へチャーター便を実施しており、年末年始にも九州からの実施を検討しています。

●生産計画

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
運航便数(便)	24,580	25,493	26,813	26,740
提供座席キロ(百万)*	4,421	4,560	4,765	4,752

上記に国際定期便分は含まれません ※ ANAへの座席販売分を含みます

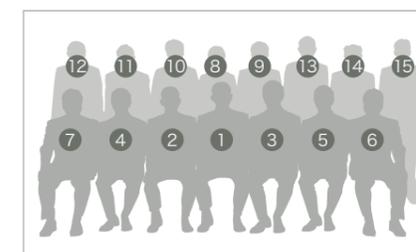
損益計画

2018年冬ダイヤからの国内線拡充により、売上高400億円超えを目指します。また、費用面においても本邦エアライン最高水準のコスト競争力にさらなる磨きをかけ、当期利益について中期経営戦略期間中に10億円超えを目指します。

	2018年度	2019年度	2020年度
売上高	414億円	416億円	420億円
営業利益	16億円	21億円	17億円
営業利益率	3.9%	5.2%	4.2%
当期利益	10億円	11億円	13億円
ユニットコスト	8.7円	8.3円	8.5円
為替前提(¥/\$)	110円	115円	115円
原油単価前提(\$/B)	63ドル	60ドル	60ドル

※事業年度：毎年4月1日から翌年3月31日

役員紹介



- 代表取締役社長 高橋 宏輔 (安全推進会議、内部監査)
- 取締役副社長 峯尾 隆史 (安全統括管理者、運航・運送・整備統括、CS、人事、運送本部長)
- 取締役 西尾 敏 (企画、業務改革、営業、営業本部長)
- 取締役 添田 重行 (総務、財務、総務部長)
- 取締役 藤村 弘 (運航、運航本部長)
- 取締役 大野 和男 (社外取締役、非常勤)
- 取締役 菊池 克頼 (社外取締役、非常勤)
- 取締役 玉川 恵 (社外取締役、非常勤)
- 取締役 武井 浩昭 (社外取締役、非常勤)
- 常勤監査役 日高 雄一郎 (社外監査役)
- 監査役 鳥原 浩二 (社外監査役、非常勤)
- 監査役 原口 哲二 (社外監査役、非常勤)
- 執行役員 菊池 武夫 (整備本部長)
- 執行役員 宮本 尊 (運送本部副本部長、客室部長)
- 執行役員 野田 鉄郎 (人事部長)

主体的で自律的な“ソラシドエアらしい人財”の育成と 挑戦的な組織への風土変革・企業文化の醸成

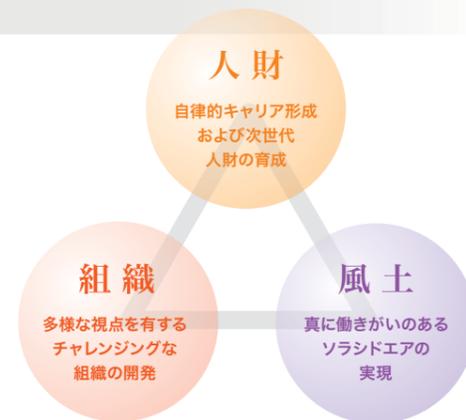
ソラシドエア独自の強みや特長を活かし、競合に対する優位性を高め続けるために、社員一人ひとりが視野を広げ、物の見方や捉え方を変え、新たな価値を生むプロフェッショナルとして仕事の品質を高め、チームとして連携することで相乗効果を発揮し、理想とする明るい未来を実現します。

組織・人財戦略におけるビジョン

「自律と自発」「変革と成長」、そして「グローバル対応」をキーワードに、各職場において本気で人財育成と組織開発に取り組み、いかなる環境変化にも柔軟に対応し得る確固たる土台を築きます。

《人財》自律的キャリア形成および次世代人財の育成
社員は経営における“財”(たから)であり、企業競争力の源泉となる人財の成長こそがソラシドエアの持続的な発展を支えるとの信念に基づき、自らの能力形成に意欲的な人財を支援し、また積極的に活用することにより、常に“次世代人財”を育成し続けます。

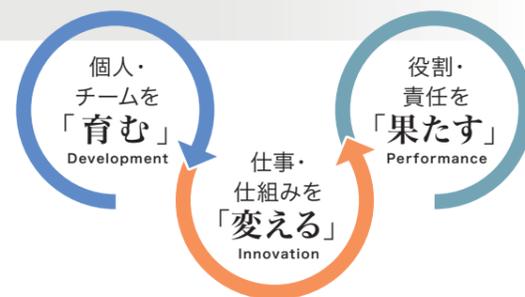
《組織》多様な視点を有するチャレンジングな組織の開発
地域に根差したエアラインとしての存在価値を高めつつ、グローバルな競争環境に対応すべく、広い視野で全体を俯瞰する大局的視点、顧客接点を中心とした足元の現実を細部に捉える視点を持ち、時代の流れや変化を見極めスピード感を持って行動する“チャレンジングな組織”を開発します。



《風土》真に働きがいのあるソラシドエアの実現
社員満足度を高めるとともに、組織の目指す方向性を個々人が理解することを通じ、会社に対する誇りや愛着心を高め、組織の成功に向け自らが貢献することを日々実践することにより、持続的な企業業績向上を可能とする“自立した組織風土・企業文化”を追求します。

ソラシドエアの求める人財像

当社の求める人財像は、「育む」「変える」「果たす」をキーワードに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活かしながら、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とともに、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づくりを通じてあるべき企業文化の確立を目指しています。



風土改革および企業文化の確立の土台となる「ソラシドエアのあるべき価値観」

- 情熱を燃やし続ける
- 関心領域を広げる
- 全体最適を追求する
- 徹底的に議論する
- 一人称で自ら考える

すべては安全のために、そしてお客様のために

リソースの確保と人財育成

「お客様」や「地域社会」の期待に応え続けるとともに事業規模のさらなる拡大に向け、人財の確保と、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”人財の育成に取り組んでいます。出身地や居住地、学歴や経験にとらわれず九州・沖縄を愛する多様な人財をリソースとし、入社後は、国家資格や各職場において求められる専門技術・スキルの教育・訓練の他、業務に直結した研修のみならず、職掌の枠を超え、全職掌を対象とした階層別研修制度の構築や、社員一人ひとりの自主性を最大限支援する自己啓発支援制度の導入など、将来を担う人財の能力開発にも力を入れています。

また、より良い組織風土・企業文化の醸成に向けて、社員一人ひとりがソラシドエアの発展のためにどのように行動すべきかを自発的に考え、オープンに徹底議論し、自ら変革を推進する全役職員参画型の風土改革プロジェクト(『未来プロジェクト』)を通じた人財の育成および組織開発に取り組んでいます。

なお、2018年より当社に興味を寄せる学生向けに専用のホームページを開設するとともにインターンシップの受け入れなどを通じて、当社の使命や働きがいなどについて伝える活動を行っています。

《当社採用HP》<https://recruit.solasedair.jp>

『未来プロジェクトIV』の取り組み～Challenge for One Smile～

20～30代の社員を中心としたメンバーで、風土改革を目的とした全社横断的プロジェクトを実施しています。日常の業務や作業から少し距離を置き、ソラシドエアや私たち社員の『未来』について想いを共有する機会や、役職員間のみならず社員を支える家族との交流機会を創出するなど、さまざまなコミュニケーションを通じて、当社の強みや独自性を発揮し続けられる強い結束(=チーム)づくりを目指しています。



未来プロジェクトの主な活動

- 風土改革につながる職場議論活動
- 社内インターンシップ&勉強会
- あいさつ運動&ほめる運動
- 家族職場見学会&社内交流イベント
- クラブ活動
- 職場内オフサイト座談会

働きやすい職場環境づくり

- ① 当社は社員のワークライフバランスを重視し、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 次世代育成支援対策推進法に基づき、仕事と子育ての両立支援のための女性が働きやすい職場環境の提供や男性の育児休暇取得促進を図っています。また、女性活躍推進法の指針に基づき、ワークライフバランスのさらなる推進と育児休業中の社員に対するフォロー



など環境整備を行っています。今後も組織に多様な価値観が反映されるように年齢や性別にとらわれることなく、幅広い見地から人財の登用(ダイバーシティ人財活用)を行っていきます。

③ 社員の心身における健康の保持・増進を目的に、メンタルヘルスケアプログラムと組織診断の分析結果を活用し、社員が生き生きと働ける職場への改善に努めています。また福利厚生サービスを充実させ、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

サステナブルな成長を目指して



2017年度の業績概況

2017年度におけるわが国経済は、個人消費の持ち直しや企業の設備投資の緩やかな増加等により、景気は着実な回復基調が続きました。今後も各種政策の効果により緩やかな回復が続くことが期待されますが、海外経済の先行き、政策に関する不確実性や金融資本市場の変動の影響により、わが国の景気が下押しされるリスクについて留意する必要があります。

このような環境において当社は、「2017～2020年度中期経営戦略」で掲げた目標を達成するため、安全運航を堅持しつつ、持続的な収益力の確保とさらなる成長につながる努力を続けています。

当年度においては、提供座席数2,742千席（前事業年度比3.5%増）、有償旅客数1,889千人（同7.8%増）、有償座席利用率68.9%（同3.0%増）となりました。これにより営業収入は39,369百万円（同3.1%増）となり、過去最高となりました。

事業費は原油価格の高騰に伴う航空機燃料費の増加により31,512百万円（前事業年度比4.4%増）となりました。

販売費及び一般管理費は4,051百万円（同1.1%増）となり、この結果、営業利益は3,805百万円（同4.4%減）となりました。

営業外収益23百万円および営業外費用204百万円を加減した経常利益は3,625百万円（前事業年度比5.7%増）となり、前事業年度に比べ198百万円増加しました。

税引前当期純利益は3,625百万円（前事業年度比5.7%増）、当期純利益は2,489百万円（同4.8%増）となりました。

営業収入、経常利益、および当期純利益は過去最高となり、11期連続の黒字を達成することができました。

当年度末における財政状態は、総資産26,424百万円（うち現金及び預金6,129百万円）、負債16,608百万円、純資産9,815百万円となりました。

主な経営指標は、1株当たり純資産額46,176.19円、1株当たり当期純利益金額11,713.16円、自己資本比率37.1%、自己資本利益率28.7%となりました。

当年度に係る配当は、2018年6月の株主総会で決議された138百万円（1株当たり配当額650円／特別配当150円を含む）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）

	2014年3月31日	2015年3月31日	2016年3月31日	2017年3月31日	2018年3月31日	構成比
資産の部	14,791	16,335	18,956	21,504	26,424	100.0%
流動資産	6,935	6,807	8,272	9,279	10,159	43.1%
現金及び預金	3,588	3,267	4,475	5,064	6,129	23.5%
営業未収入金	1,798	1,811	2,036	2,181	2,027	10.1%
その他	1,548	1,728	1,760	2,033	18,266	9.4%
固定資産	7,856	9,527	10,684	12,225	16,264	56.8%
有形固定資産	4,713	4,458	4,378	4,357	7,628	20.2%
航空機（純額）	4,250	4,002	3,753	3,505	6,527	16.2%
その他	462	456	624	852	1,101	3.9%
無形固定資産	155	122	118	266	467	1.2%
投資その他の資産	2,987	4,946	6,187	7,601	8,168	35.3%
差入保証金	1,937	2,012	1,863	1,916	1,054	8.9%
航空機整備保証金	1,040	2,604	3,545	4,742	5,793	22.0%
その他	9	329	778	943	1,320	4.3%
繰延資産	—	—	—	—	—	—
負債の部	10,647	11,572	13,952	14,004	16,608	65.1%
流動負債	5,441	6,152	7,039	6,044	6,032	28.1%
営業未払金	3,936	2,929	2,958	2,954	2,865	13.7%
短期借入金	774	821	850	904	1,326	4.2%
その他	730	2,400	3,229	2,184	1,839	10.1%
固定負債	5,205	5,419	6,912	7,959	10,576	37.0%
長期借入金	3,968	3,897	3,204	3,349	5,204	15.5%
航空機整備引当金	1,110	1,436	3,611	4,499	5,175	20.9%
その他	127	86	97	110	196	0.5%
純資産の部	4,144	4,763	5,004	7,500	9,815	34.8%
株主資本	3,789	4,424	5,248	7,516	9,868	34.9%
資本金	2,345	2,345	2,345	2,345	2,345	10.9%
資本準備金	411	411	411	411	411	1.9%
利益準備金	—	90	100	111	125	0.5%
繰越利益剰余金	1,032	1,577	2,390	4,648	6,986	21.6%
評価・換算差額等	354	338	△244	△16	△53	△0.0%
負債純資産合計	14,791	16,335	18,956	21,504	26,424	100.0%



取締役

添田 重行

連続損益計算書

損益計算書（単位：百万円）

	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	2016年4月1日 ～2017年3月31日	2017年4月1日 ～2018年3月31日	対売上高 構成比
営業収入	34,937	35,624	38,055	38,153	39,369	100.0%
事業費	30,440	31,489	32,289	30,164	31,512	80.0%
営業総利益	4,497	4,134	5,766	7,989	7,856	19.9%
販売費及び一般管理費	2,928	3,057	3,753	4,006	4,051	10.2%
営業利益	1,568	1,076	2,012	3,982	3,805	9.6%
営業外収益	353	766	28	25	23	0.0%
うち為替差益	339	618	—	—	—	—
営業外費用	571	244	379	580	204	0.5%
うち支払利息	68	90	84	72	90	0.2%
うち為替差損	—	—	268	497	36	0.0%
うちリース返却負担費用	404	139	—	—	—	—
経常利益	1,350	1,598	1,661	3,427	3,625	9.2%
特別損失	1,175	118	—	—	—	—
うちリース解約損	998	111	—	—	—	—
税引前当期純利益	174	1,479	1,661	3,427	3,625	9.2%
法人税、住民税及び事業税	103	382	1,264	1,364	1,240	3.1%
法人税等調整額	—	△439	△533	△312	△105	△0.2%
当期純利益	71	1,536	930	2,374	2,489	6.3%

(参考：剰余金の配当)
 (2014年6月) (2015年6月) (2016年6月) (2017年6月) (2018年6月)
 (A種優先配当:△886) (普通配当:△106) (普通配当:△106) (普通配当:△138) (普通配当:△138)
 (普通配当:△15)

事業費明細書（単位：百万円）

	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	2016年4月1日 ～2017年3月31日	2017年4月1日 ～2018年3月31日	対売上高 構成比
航空事業費	30,384	31,440	32,245	30,120	31,467	79.9%
I. 航行費	17,135	17,448	15,641	13,794	14,566	36.9%
うち燃料費・燃料税	11,156	11,423	9,236	7,341	8,286	21.0%
うち空港使用料	3,210	3,260	3,406	3,390	3,302	8.3%
II. 整備費	4,551	4,098	5,424	4,709	5,266	13.3%
III. 航空機材費	3,708	4,696	5,418	5,637	5,412	13.7%
うち航空機材リース料	3,264	4,233	4,963	5,204	4,814	12.2%
IV. 運送費	3,666	3,812	4,375	4,472	4,582	11.6%
V. 空港管理費	1,321	1,383	1,385	1,506	1,639	4.1%
その他	56	49	43	44	44	0.1%
事業費合計	30,440	31,489	32,289	30,164	31,512	80.0%

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）

	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	2016年4月1日 ～2017年3月31日	2017年4月1日 ～2018年3月31日
現金及び現金同等物の期首残高	2,829	3,588	3,267	4,475	5,064
営業活動によるキャッシュ・フロー	1,644	2,046	3,510	2,184	3,951
投資活動によるキャッシュ・フロー	△4,943	△1,447	△1,514	△1,676	△5,014
財務活動によるキャッシュ・フロー	4,094	△953	△787	80	2,129
その他	△37	33	△0	0	0
現金及び現金同等物の期末残高	3,588	3,267	4,475	5,064	6,129

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2,242名です。株主総会で承認された取締役9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、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て、ガバナンス強化を図っています。

主たる事業所として、本社を宮崎空港内に、生産本部の拠点であるソラシドオペレーションセンター(以下オペセン)は、羽田空港新整備場地区に置き、生産部門、顧客満足度向上のためのCS推進部門、コーポレート部門、内部統制部門の一体的な運営に努めています。2018年4月には営業本部をオペセン内に、同本部宮崎本店を本社に新設し、九州各就航地の空港支店に営業・地域代表機能を

を付与することで首都圏・地域販売体制の再構築、営業力強化を図りました。同年9月には運送本部内で独立していた運航統制室と運航管理部を統合したオペレーションマネジメント部を設置し、安全品質、オペレーション品質の向上および危機管理体制の強化を図っています。



本社(宮崎空港ビル内)

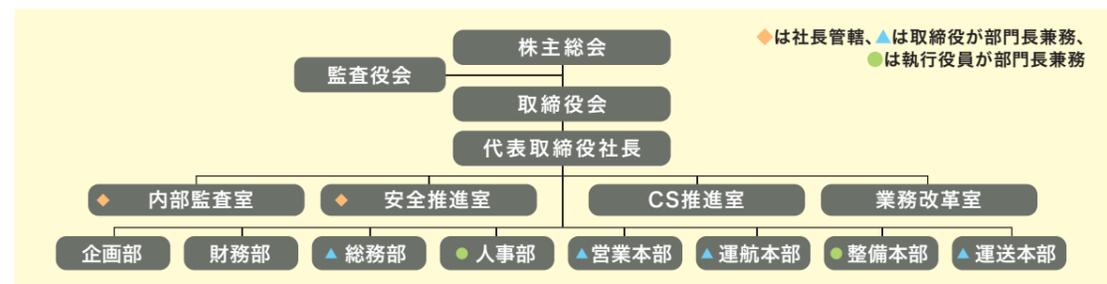


ソラシドオペレーションセンター
(羽田空港新整備場地区)

会社概要・組織図

商号	株式会社ソラシドエア(英語表記 Solaseed Air Inc.)					
設立	1997年7月3日					
所在地	本社:〒880-0912 宮崎県宮崎市大字赤江 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					
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	42,300	19.89	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	153,463	72.19

2018年6月末現在



2018年6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	事業の内容
定期航空運送事業	定期の航空機による旅客の運送
不定期航空運送事業及び航空機使用事業	不定期の航空機による旅客の運送及び旅客又は貨物の運送以外の請負事業
附帯事業	航空運送に附帯関連する事業



取締役

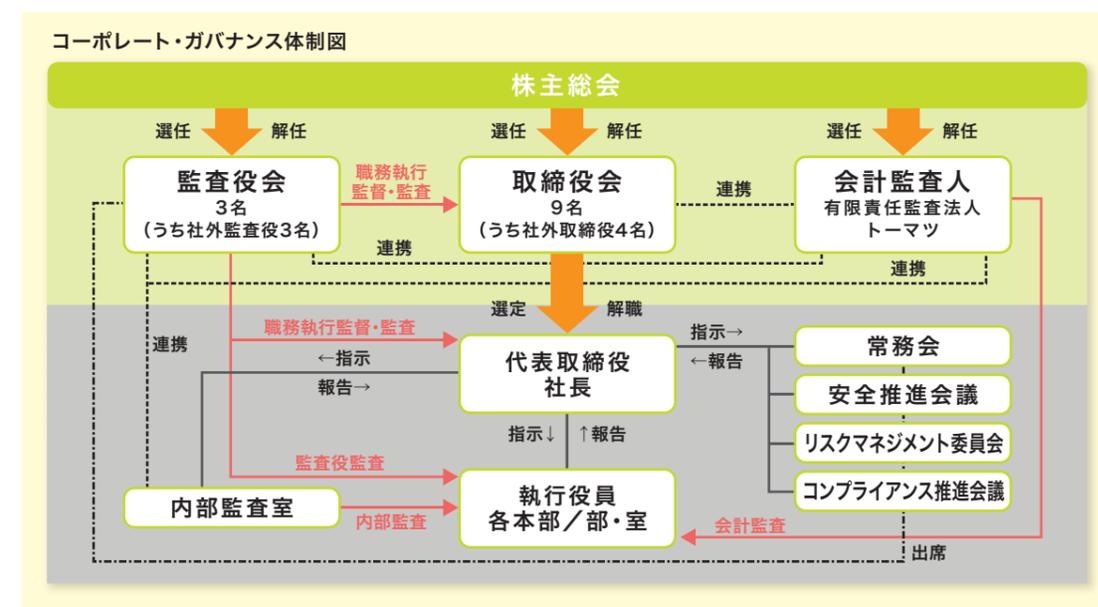
添田 重行

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

ソラシドエアのガバナンス

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、取締役9名(うち社外取締役4名)と監査役3名(うち社外監査役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実施しています。
- 監査役会は、常勤監査役が議長を務め、常勤監査役1名と非常勤監査役2名で構成されており、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。
- 会計監査人は、会社法、金融商品取引法に基づく会計監査を実施しています。
- 内部監査は、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し、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・改善提案を実施しています。
- 常務会は、代表取締役社長が議長を務め、常勤取締役・常勤監査役の他、執行役員等のメンバーで構成されており、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、各部門における業務執行状況等の

- 報告・共有を図る会議体として設置しています。
- 安全推進会議は、代表取締役社長が議長を務め、安全統括管理者、運送本部長、運航本部長、整備本部長、企画担当役員、安全推進室長等のメンバーで構成されており、航空機運航に関わる安全の確保と推進を目的として、安全に関する基本方針を決定し、情報の共有化による意思疎通を促進することにより、安全体制の強化を図る会議体として設置しています。
- リスクマネジメント委員会は、代表取締役社長が議長を務め、常勤取締役・常勤監査役の他、執行役員等のメンバーで構成されており、当社が被る可能性のある損害・リスクを最小限に抑えるため分析・評価を行い、事業の継続と安定的発展を確保するための活動、状況報告・共有を図る会議体として設置しています。また、コンプライアンスリスクについて、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としたコンプライアンス教育実施要領に基づく教育など、法令遵守に向けた意識の醸成を継続的に実施しています。



常勤監査役

日高 雄一郎



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/>

2018年11月発行

お問い合わせ 総務部 TEL:0985-89-0123

