



株式会社ソラシドエア
統合レポート
2020

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、持続可能な企業
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
良い人材の育成

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」こそ経営の基盤、
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「良い会社」を創る為、
明るく元気に努めます

社長メッセージ 3

新型コロナウイルス感染症拡大を 予防するソラシドエアの取り組み 4

ソラシドエアの沿革・歩み 5

ソラシドエアの 価値創造プロセス 7

新型コロナウイルス感染症 拡大に伴う経営環境の変化と 緊急対策について 8

価値創造を支える事業活動

1. 安全 9
2. 運航 11
3. 整備 13
4. 運送 15
5. 客室 17
6. 営業 19
7. 地域・環境 21

価値創造を支える基盤

1. 人財マネジメント 23
2. コーポレート・ガバナンス 25
3. 役員紹介 26

財務状況 27

就航路線マップ・ 会社概要 29

● 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

平素より、当社に対し格別のご高配を賜り、役職員一同、心より御礼申し上げます。

はじめに、新型コロナウイルス感染症によりお亡くなりになられた方々に謹んでお悔やみ申し上げるとともに、感染拡大防止のためご尽力されている医療関係者をはじめとした多くの皆さまに心から感謝申し上げます。また、令和2年7月豪雨により被災された皆さまに心よりお見舞い申し上げます。被災地の一日も早い復旧・復興を心よりお祈り申し上げます。

2019年度は「2017～2020年度中期経営戦略」の3年目を迎え、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繋がる取り組みを続けてまいりました。また、国内外におけるLCCのネットワーク拡大や空港機能強化等による競争環境の変化に対応しつつ、中長期的な成長を実現するために、事業戦略(路便計画・機材計画)の見直しを行いました。これにより、3月29日開始の2020年サマーダイヤからは会社設立以来の悲願であった福岡空港への参入を実現、新たに福岡ー沖縄(那覇)線、宮崎一名古屋(中部)線を開設しネットワークの拡充を図りました。また、東京(羽田)ー沖縄(那覇)の深夜早朝臨時便、熊本・鹿児島ー沖縄(那覇)ー台北(桃園)間の国際チャーター便の運航にも取り組みました。

そのような中、第4四半期に入り、新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大の兆しが見られ、年度末には航空業界において航空需要が急速に減退し、経営環境は非常に厳しい状況となりました。

2020年度に入り、新型コロナウイルス感染症拡大の影響はさらに深刻化し、国による緊急事態宣言の発令、外出自粛や都道府県間の移動自粛の状況が継続し、当社でも運航便を最大で70%減便せざるを得ない状況となりました。

そのような状況のもと、当社では、お客様やお取引様、地域の皆様、社員とその家族の安全と健康を第一として、国の方針に基づき、新型コロナウイルス感染症拡大防止に努めつつ、公共交通機関として感染防止策を徹底した上で、安全・安心な空の旅をご提供できますよう、全社一丸となって取り組んでおります。(詳細は次頁)

コロナ禍による未曾有の事態に耐え“九州・沖縄の翼”として更なる成長を遂げるため、従来の発想から脱却し、慣例・慣習にとらわれない抜本的なコスト削減や生産性の向上を追求し、さらには働き方の多様化や価値観の変容等“ニューノーマル”への環境変化に柔軟かつ機動力をもって対応できるようチャレンジを続けていきます。どのような状況下にあっても、“空から笑顔の種をまく。”エアラインとして、お客様にお選びいただき、地域にとってなくてはならないエアラインであり続けられるよう、役職員一同、より一層精進してまいりますので、引き続きご支援賜りますようお願いいたします。

株式会社ソラシドエア
代表取締役社長

高橋 宏輔



新型コロナウイルス感染症拡大を予防する ソラシドエアの取り組み

当社は、新型コロナウイルス感染症拡大を予防するため「安心できる空の旅へ ソラシドエアができること」を合言葉に、徹底した衛生管理を行っています。

これからも“空から笑顔の種をまく。”エアラインであるために、当社ならではの取り組みを追求し、お客様に、より安全でクリーン、そして安心の価格で新しい旅のスタイルをお約束します。

待ち時間の不満を解消する受付管理アプリの導入について

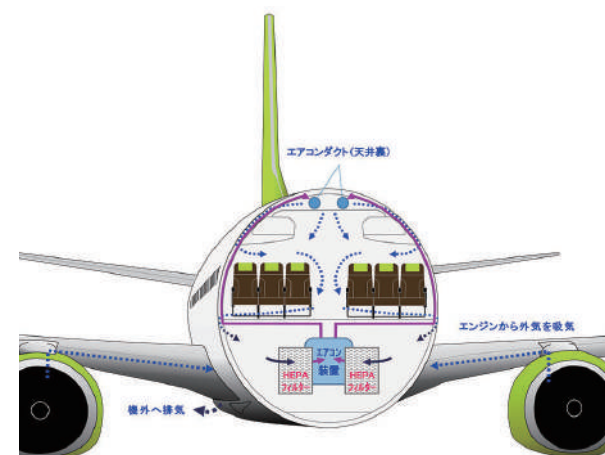


番号券発行によりチェックインサービスカウンター前の待ち行列が解消され、ソーシャルディスタンスの確保が可能となります。

また、お客様ご自身で待ち時間の把握も可能となり、お客様にとっての時間価値向上が図れるほか、列に並ぶストレスの軽減にも繋がります。(航空業界初の導入)

※羽田空港のみの導入となります。

機内の空気循環について



運航中は上空のきれいな空気を大量に取り込み、約3分で機内の空気がすべて入れ替わります。

また、機内の空気は、病院の手術室の空調設備にも使用されている、高性能空気フィルター※でろ過された上で客室内に供給されています。なお機内の空気は常に天井から供給され、左右の壁の下部から床下へ流れており、客室内や特定の場所に滞留することはありません。

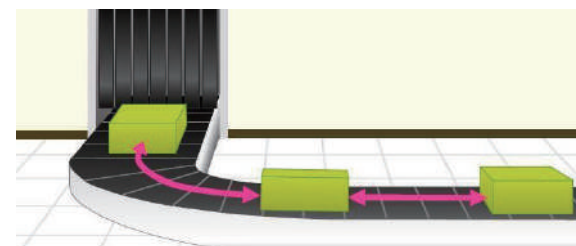
上記の換気システムは上空のみならず地上在機中(搭乗中・降機中)も作動させており、常にきれいな空気で換気されています。

※ High-Efficiency Particulate Air (HEPA) Filter:
0.3μmのサイズの粒子に関して99.97%以上の粒子を捕集できるフィルター

機内の客室消毒について

お客様に安心してご利用いただくために、定期的にテーブル、肘掛け、化粧室のドアノブ等のお客様の手が触れる部分に対しアルコール消毒を実施しています。

お預かりお手荷物の返却



お預けになったお手荷物を返却時に安心してお受け取りいただけるよう、ターンテーブル上に一定の間隔(1m以上)を空けて返却します。

※羽田空港第2ターミナル 受託手荷物返却フロアにて当社独自のサービスとして実施しています。

客室乗務員のマスク・手袋の着用について

お客様に安心してお過ごしいただくため、客室乗務員はマスクおよび手袋を着用します。

※機内サービスは新型コロナウイルス感染症拡大の状況により、一部休止となっています。詳しくは当社ホームページをご確認ください。

地上係員のマスク・フェイスシールド等の着用について

お客様に安心してサービスをご利用いただくため、地上係員はマスクおよび必要に応じフェイスシールドを着用します。あわせて空港カウンターにはビニールカーテンを設置しています。

ソラシドエアの沿革・歩み

地域に根差したエアラインとして さらなる成長を目指す

沿革

1997年 7月	福岡市中央区天神において、 商号パンアジア航空株式会社設立
1999年 8月	スカイネットアジア航空株式会社に商号変更
2000年 9月	本社を宮崎市橘通東に移転
2002年 5月	国土交通省より航空運送事業許可を取得
2002年 8月	宮崎－東京(羽田)線の運航開始
2003年 8月	熊本－東京(羽田)線の運航開始
2004年 6月	株式会社産業再生機構による支援決定
2005年 4月	ANAと業務提携開始
2005年 8月	長崎－東京(羽田)線の運航開始
2006年 2月	ANAとの共同運航(コードシェア)開始
2007年 2月	株式会社産業再生機構による支援終了
2007年 3月	国の航空機の検査等を省略できる 認定事業場を取得
2007年 9月	鹿児島－東京(羽田)線の運航開始
2009年 2月	長崎－沖縄(那覇)線、 鹿児島－沖縄(那覇)線の運航開始
2009年11月	宮崎－沖縄(那覇)線、 熊本－沖縄(那覇)線の運航開始
2010年 2月	オペレーションセンターを 羽田空港整備場地区に開設
2010年10月	大分－東京(羽田)線の運航開始
2011年 5月	本社を宮崎市大字赤江宮崎空港内に移転
2011年 7月	新造機ボーイング737-800型機が初就航 ソラシドエアブランドの導入
2012年 2月	初の国内線チャーター便「宮崎－仙台」運航
2012年 6月	国の機長認定・審査を省略できる 指定本邦航空運送事業者の認定取得
2013年 3月	既存路線 熊本－沖縄(那覇)線、 長崎－沖縄(那覇)線の運航休止
2013年 6月	神戸－沖縄(那覇)線の運航開始
2014年10月	ボーイング737-800型機での 全路線全便運航開始
2015年 3月	名古屋(中部)－沖縄(那覇)線、 石垣－沖縄(那覇)線の運航開始
2015年 7月	オペレーションセンターを 羽田空港新整備場地区に移転
2015年10月	初の国際線チャーター便「宮崎－高雄」運航
2015年12月	株式会社ソラシドエアに商号変更
2018年10月	鹿児島－名古屋(中部)線の運航開始
2020年 3月	福岡－沖縄(那覇)線、 宮崎－名古屋(中部)線の運航開始



2002年8月 運航開始



2011年7月 ソラシドエアブランドの導入



2015年10月 初の国際線チャーター便運航

歩み

	[決算年月]	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	2019年3月	2020年3月
		百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
営業収入	百万円	26,345	29,226	30,655	34,937	35,624	38,055	38,153	39,369	41,973	41,850
営業利益	百万円	1,056	655	1,945	1,568	1,076	2,012	3,982	3,805	3,185	1,425
経常利益	百万円	825	650	1,843	1,350	1,598	1,661	3,427	3,625	3,160	1,306
当期純利益	百万円	769	536	1,101	71	1,536	930	2,374	2,489	2,118	990
資本金	百万円	2,345	2,345	2,345	2,345	2,345	2,345	2,345	2,345	2,345	2,345
発行済株式総数	株	209,008	209,008	209,008	209,008	212,564	212,564	212,564	212,564	212,564	212,564
純資産額	百万円	2,256	2,695	4,219	4,144	4,763	5,004	7,500	9,815	12,022	11,831
総資産額	百万円	8,501	9,687	10,759	14,791	16,335	18,956	21,504	26,424	30,471	31,623
1株当たり純資産額	円	14,940.11	17,852.52	27,941.04	21,572.13	22,407.44	23,542.37	35,284.76	46,176.19	56,558.40	55,658.84
1株当たり配当額	円	—	—	—	100	500	500	650※8	650※9	650※9	—
1株当たり当期純利益金額	円	4,661.54	2,725.46	6,467.23	-356.43	8,190.57	4,378.00	11,171.30	11,713.16	9,965.36	4,660.12
自己資本比率	%	26.5	27.8	39.2	28.0	29.1	26.3	34.8	37.1	39.4	37.4
ユニットレベニュー※1	円	9.9	9.7	9.6	9.0	8.8	8.6	8.6	8.9	9.1	8.5
ユニットコスト※2	円	9.5	9.5	9.0	8.6	8.5	8.1	7.7	8.0	8.4	8.2
自己資本利益率	%	55.4	21.6	31.8	1.7	34.5	19.0	37.9	28.7	19.4	8.3
ボーイング737機材数 400型機	機	10	9	6	4	—	—	—	—	—	—
800型機	機	—	3	6	9	12	12	12	12	13	14
従業員数	人	668	686	714	702	716	743	752	770	830	882
有償旅客数	人	1,026,008	1,159,801	1,345,873	1,556,697	1,606,127	1,658,149	1,752,713	1,889,711	1,892,178	1,796,046
提供座席キロ※4	千席・キロ	1,745,226	1,948,392	2,118,132	2,527,006	2,675,898	2,787,794	2,783,543	2,872,543	2,844,519	2,946,491
有償旅客キロ※5	千人・キロ	1,086,162	1,215,414	1,410,343	1,645,700	1,702,048	1,736,359	1,833,422	1,978,671	1,990,047	1,884,740
有償座席利用率※6	%	62.2	62.4	66.6	65.1	63.6	62.3	65.9	68.9	70.0	64.0
運航便数※7	便	17,285	19,382	19,627	22,171	22,355	24,600	24,548	24,580	25,567	27,071

営業収入の推移

経常利益の推移
(百万円)

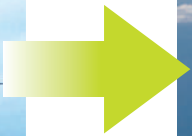
「空から笑顔の種をまく。」ソラシドエアは、安全運航を第一に、サービス品質の向上、ネットワークの充実、地域振興の活動、そしてこれらを支える人財の育成に取り組んでいます。現在、宮崎をはじめとする九州各地と東京(羽田)、沖縄(那覇)と九州・神戸・中部等、13路線80便を毎日運航しています。また、近年は台湾等海外と九州各県を結ぶ国際線チャーター便の運航にも取り組んでいます。ソラシドエアは「九州・沖縄の翼」として安全・快適・経済性を実現し、サステイナブルな成長を目指しています。

※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 記念配当150円を含みます。 ※9 特別配当150円を含みます。

機材



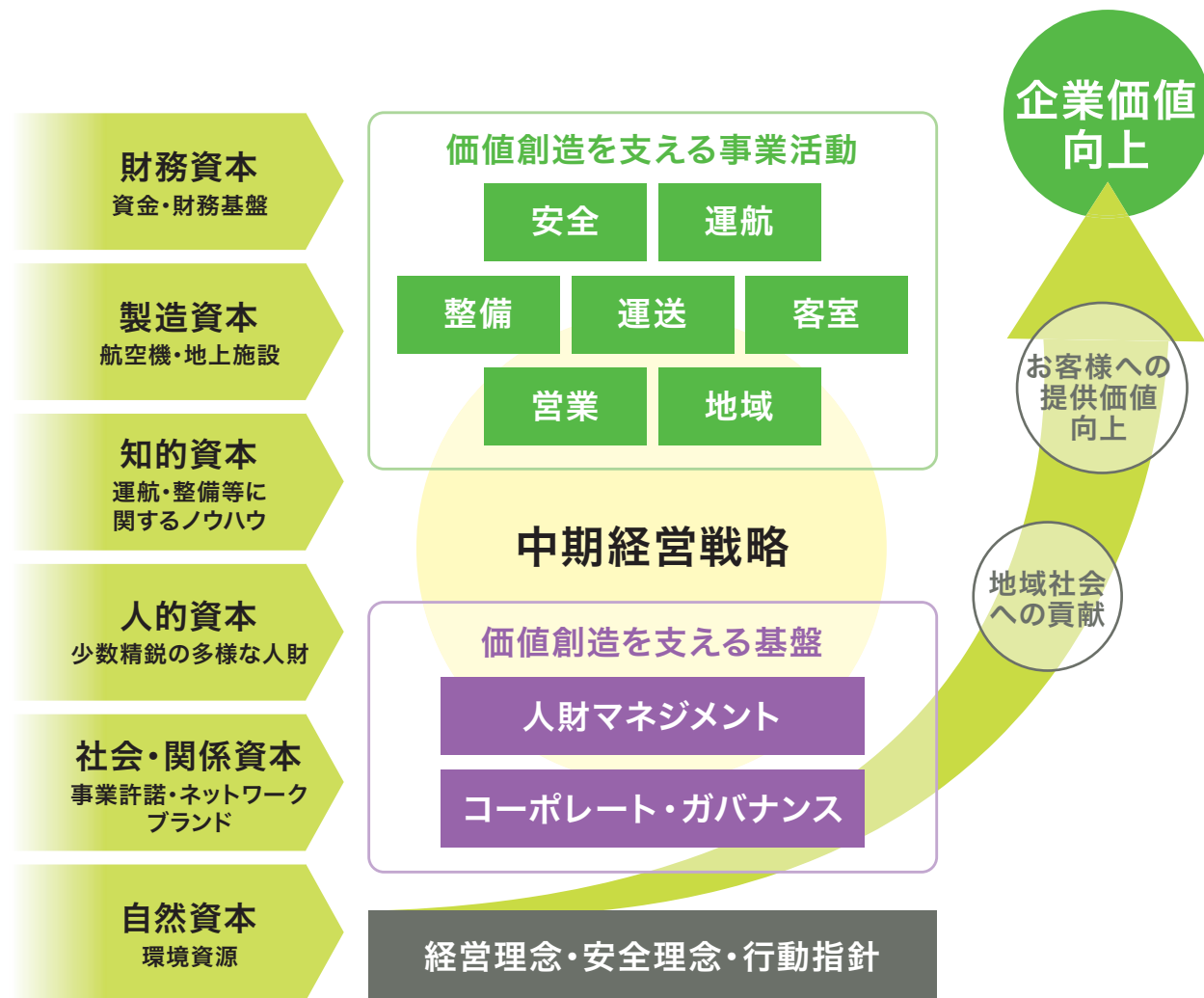
ボーイング737-400型機 定員150名
運航期間 2002年8月～2014年9月



ボーイング737-800型機 定員174名
就航 2011年7月～ ※定員については一部機材を除く

ソラシドエアの価値創造プロセス

当社は、持ちうる資源を最大限に生かし、お客様への提供価値向上、地域社会への貢献、そして企業価値向上のため、安全運航を第一に、中期経営戦略を主軸にそれぞれの事業活動を推進しています。あらゆる事業活動を通して、価値創造を継続し、地域になくてはならないエアラインとしての成長と持続可能な社会への貢献に取り組んでまいります。



2019年度入社式



えれこっちゃん みやぎ2019

新型コロナウイルス感染症拡大に伴う 経営環境の変化と緊急対策について

経営環境

新型コロナウイルス感染症の拡大と抑制に向けた緊急事態宣言や外出自粛、都道府県間の移動自粛から、航空市場全体の需要は著しく減少しており、航空旅客収入の減少幅は拡大しています。

新型コロナウイルス感染症の収束時期は先行き不透明であり、航空需要の回復には時間を要することから、地元経済への影響も懸念されます。

緊急対策の方針

過去に類のない経営環境を踏まえ、経営方針として当初2020年度から開始を予定していた新中期経営戦略の実行を延期し、緊急

対策を全社で最優先に実行し、九州・沖縄の地元と共に復活を果たしていきます。

主要施策

■ 費用削減

- 航空需要に応じた生産量の弾力的な運用
- 雇用調整助成金を活用した単日休業制度の新設・継続
- 航空機リース料をはじめ固定費用の聖域なき削減

■ 投資抑制

- 機材・設備関連投資の抑制

■ 財務対策

- 手元流動性の確保

■ 需要喚起策

- 国や自治体の政策等と連動した需要喚起プロモーションの実施





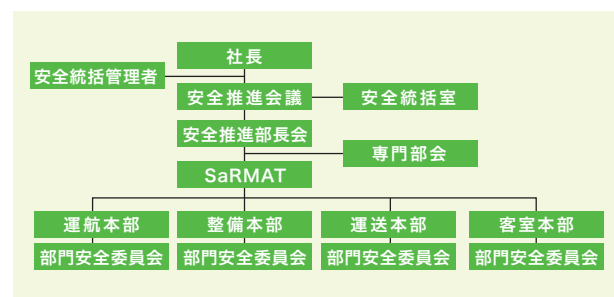
安全は当社の原点であり 経営の根幹をなす存立基盤である

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。

運航、整備、運送、客室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、安全施策の策定及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。

④SaRMAT: 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、客室本部、安全統括室を対象に年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。

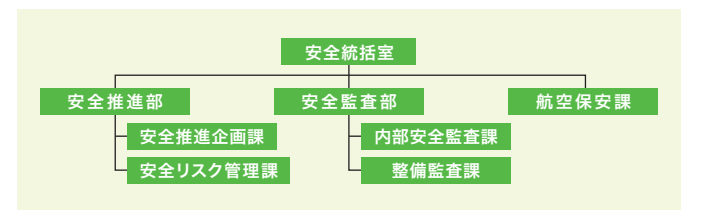
②内部安全監査 社長直轄の組織である安全統括室の中に安全監査部を設置しています。各部門・空港支店に対し年度1回以上の頻度

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てています。

③ANA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。

総合的な安全管理システム・航空保安・監査機能強化

2019年12月に安全推進室から『安全統括室』に組織改編しました。安全管理システム機能、航空保安機能への全社的視点の付与、監査機能を再編し、各生産部門と積極的かつ有機的な連携を図るとともに、総合的に安全推進活動の強化を図っています。



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昨年度に引き続き、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、アサーション川柳の募集及び優良作品について表彰を行っています。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て感謝する」ことで不安全事象の未然防止を図っています。

⑤飲酒に対する意識の改革を目的に、全社員に対しアルコール教育を実施し、「依存症とは何か？」から「定期航空運送事業者として世間から求められているものは何か？」等、個人が改めて認識するよう実施しています。

2019年度 実績／2020年度 目標

国から受けた行政処分または行政指導

2019年度は該当する事項はありませんでした。

2019年度 安全指標/目標値 実績

2019年度 安全指標	目標値	実績	
航空事故・重大インシデント	0件	0件	2019年度において、ヒューマンエラーに起因する事象報告については、目標値を達成することが出来ました。2020年度も引き続き、同様の事象は二度と発生させないよう社内の再発防止策を実行し、発生件数の減少に努めます。また、委託先管理の強化や対策の有効性確認を今後も確実に実施し、未然防止に取り組んでいきます。
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象報告)	10,000運航回数あたり、2.96件未満	10,000運航回数あたり、2.58件	
VOICES※への報告件数	12件以上	15件	

※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

2020年度 安全指標/目標値 設定

2020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象報告)	10,000運航回数あたり、2.32件未満	2017年から2019年3ヶ年平均を基に5%改善させた数値としました。
VOICESへの報告件数	13件以上	前年度の目標 (12件) より5%向上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。
https://www.solaseedair.jp/corporate/safety/safty_report.pdf



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

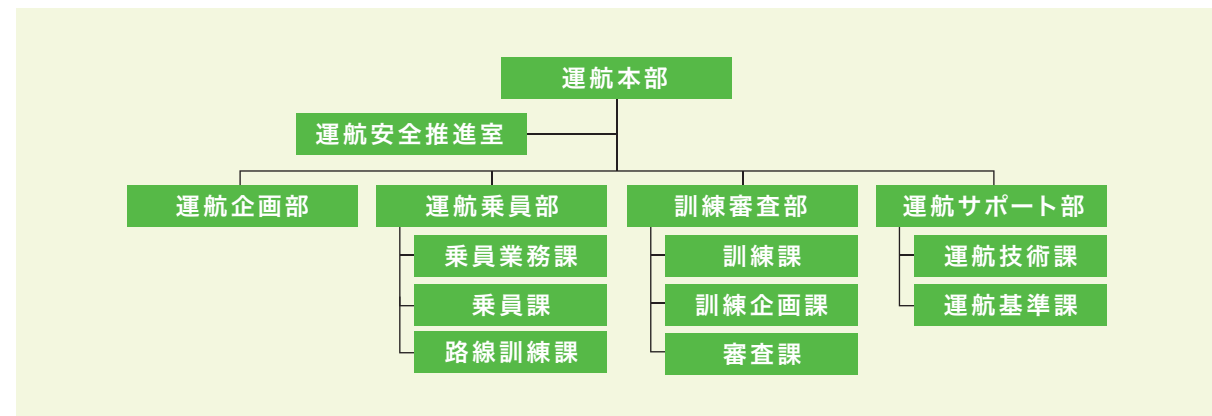
運航本部は、航空機を操縦する運航乗務員と運航乗務員を支えるスタッフで構成されています。

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、運航乗務員の日常技術管理・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術維持のための訓練・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術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段階から機長昇格までの一貫した機長養成体制を構築しています。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・技術を向上させるため、日常技術管理制度を導入し、副操縦士一人ひとりの技術レベルと育成の管理を行っています。

機長の技術の維持向上を図るため、2016年から機長個人別の技術傾向分析による技術管理を導入しました。定期訓練・定期審査の結果を単体(点)で見るのではなく、過去からの定期訓練・審査における内容をデータ化し、統計的に技術傾向(線)を見ていくものです。この技術傾向分析に基づき、機長は個別に自分の技術・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。2019年には羽田オペレーションセンター内にFTD(Flight Training Device)を導入し、日常技術向上や操縦士育成に活用しています。組織としても機長全体の技術傾向を把握し、定期訓練・審査の内容の改善を図り、総合的な技術向上を図っています。

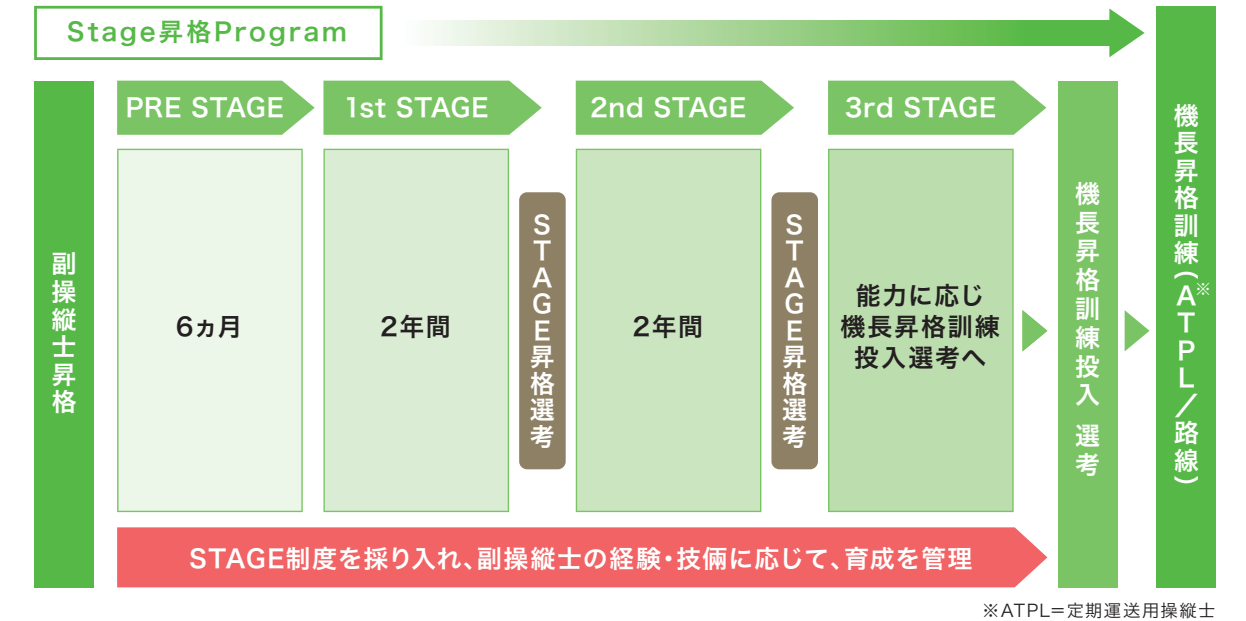


FTD(Flight Training Device)の活用



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。2020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。

今後の事業規模拡大に向けて、最重要課題となる運航

乗務員の確保を確実に推進しています。運航本部の中期実行計画においては、「2030年の経営ビジョンを支える生産力とソラシドエアらしいオペレーションを確立しよう」のビジョンの下、「成長シナリオを支える乗務員養成」、「オペレーション品質の向上」、「人財育成と組織力の強化」、「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5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。

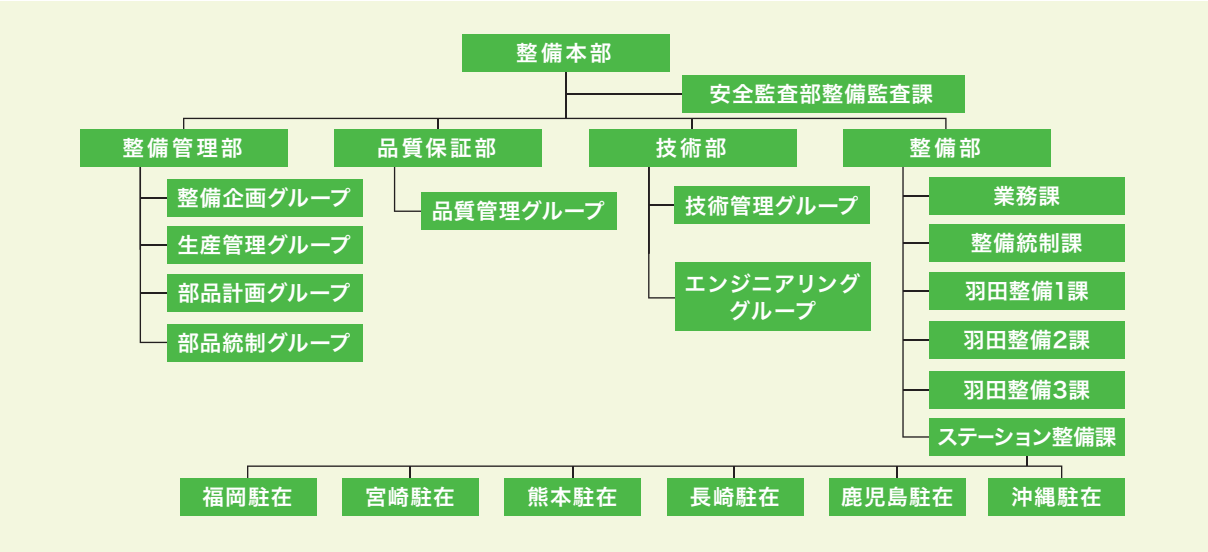


アジア最高水準の オペレーション品質に向けて

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、日々の点検整備や定例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程類の改訂、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14機運航しており、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

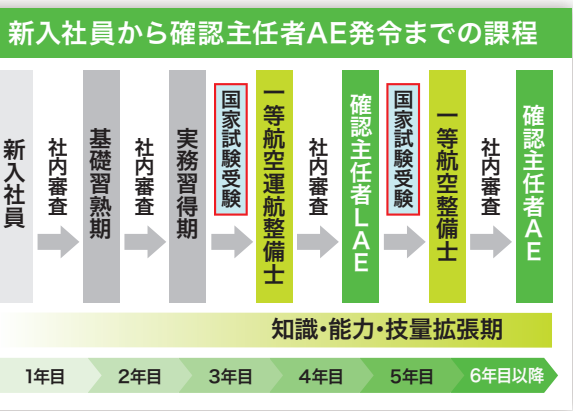
出発前および定例整備での点検や不具合修復を行う整備は、羽田空港をはじめとする7拠点で自社の整備士による整備業務を行っており、また現場を支えるスタッフ業務についても自社で運営しています。これにより、機材導入をはじめ、航空会社として必要不可欠な機体整備に関するノウハウ等を確実に蓄積しています。(大分空港をはじめとする4拠点についてはANAに委託)

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機体構造等の点検・整備)においては、国内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。当社では、自社体制により整備業務に関す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。



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

整備部門では社長直轄組織である安全統括室安全監査部の整備専門性を有する組織から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、

継続して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、生産計画の立案など、整備業務に関す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。



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

運送本部の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)、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

空港部門

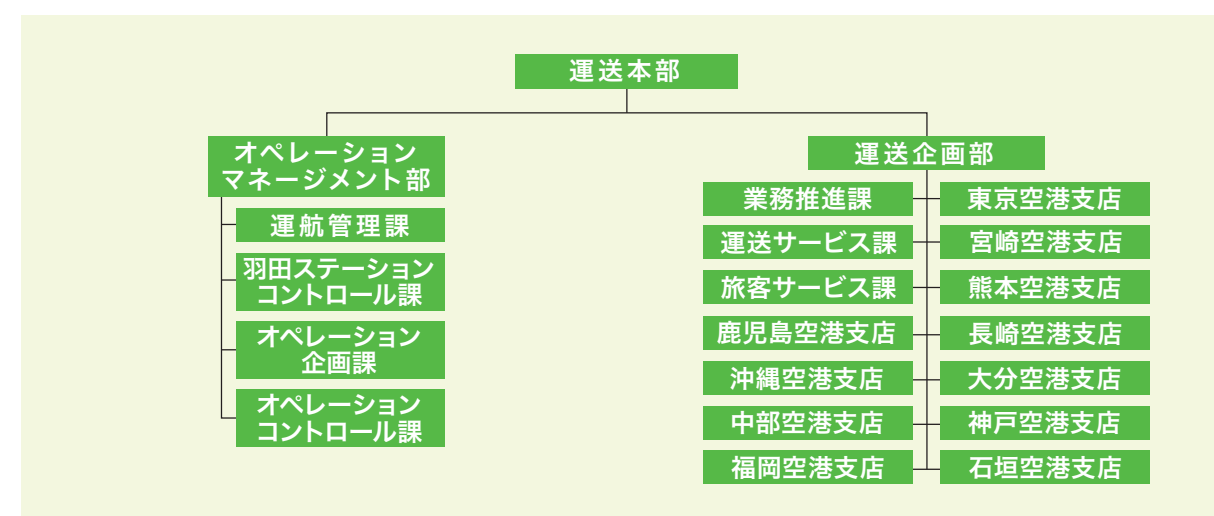
空港で、お客様の素敵な空の旅を演出します。

- 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)

サポート部門

空港の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



お客様満足向上の取り組み

当社は、さらなるお客様満足向上のため、さまざまな施策に取り組んでいます。

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。
- 旅客係員への「サービス助手士」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。



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。

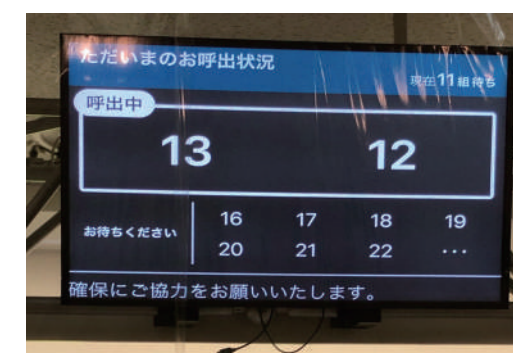
ストレスのない搭乗手続き

羽田空港のチェックインカウンターでは、列に並んで順番に搭乗手続きをしていただく必要のない「順番待ちシステム」を2020年7月31日から導入いたしました。このシステムは受け付け番号券を受け取った後は、カウンター上に設置してある案内画面に番号が表示されたら、カウンターで手続

をしていただくもので、列に並ぶストレスから解消されるだけでなく、受付番号券にあるバーコードをスマートフォンで読み取れば、順番の待ち時間や、あと何人待ちかをスマートフォンで確認することもできます。



受付番号券
発行機



案内画面

TCP (Time Commitment Project)

- お客様に提供すべき定時運航(Time Commitment)の達成を目的として2018年に設立しました。
- 運航/客室乗務員、整備、旅客(羽田と沖縄の空港支店含む)、運送、ダイヤ統制や運航管理など直接オペレーションに係る部門に加えて営業や企画の管理職を中心

とするメンバーで構成されています。

- 定時出発率90.1%、定時到着率90.1%を目指して啓蒙活動や諸施策(グループ搭乗改善や機内の客室案内板設置等)を展開しています。



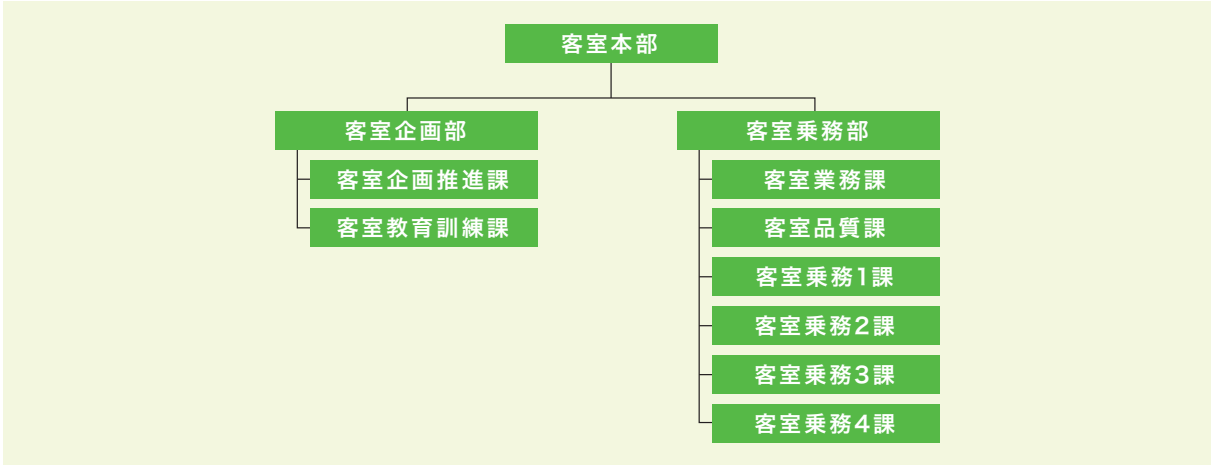
徹底的にお客様に寄り添ったサービスを追求

『ソラシドエアブランド』をベースとした安全かつ高品質な「安心」と「感動」という付加価値提供を目指し、徹底的にお客様にこだわったサービスを追求します。

客室本部業務と組織について

客室本部はソラシドエアブランドの発信者である約250名の客室乗務員へのさらなるサポート機能強化や高度化する機内安全・品質向上への対応力向上を目指し、2019年度に本部体制へと改編しました。
組織構成としては、本部統制機能および教育・訓練審査

機能を含め、安全かつ品質向上に向けた取り組みを戦略的に遂行する客室企画部と日々のオペレーションを確実に遂行する部門である客室乗務部で構成されています。
それぞれの独立した機能が有機的に連携を図りオペレーション品質の向上に取り組んでいます。



お客様満足向上の取り組み

当社ではご搭乗のお客様に快適にお過ごしいただくために地域の素材にこだわったドリンクや機内販売など、各種サービスをご用意しています。

機内サービス

＜ドリンクサービス＞
長崎県産のトビウオ(アゴ)に大分県産のゆずを加えたソラシドエアオリジナルの和風スープ“アゴユズスープ”をはじめ、期間限定のスペシャルドリンク(就航地の美味しい飲み物)をご用意しています。
また、九州・沖縄のご当地アルコールの販売(有料)も行っています。

＜機内販売＞
アゴユズスープがセットになった「ソラスープ」等、就航地の素材を使用した商品や社員提案から商品化した商品、ソラシドエアオリジナル商品等を取り揃えています。

＜エンターテインメントサービス＞
機内エンターテインメントサービス「ソラタイム」にて“笑顔広がる心地よい空の旅”をコンセプトにオリジナリティ溢れる動画・雑誌・音楽に加え、地域の魅力的な情報等をお届けしています。



【ドリンクサービス】
人気のアゴユ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

【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

【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

※ 機内サービスおよび機内販売は新型コロナウイルス感染症拡大の状況により、一部休止となっています。詳しくは当社ホームページをご確認ください。

安全・品質向上への取り組み

客室本部ではソラシドエアブランドの根幹となる機内安全品質の維持・向上に向け、客室乗務員がメンバーの中心となり、様々な活動を積極的に行っています。

＜Safety Officer＞
日々の運航における安全業務への啓蒙活動と安全文化のさらなる醸成へ向け、PDCAを適正に展開しています。

＜PAリーダー＞
機内アナウンス品質の高位平準化を図ることを目的にどの便でもソラシドエアらしさを感じられる機内アナウンスの強化に取り組んでいます。

＜サポートデスク＞
機内における事象やお客様からのお声に対する報告レポートへの的確な処理を行い、迅速な社内共有を図っています。
乗務クルーに対して「安全業務」や「ソラシドブランドをベースとしたサービス業務」への課題を即時・適切にフィードバックすることで、安全・サービス品質向上に向けた取り組みを行っています。



ユニバーサル・グローバル化に向けて

「心のバリアフリー」をテーマに全てのお客様が相互に尊重し合える機内環境作りに向け、客室乗務員がメンバーの中心となり、ユニバーサル規格の点字安全のしおり作成やコミュニケーションボードの導入をするなどの取り組みを行っています。



先行き不透明な事業環境下での収益最大化

お客様目線に立ち、時流に合わせた営業戦略の推進

新型コロナウイルス感染症拡大により、航空旅客輸送や旅行・観光事業にとって未曾有のレベルの需要が消失しています。回復時期が見通せない不確実な事業環境下において、マーケットニーズに応えるため、最適なセールス・マーケティング活動を展開しています。

お客様や潜在的な利用者に対して最適なコミュニケーション・スタイルで有益な情報やサービスの提供に努め、航空機利用者のカスタマー・ジャーニー[旅前～旅中～

旅後]を通して、コロナ禍における新しい生活様式の中で益々多様化するニーズに応え顧客満足度の向上を図っています。

また九州・沖縄の翼として、就航各地で開催されるサーフィン大会をはじめとするスポーツ・ツーリズムの分野や、広域からの参加者を対象とする様々なイベントにも協賛支援し、地元企業として地域の活力再生や復興に向けた送客にも努めています。

1. 運賃政策とサービス充実

お客様ニーズに適した運賃メニューの展開と運用「気軽にご予約キャンペーン」などの時限的対応

2. 販売やPRチャネルの多様化

お客様の購買利便性を高めた効果的な訴求Web接客など双方向のコミュニケーション

3. マーケティング力の強化

デジタルマーケティング(顧客データ解析)を駆使した戦略の立案・実行

主な取り組み

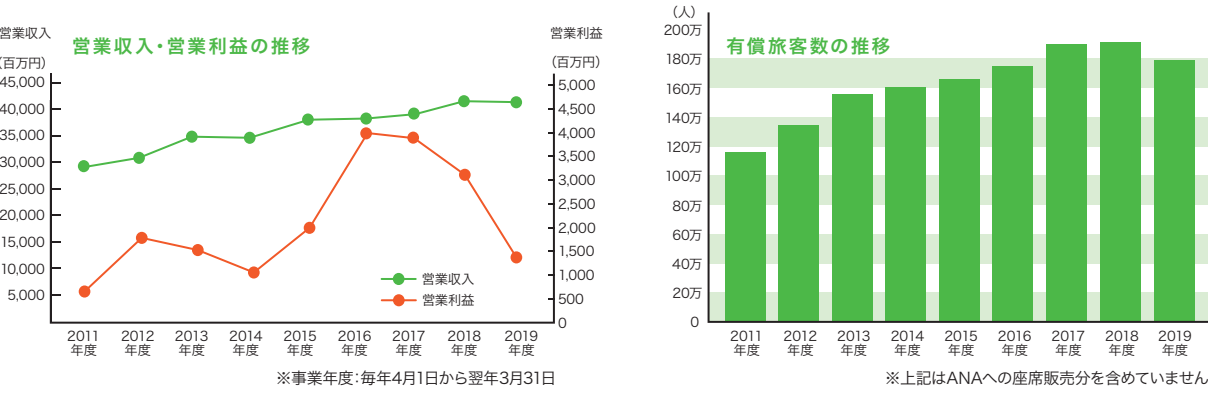
営業収入および年間旅客数の推移

2002年8月に宮崎—東京(羽田)線に就航して以来、九州・沖縄を拠点とした路線展開を行ってきました。

2020年3月には宮崎—名古屋(中部)および福岡—沖縄(那覇)の各路線に新規就航し、現在は東京(羽田)を起点に5路線、沖縄(那覇)を起点に6路線および名古屋(中部)を起点に2線路 合計13路線、平常時では計80便/日を運航しています。

路線の拡大とともに当社の営業収入および旅客数は毎年堅調に推移してきましたが、昨年度末には新型コロナウイルス感染症拡大による影響が現れ始め、2019年度決算では営業収入は41,850百万円(※1)、年間有償旅客数が1,796千人(※2)となりました。

※1 ANAへの座席販売分を含めています
※2 ANAへの座席販売分を含めていません



利用しやすい運賃、多様な商品やサービスの提供

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、プレジャー需要を積極的に取り込んでいます。

旅行・出張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合わせ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)」の販売も強化し、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応えています。

この「ソラシド+ (ぶらす)」では、2020年4月から新たに355日先の帰着分までの予約が可能となり、より一層



今後の営業戦略

ローカルプライドの取り組み

九州・沖縄の翼として、これまでも就航各地の自治体や各種団体と連携し地元を応援する様々な取り組みを実施し、地域情報の発信に努めています。

- 「初日の出&初詣フライト」

今年で3回目となる「初日の出&初詣フライト」を実施しました。機内からの初日の出鑑賞に加え、宮崎を代表する観光スポット「青島神社」での初詣やリゾートホテルでの「おせち料理ランチ」をコースに含めたソラシドエアオリジナルの「初日の出フライト」プランを用意し、初回

実施から毎年ご参加頂いているリピーターを含め多くのお客様にご参加いただき大変好評をいただきました。

- 「ソラシドスマイルクラブ/“地元特産品交換キャンペーン”」

ソラシドスマイルクラブでは特典航空券への交換に加えて、九州沖縄の地元特産品に少額マイルで交換できる特別キャンペーンを実施しました。お客様に九州沖縄を感じていただくと同時に、様々な場面で地元の九州・沖縄を応援しています。

訪日需要の取り込み

新型コロナウイルス感染症拡大を受け各国で出入国制限が行われていますが、今後は徐々に制限解除が進み再び旺盛な訪日需要がアジアを中心に戻ってくるものと予想されます。状況を見計らいながら、今後も「ENJOY JAPAN fare」運賃を中心に訪日外国人のお客様向けの販売促進を行い、より一層の収益向上と合わせて九州・沖縄地域への送客に貢献していきます。





九州・沖縄の翼として、 地域に根差したエアラインを追求

地域との相互連携

当社は、拠点とする九州・沖縄の魅力を全国に発信し、地域と地域を結ぶヒト・コト・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。地域から愛され、地域になくてはならないエア

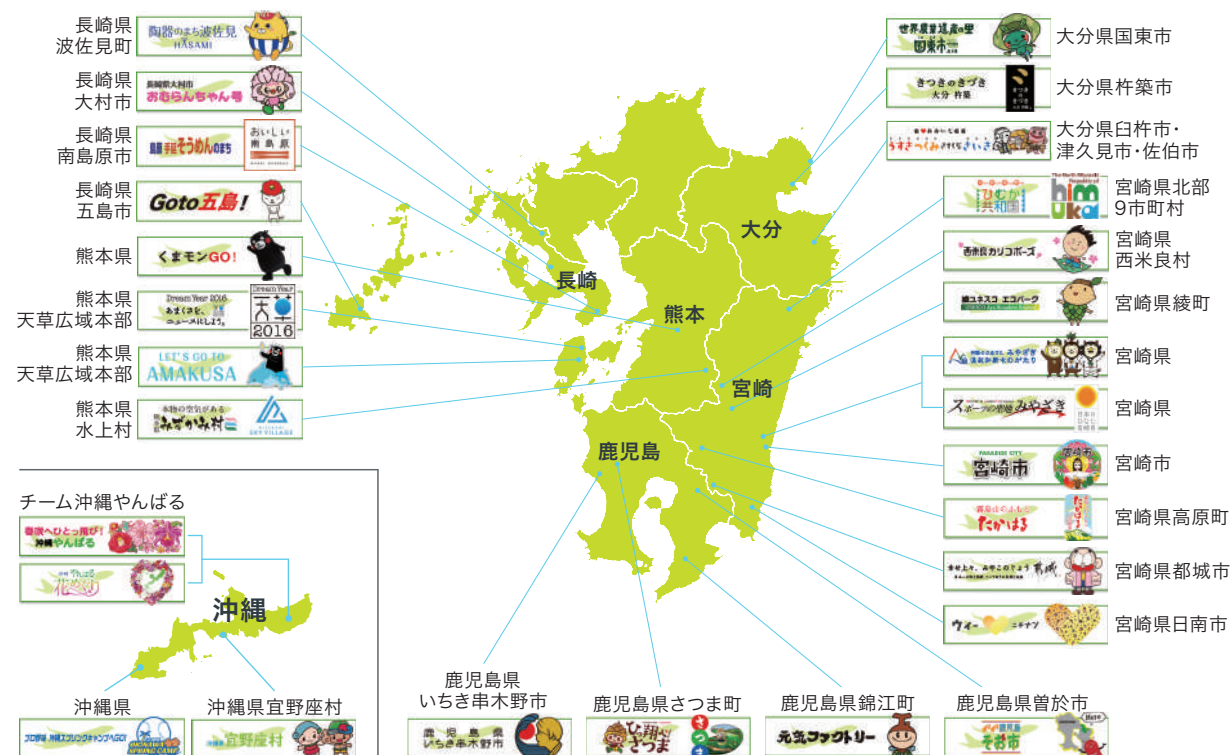
ラインを目指し、機内誌や機内販売はもちろん、様々な機会を通して、九州・沖縄の情報発信や地域の課題・取り組みのサポートに努めています。

地域振興・機体活用プロジェクト「空恋～空で街と恋をする～」(通称:空恋プロジェクト)

「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。1機体1自治体を基本に、1年間機体側面に地名を表示すると共に、機内では各自治体

独自の方法でPRしていただきます。

就航10周年を記念して2012年にスタートし、これまでに28の空恋機が運航しました。また、運航終了後には、より一層相互に連携しながら、観光や地域産業、地域文化等に加え、航空文化の振興に努めるべく、参画自治体と包括的連携協定を締結しています。



復興支援への取り組み

2013年3月から地域振興・機体活用プロジェクト「空恋」において、熊本県と「くまモンGO!」を運航したことをきっかけに、これまで「くまモン」が描かれた機体を計5機運航してきました。2020年9月からは、熊本県南を中心として発生した豪雨被害を受け、復興を願うシンボルマークの「くまモン」が描かれた復興支援機「みんなで頑張るばい!くまモン号」を運航し、熊本県へエールを届けています。



みんなで頑張るばい!くまモン号

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ます。“人と地域”の出会いの機会を創出する移住企画「九州移住ドラフト会議」のメインスポンサーを3年連続で務めています。



九州移住ドラフト会議

地域のスポーツアスリートをサポート

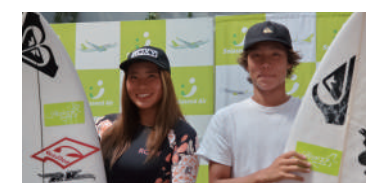
地元の宮崎市立青島中学校に創部された全国でも珍しいサーフィン部へサーフボード・ウェットスーツ等を寄贈し、地域のスポーツ振興に貢献しています。また、メジャー初優勝を成し遂げた永峰咲希選手をはじめ、九州出身の若手アスリートの活躍をスポンサーとなって支えています。



宮崎市立青島中学校サーフィン部



女子プロゴルファー永峰咲希選手



プロサーファー
渡辺愛選手(左) 伊東李安琉選手(右)

出張航空教室の開催

ソラシドエアのブランドポリシーのひとつ「夢を与えるエアラインを目指します」の思いを形にした出張航空教室「わくわくワーク」を、就航地の小学校の子どもたちを対象に実施し、キャリア教育の機会としても活用いただいています。



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。

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。

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。

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。



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。

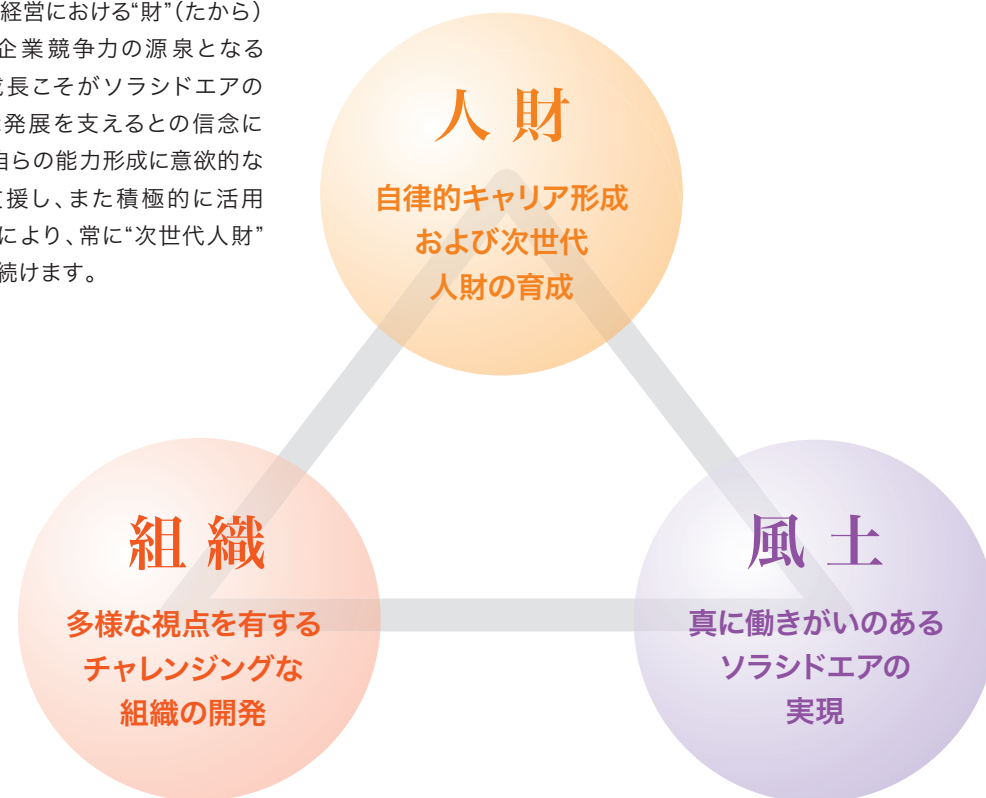
組織・人財戦略におけるビジョン

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永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。

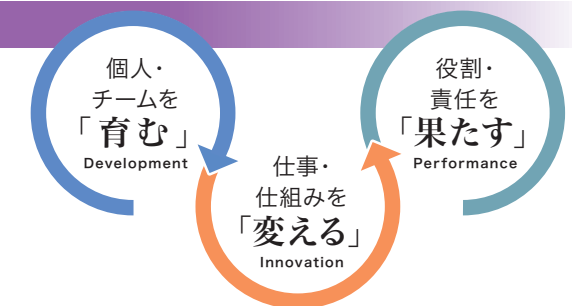
《風土》

真に働きがいのあるソラシドエアの実現

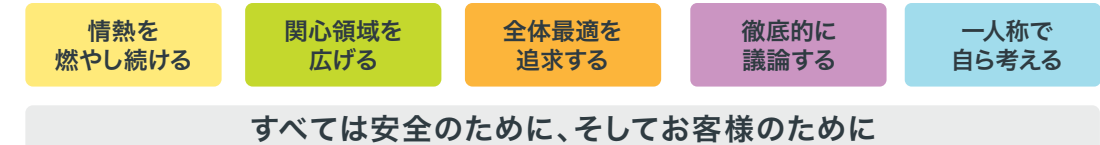
社員満足度を高めるとともに、組織の目指す方向性を個々人が理解することを通じ、会社に対する誇りや愛着心を高め、組織の成功に向け自らが貢献することを日々実践することにより、持続的な企業業績向上を可能とする“自立した組織風土・企業文化”を追求します。

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」



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人財の育成および組織開発に取り組んでいます。

なお、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しています。また、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.solaseedair.jp>

働きやすい職場環境づくり

当社は、世の中の変化や社員のあらゆるニーズに耳を傾け、的確かつ迅速に対応し、社員が安心して長く働ける職場づくりを進めています。

- ①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への取り組みが認められ「くるみん2つ星」認定を受けています。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。

Solaseed Air 26



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



2019年度の業績概況

当事業年度における我が国経済は、雇用・所得環境の着実な改善や企業収益の高水準での推移等により、景気は緩やかに回復していましたが、年度末での新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に下押しされる厳しい状況になりました。

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更なる成長に繋がる取り組みを続けています。

2020年3月29日には福岡－沖縄（那覇）線1往復、宮崎－名古屋（中部）線2往復を開設、宮崎－東京（羽田）線1往復を増便しました。

就航率は、機材不具合に伴う機材繰り等による欠航の減少により98.8%（前年同期98.6%）となり、前年同期を上回りました。提供座席数は2,802,844席（前年同期比3.4%増）となりましたが、新型コロナウイルス感染症の影響による2月末からの大幅な需要減少により有償旅客数は1,796,046人（同5.0%減）、有償座席利用率は64.0%（前年同期70.0%）となりました。

当事業年度の業績は、営業収入が41,850百万円（前事業年

度比0.2%減）となりました。事業費は35,845百万円（同3.9%増）、販売費及び一般管理費は4,579百万円（同6.0%増）となり、この結果、営業利益は1,425百万円（同55.2%減）となりました。

営業外収益18百万円及び営業外費用138百万円を加減した経常利益1,306百万円（前事業年度比58.6%減）は、前事業年度に比べ1,854百万円減少しました。税引前当期純利益は1,306百万円（同58.6%減）、当期純利益は990百万円（同53.2%減）となりました。

財政状態は、総資産31,623百万円（うち現金及び預金5,680百万円）、総負債19,791百万円、純資産11,831百万円となりました。主な経営指標は、1株当たり純資産額55,658.84円、1株当たり当期純利益金額4,660.12円、自己資本利益率8.3%、自己資本比率37.4%となりました。

当年度に係る配当は、新型コロナウイルス感染症が当社の業績に甚大な影響を与えており、その収束時期が明確に見通せない状況にあるため、運転資金等の手元流動性を確保する必要性を鑑み、誠に遺憾ながら無配としております。

連続貸借対照表

貸借対照表（単位：百万円）

	2016年3月31日	2017年3月31日	2018年3月31日	2019年3月31日	2020年3月31日	構成比
資産の部	18,956	21,504	26,424	30,471	31,623	100.0%
流動資産	8,272	9,279	10,159	11,722	9,512	30.0%
現金及び預金	4,475	5,064	6,129	7,204	5,680	17.9%
営業未収入金	2,036	2,181	2,027	2,105	1,091	3.4%
その他	1,759	2,033	2,002	2,412	2,740	8.6%
固定資産	10,684	12,225	16,264	18,748	22,110	69.9%
有形固定資産	4,378	4,357	7,628	7,337	8,734	27.6%
航空機（純額）	3,753	3,505	6,527	6,046	5,566	17.6%
その他	624	852	1,101	1,291	3,168	10.0%
無形固定資産	118	266	467	819	777	2.4%
投資その他の資産	6,187	7,601	8,168	10,591	12,597	39.8%
差入保証金	1,863	1,916	1,054	1,157	1,305	4.1%
航空機整備保証金	3,545	4,742	5,793	7,443	8,628	27.2%
その他	778	943	1,320	1,990	2,664	8.4%
繰延資産	—	—	—	—	—	—
負債の部	13,952	14,004	16,608	18,448	19,791	62.5%
流動負債	7,039	6,044	6,032	6,945	7,063	22.3%
営業未払金	2,958	2,954	2,865	3,314	3,245	10.2%
短期借入金	850	904	1,326	1,112	1,264	4.0%
その他	3,229	2,184	1,839	2,518	2,553	8.0%
固定負債	6,912	7,959	10,576	11,502	12,728	40.2%
長期借入金	3,204	3,349	5,204	4,091	4,326	13.6%
航空機材整備引当金	3,611	4,499	5,175	7,126	8,069	25.5%
その他	97	110	196	284	331	1.0%
純資産の部	5,004	7,500	9,815	12,022	11,831	37.4%
株主資本	5,248	7,516	9,868	11,848	12,701	40.1%
資本金	2,345	2,345	2,345	2,345	2,345	7.4%
資本準備金	411	411	411	411	411	1.3%
利益準備金	100	111	125	139	152	0.4%
繰越利益剰余金	2,390	4,648	6,986	8,952	9,791	30.9%
評価・換算差額等	△244	△16	△53	173	△870	△2.7%
負債純資産合計	18,956	21,504	26,424	30,471	31,623	100.0%
（参考：剰余金の配当）	(2016年6月) (配当：△106)	(2017年6月) (配当：△138)	(2018年6月) (配当：△138)	(2019年6月) (配当：△138)	(2020年6月) (配当：—)	

連続損益計算書

損益計算書（単位：百万円）

	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	2018年4月1日 ～2019年3月31日	2019年4月1日 ～2020年3月31日	対売上高 構成比
営業収入	38,055	38,153	39,369	41,973	41,850	100.0%
事業費	32,289	30,164	31,512	34,470	35,845	85.6%
営業総利益	5,766	7,989	7,856	7,503	6,004	14.3%
販売費及び一般管理費	3,753	4,006	4,051	4,317	4,579	10.9%
営業利益	2,012	3,982	3,805	3,185	1,425	3.4%
営業外収益	28	25	23	69	18	0.0%
うち為替差益	—	—	—	21	—	—
営業外費用	379	580	204	94	138	0.3%
うち支払利息	84	72	90	82	69	0.1%
うち為替差損	268	497	36	—	9	0.0%
うちリース返却負担費用	—	—	66	—	—	—
経常利益	1,661	3,427	3,625	3,160	1,306	3.1%
特別損失	—	—	—	—	—	—
うちリース解約損	—	—	—	—	—	—
税引前当期純利益	1,661	3,427	3,625	3,160	1,306	3.1%
法人税、住民税及び事業税	1,264	1,364	1,240	1,580	504	1.2%
法人税等調整額	△533	△312	△105	△538	△188	△0.4%
当期純利益	930	2,374	2,489	2,118	990	2.3%

事業費明細書（単位：百万円）

	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	2018年4月1日 ～2019年3月31日	2019年4月1日 ～2020年3月31日	対売上高 構成比
航空事業費	32,245	30,120	31,467	34,415	35,801	85.5%
I. 航行費	15,641	13,794	14,566	16,680	17,479	41.7%
うち燃料費・燃料税	9,236	7,341	8,286	9,975	10,555	25.2%
うち空港使用料	3,406	3,390	3,302	3,427	3,553	8.4%
II. 整備費	5,424	4,709	5,266	5,614	5,580	13.3%
III. 航空機材費	5,418	5,637	5,412	5,452	5,863	14.0%
うち航空機材リース料	4,963	5,204	4,814	4,815	5,198	12.4%
IV. 運送費	4,375	4,472	4,582	4,990	5,274	12.6%
V. 空港管理費	1,385	1,506	1,639	1,677	1,603	3.8%
その他	43	44	44	54	44	0.1%
事業費合計	32,289	30,164	31,512	34,470	35,845	85.6%

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）

	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	2018年4月1日 ～2019年3月31日	2019年4月1日 ～2020年3月31日
現金及び現金同等物の期首残高	3,267	4,475	5,064	6,129	7,204
営業活動によるキャッシュ・フロー	3,510	2,184	3,951	5,158	2,687
投資活動によるキャッシュ・フロー	△1,514	△1,676	△5,014	△2,609	△4,438
財務活動によるキャッシュ・フロー	△787	80	2,129	△1,475	227
その他	△0	0	0	0	0
現金及び現金同等物の期末残高	4,475	5,064	6,129	7,204	5,680

ソラシドエア有価証券報告書

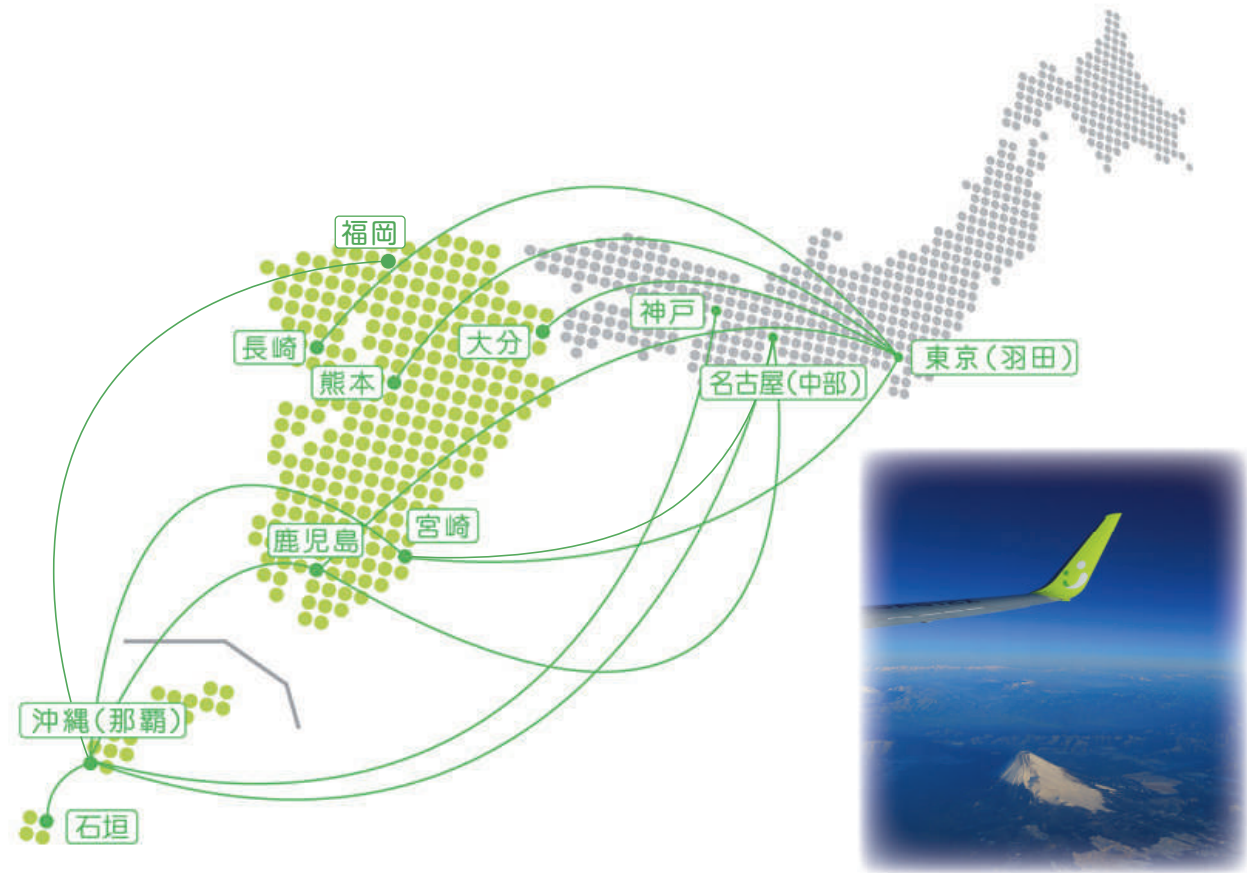
金融商品取引法第24条（有価証券報告書の提出）の規定に基づき、「有価証券報告書」を毎年開示しています。詳細は次のURLにある「書類検索」画面から「ソラシド

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」）

就航路線マップ

就航ルート	就航開始		便数(便/日)
東京 (羽田)	宮崎	2002年 8月	16便(8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)
東京～九州×5路線 52便/日(26往復)			
沖縄 (那覇)	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(中部)	2015年 3月	4便(2往復)
	石垣	2015年 3月	2便(1往復)
	福岡	2020年 3月	2便(1往復)
沖縄路線×6路線 20便/日(10往復)			
名古屋 (中部)	鹿児島	2018年 10月	4便(2往復)
	宮崎	2020年 3月	4便(2往復)
名古屋路線×2路線 8便/日(4往復)			

2020年10月末現在



会社概要

会社情報・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
事業内容	①定期航空運送事業(定期の航空機による旅客の運送) ②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) ③上記附帯事業

2020年10月末現在



2020年10月末現在

株式情報

株主名簿 管理人	三井住友信託銀行株式会社 証券代行部 東京都千代田区丸の内1丁目4番1号					
発行可能 株式総数	250,000株					
発行済株式 の総数	212,564株					
株主数	2,257名					
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	40,900	19.24	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	152,063	71.53

2020年9月末現在



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)

www.solaseedair.jp

2020年10月発行

お問い合わせ 総務部 TEL:0985-89-0123

