



株式会社ソラシドエア  
統合レポート  
2021

# 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「好い会社」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 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、罹患された方々には心よりお見舞い申し上げます。また、感染拡大防止と取束のためご尽力されている多くの皆様に心から感謝申し上げます。

2020年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響が長期化し、国による緊急事態宣言、まん延防止等重点措置の発令、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。

そのような中ではありますが、2021年3月末(サマーダイヤ)からは、2016年から臨時便として設定し運航実績を積んでまいりました東京(羽田)ー沖縄(那覇)線が念願の定期便通期運航となりました。また7月にはソラシドエアのブランド導入10周年の節目を迎えることができました。ご支援いただいております皆様に改めまして感謝申し上げます。

本年5月、「北海道の翼」株式会社AIRDOとの共同持株会社設立を発表させていただきました。AIRDO及び当社は、「北海道の翼」、「九州・沖縄の翼」として地域社会への貢献を理念に掲げ、地域に根差した航空会社として独自のブランドを構築し今日まで多くのお客様と共に成長・発展を遂げ、その理念は今後も変わらないものであります。しかしながら、両社を取り巻く経営環境は、新型コロナウイルス感染症の拡大で一変し、航空需要が大幅に減少するなど、かつて経験したことのない極めて厳しい状況に直面しております。

両社の毀損した財務基盤を早期に回復させ、また新たな事業環境を生き抜きお客様への一層の付加価値提供及び持続的な成長を果たす上では、これまでの両社の業務提携・協力関係を一層深化させ、両社が有する経営資源を効率的に活用することが極めて重要であると判断し、共同持株会社の設立を通じて強固な経営基盤を構築することが最良な選択であるとの結論に至りました。現在、2022年秋の共同持株会社設立に向け、協業等の推進に取り組んでおります。

一方で、本年9月、客室乗務員による運航規程違反及び安全管理システムが機能していないと認められる点が確認されたことから国土交通省より嚴重注意を受けました。お客様をはじめ関係の皆様にご心配とご迷惑をおかけしましたことを深くお詫び申し上げます。安全は経営の基盤であり、航空輸送の原点であることを改めて肝に銘じ、今後、原因の分析に基づいた再発防止策を策定の上、信頼回復に向けて全社一丸となって取り組み、同様の事象を発生させないよう努めてまいります。

2022年8月には就航20周年を迎えます。社内では、このようなときだからこそ、これまで以上に「地元とのつながりを大切に、地元を誇りに思う」こと、それが私たちソラシドエア社員一人ひとりが持つ“ローカルプライド”であるという想いのもと、日々の業務に励んでおります。今後も、空から笑顔の種をまき、地域の皆様になくはならない航空会社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。

▶「安心できる空の旅へ ソラシドエアができること」(YouTube)▶



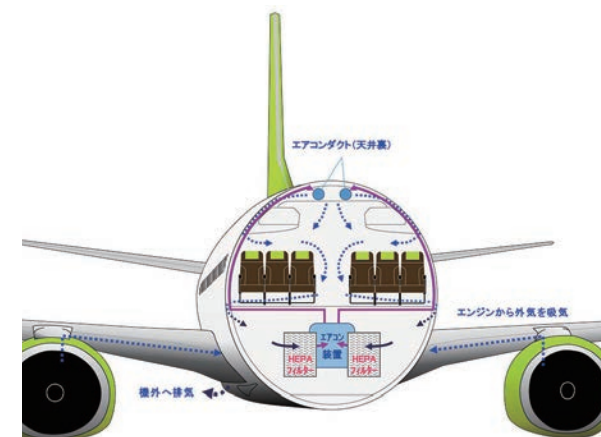
## 待ち時間の不満を解決する受付管理アプリの導入について



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。

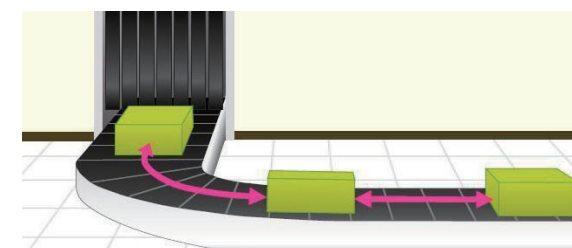
上記の換気システムは上空のみならず地上在機中(搭乗中・降機中)も作動させており、常にきれいな空気で換気されています。

\* 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及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、地上係員はマスク及び必要に応じて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

「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、14路線78便を毎日運航しています。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、持続可能な成長を目指しています。

## 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
- 2021年 3月 東京(羽田)-沖縄(那覇)線の運航開始
- 2021年 5月 株式会社AIRDOと共同持株会社設立に関する  
「基本合意書」を締結

## 歩み

		[決算年月]										
		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	2021年3月	
営業収入の推移	営業収入	百万円	29,226	30,655	34,937	35,624	38,055	38,153	39,369	41,973	41,850	20,255
	営業利益	百万円	655	1,945	1,568	1,076	2,012	3,982	3,805	3,185	1,425	△10,509
	経常利益	百万円	650	1,843	1,350	1,598	1,661	3,427	3,625	3,160	1,306	△9,649
	当期純利益	百万円	536	1,101	71	1,536	930	2,374	2,489	2,118	990	△7,694
	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	212,564	212,564	212,564	212,564	212,564	212,564	212,564
	純資産額	百万円	2,695	4,219	4,144	4,763	5,004	7,500	9,815	12,022	11,831	5,751
	総資産額	百万円	9,687	10,759	14,791	16,335	18,956	21,504	26,424	30,471	31,623	41,302
	1株当たり純資産額	円	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	27,059.80
	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	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	△36,199.21
	自己資本比率	%	27.8	39.2	28.0	29.1	26.3	34.8	37.1	39.4	37.4	13.9
	ユニットレベニュー※1	円	9.7	9.6	9.0	8.8	8.6	8.6	8.9	9.1	8.5	6.1
	ユニットコスト※2	円	9.5	9.0	8.6	8.5	8.1	7.7	8.0	8.4	8.2	9.3
自己資本利益率	%	21.6	31.8	1.7	34.5	19.0	37.9	28.7	19.4	8.3	△87.5	
ボーイング737機材数 400型機	機	9	6	4	—	—	—	—	—	—	—	
800型機	機	3	6	9	12	12	12	12	13	14	14	
従業員数	人	686	714	702	716	743	752	770	830	882	918	
有償旅客数	人	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	659,609	
提供座席キロ※4	千席・キロ	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	1,979,585	
有償旅客キロ※5	千人・キロ	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	691,090	
有償座席利用率※6	%	62.4	66.6	65.1	63.6	62.3	65.9	68.9	70.0	64.0	34.9	
運航便数※7	便	19,382	19,627	22,171	22,355	24,600	24,548	24,580	25,567	27,071	18,660	

営業収入の推移

経常利益の推移  
(百万円)

※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



2002年8月 運航開始



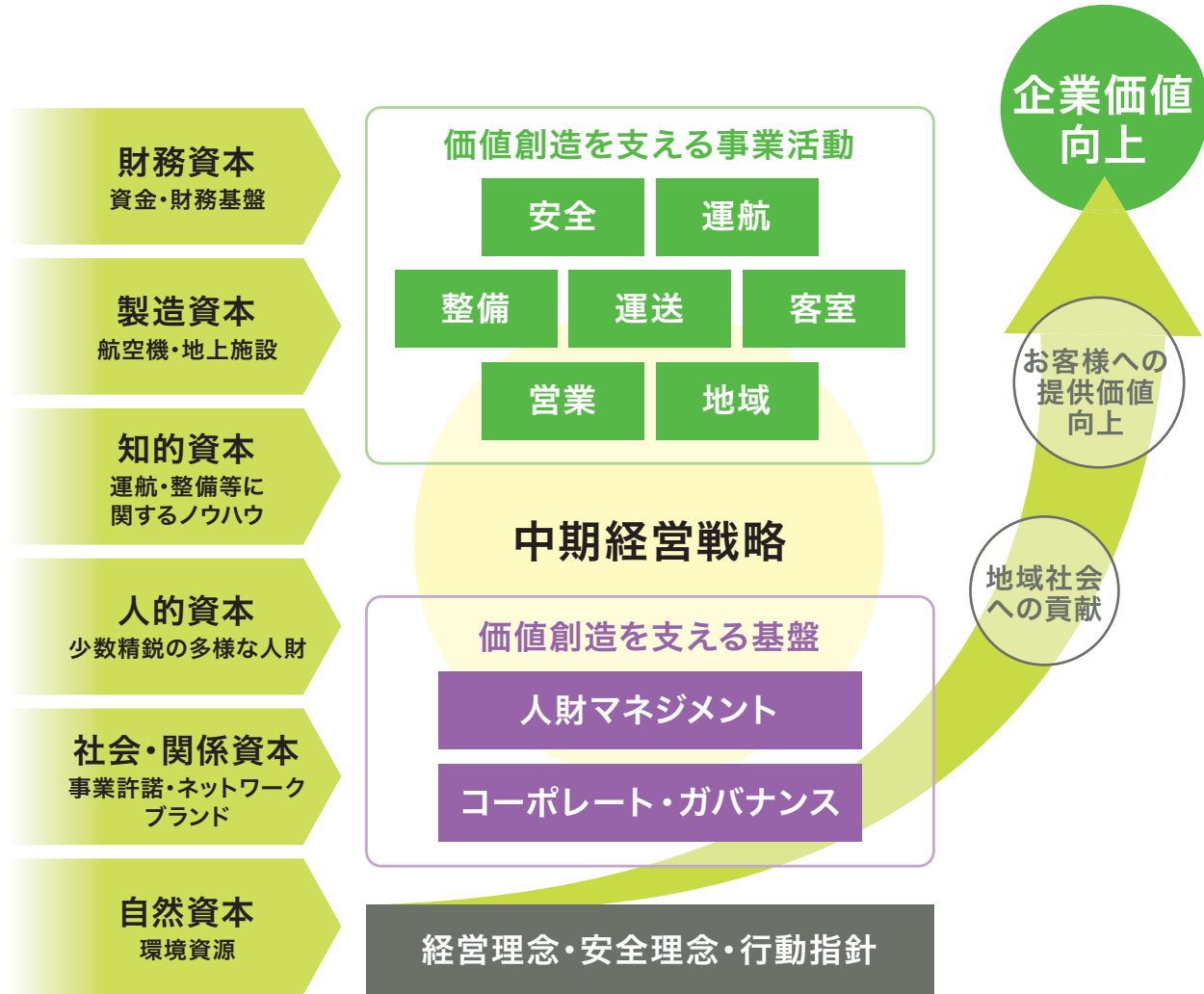
2011年7月 ソラシドエアブランドの導入



2015年10月 初の国際線チャーター便運航

# 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

2020年3月以降、新型コロナウイルス感染症拡大による甚大な影響を受け、航空需要が著しく減少するなど、過去に経験したことのない極めて厳しい経営状況が続いています。

2021年2月から開始されたワクチン接種が順調に進み感染者数の減衰に繋がることで、需要の回復が期待できるものの、先行きは不透明であり回復には時間を要することが予想されます。

### 緊急対策の方針

安全運航を堅持し、感染症拡大の防止、2020年度に掲げた緊急対策の継続・深化に努めるとともに、新たな事業構造改革に全社で取り組むことにより、早期復活・再生と将来の成長軌道への回帰を見据えた基盤構築を図る。

### 主要施策

#### ■ 緊急対策の継続・深化

- 航空需要に応じた生産量の弾力的な運用や固定費用の聖域なき削減によるコスト削減
- 第三者割当による甲種優先株式の発行による財務体質の強化
- 将来の機動的な資本政策に備えた資本金及び資本準備金の減少

#### ■ 事業構造改革

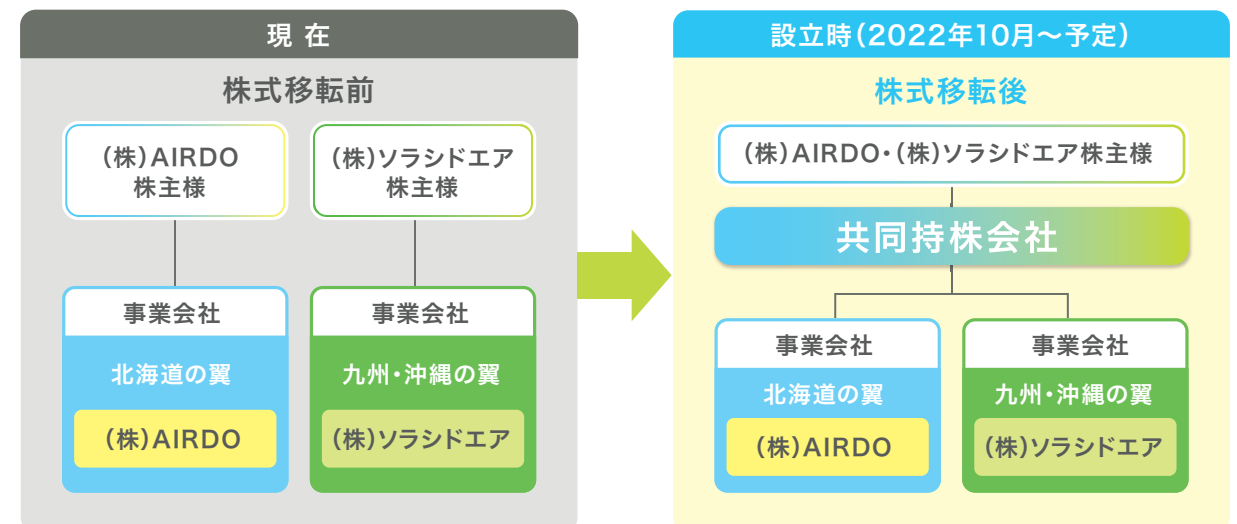
- 東京(羽田)ー沖縄(那覇)線の新規開設を含めた路線再編による収益性の確保
- 株式会社AIRDOとの共同株式移転を通じた共同持株会社の設立(2022年10月を目途)による強固な経営基盤の構築



## 共同持株会社設立の基本方針(目的及び目指す効果)

- 両社は、共同持株会社設立後も、「北海道の翼」「九州・沖縄の翼」として、それぞれが航空運送事業許可及び固有のブランドを有する地域に根差した航空会社として、引き続き地域社会とともに持続的な発展を目指します。
- 両社は、可能な限りの業務共通化や知見共有等によるさらなる費用削減と、新たな価値を共創することによる収益拡大に向けた取り組みの推進を目指します。
- 共同持株会社を通じた新たな組織体制の構築による経営基盤の一層の強化と、地方路線の安定した航空ネットワークの堅持により、お客様への一層の付加価値の提供及び持続的な成長を目指します。

### 〈共同持株会社設立のイメージ図〉





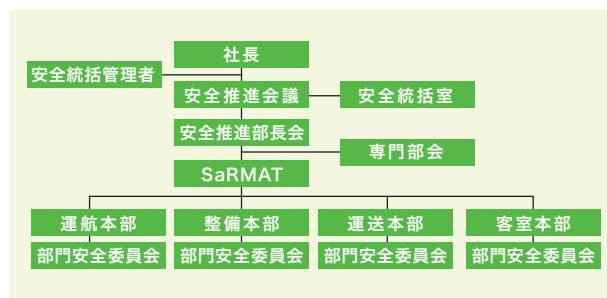
## 安全は当社の原点であり 経営の根幹をなす存立基盤である

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 )

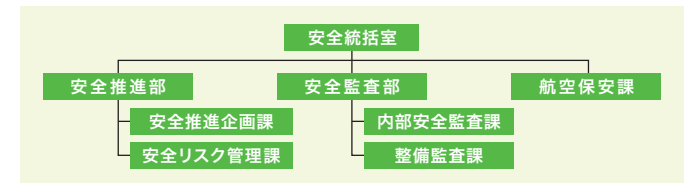
安全運航の維持と運航品質の向上を目的として、すべての運航便における飛行データを収集・解析・評価することで、日常運航の不安全要素を抽出し、必要な予防措置をタイムリーに講じています。

#### 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、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っています。
- 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。

### 総合的な安全管理体制

安全管理体制及び保安管理体制の維持強化を図るため、総合的に取り組んでいます。



### 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」を全社員へ社内イントラネットを通じて配信しています。
- ④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。

### 2020年度 実績 / 2021年度 目標

#### 国から受けた行政処分または行政指導

2020年度は該当する事項はありませんでした。

客室乗務員の飲酒検査における運航規程違反及び安全管理システムが機能していないと認められる点が確認されたとして、本年9月3日に国土交通省より厳重注意を受け、同年9月17日、同省に再発防止策に関する報告書を提出しました。今後二度とこのような事象が発生しないよう再発防止策を着実に実行し、安全運航のための一層のコンプライアンス意識の強化及び体制強化に努めてまいります。

#### 2020年度 安全指標 / 目標値 実績

2020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	2020年度は、VOICESへの報告件数は目標を達成できましたが、ヒューマンエラーに起因する事象報告件数は未達に終わりました。未曾有の事態に対応する為、運航便数を減らしたことが原因と考えられます。しかしながら、同様の事象は二度と発生させないよう再発防止策を実行し、次年度に向け引き続き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、2.32件未満	10,000運航回数あたり、2.66件	
VOICES*への報告件数	13件以上	18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

#### 2021年度 安全指標 / 目標値 設定

2021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	2020年度の目標値を継続することで、ヒューマンエラーの発生防止の強化を図ります。
VOICESへの報告件数	14件以上	前年度の目標 (13件) の5%向上した数値としました。

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](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

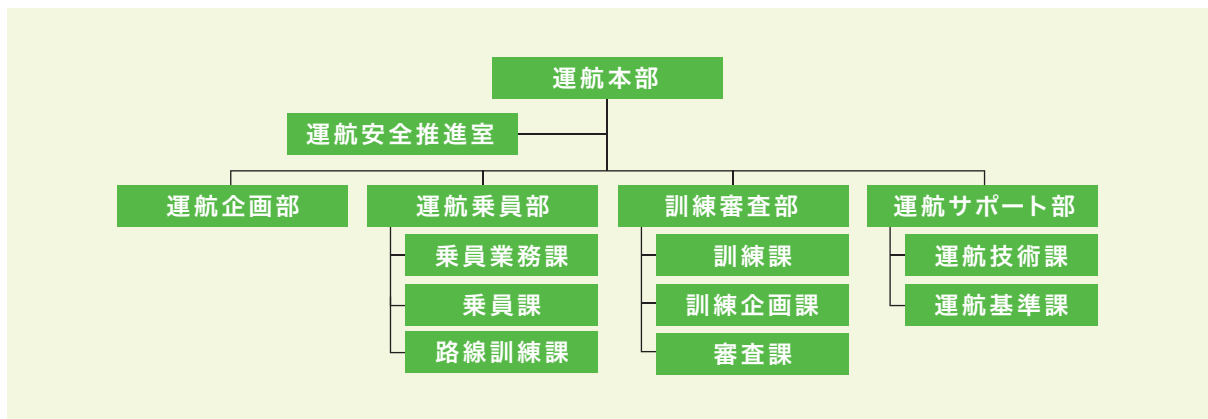
### 安全運航を堅持するための組織

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130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及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、航空大学校及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年から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きます。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、日常技備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。

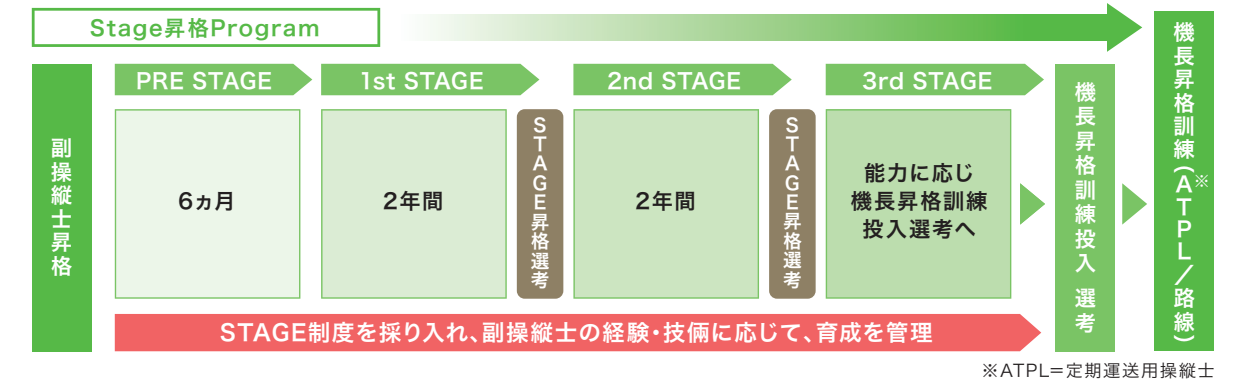


FTD(Flight Training Device)の活用



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。2021年9月より運航中も携帯端末を使用(EFB化=Electric Flight Bag)できることとなり、今後も運航品質の向上に向けた取り組みを推進していきます。



### 将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・審査体制を充実させてきた結果、自社で養成した機長が全機長の半数以上となり、新規航空会社・LCCにはない機長養成の基盤を構築しています。また、組織規模拡大に伴い、「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。

今後の航空需要の復活とさらなる成長戦略に向けて、最重要課題となる運航乗務員の確保・養成は、引き続き計画的に推進・強化しています。運航本部の中長期計画においては、「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きます。

### 環境への取り組み

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や高カテゴリー運航(CATIII)を拡大し、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。

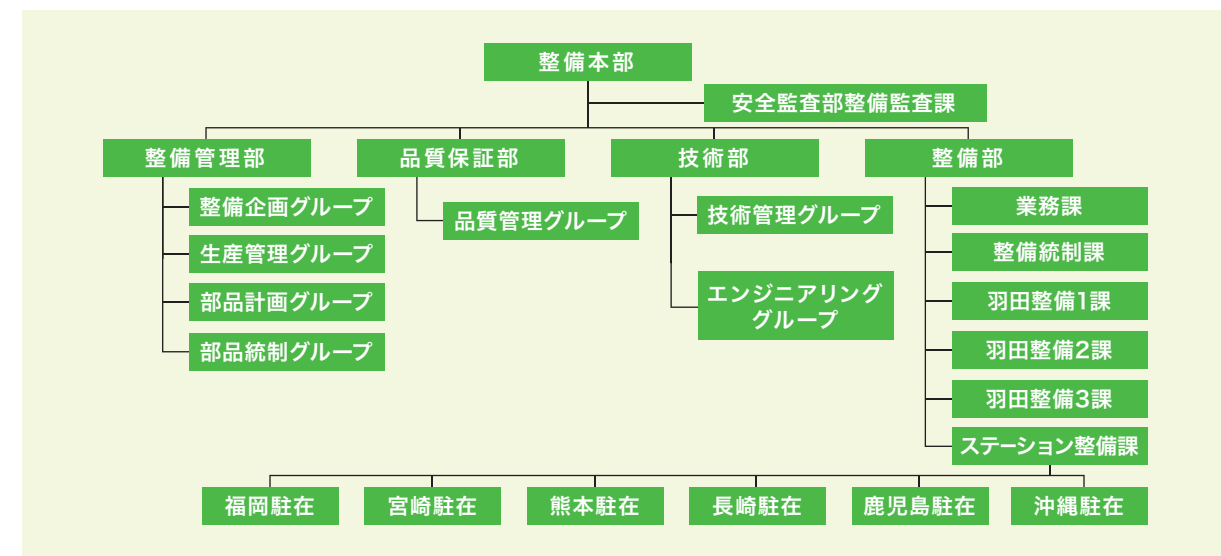


## アジア最高水準の オペレーション品質に向けて

### 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。

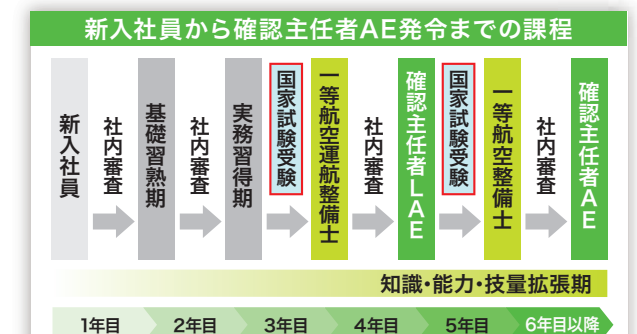
#### 自社ライン整備と整備の委託

出発前及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。

### 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、客室内の美観及び快適性を向上させています。

### 環境への取り組み

●**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CO<sub>2</sub>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。

●**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。

### 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、米国のテレグ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」  
地域に愛される九州沖縄のフラッグキャリアを目指して

### 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。これからもお客様に寄り添い、感動や記憶に残るような空港オペレーションという商品を創造します。



発券・案内業務



搭乗口業務

#### 空港部門

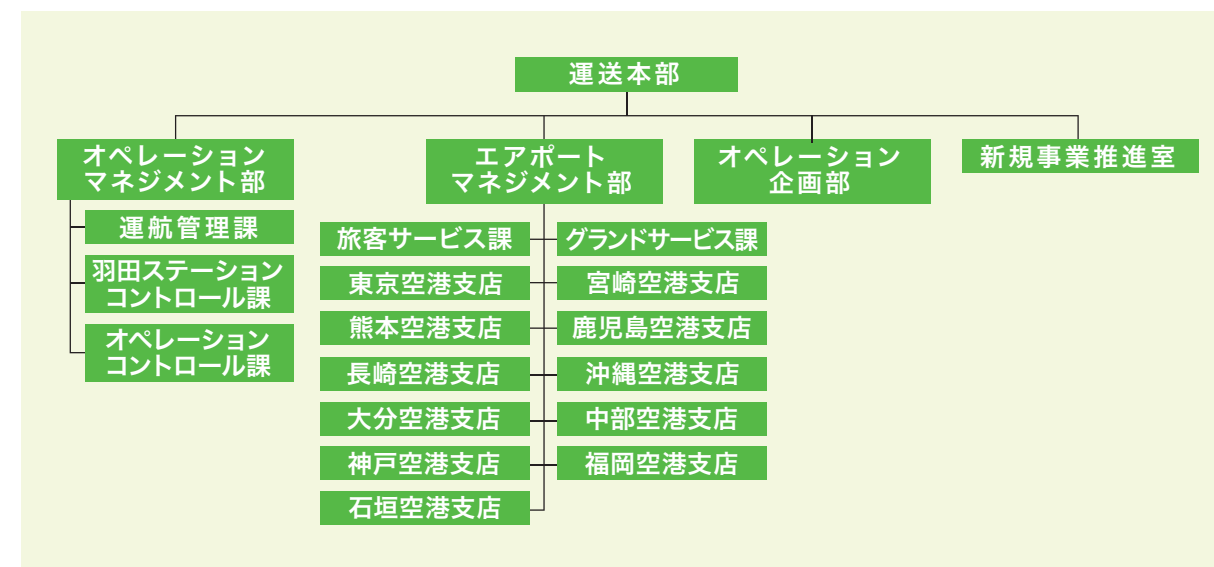
各部門が高い業務品質を提供し、お客様の素敵な空の旅を演出します。

- 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)
- 運航ダイヤのコントロールや、飛行計画の作成、運航支援業務等を行うオペレーションマネジメント部

#### サポート部門

企画、品質管理、新規事業の三部門が空港スタッフをサポートしています。

- 運送本部の企画機能や各種契約等を管理するオペレーション企画部
- 空港業務の安全品質管理や空港支店の統括機能を持つエアポートマネジメント部
- 空陸一貫高速小口貨物事業等の開発、体制構築を行う新規事業推進室



### お客様満足向上の取り組み

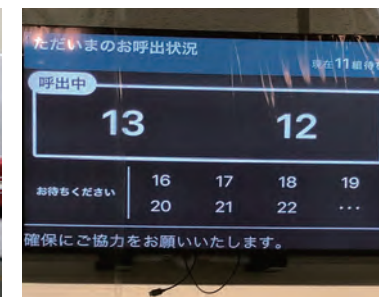
当社は、さらなるお客様満足向上のため、さまざまな施策に取り組んでいます。

#### 空港サービス(羽田空港)

- 受付管理アプリ「Airウェイト」をチェックインカウンターに導入し、カウンター前の混雑解消(密の回避)や行列に並ぶストレス軽減を目指しています。
- 機内のテーブルや肘掛け、化粧室のドアノブ等へ定期的にアルコール消毒を実施。お預かりした手荷物の返却時は、一定の間隔を空けてターンテーブルで返却し、お客様同士のソーシャルディスタンスに配慮しています。
- 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。



手荷物返却間隔の工夫



カウンター配置案内画面



#### 【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。

### 環境への取り組み

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及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、CO<sub>2</sub>排出量削減を実行しています。

### 定時性向上の取り組み

2020年度の定時運航率に於いて、98.93%を記録し、当社は特定本邦航空運送事業者11社中2位の高い水準を維持しています。

高い定時性の提供は、お客様満足を構成するうえ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、日頃より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などを積極的に行っています。加えて、2018年から定時性プロジェクト(Time Commitment Project)による社内横断的な取り組みや、利便性と定時性を両立したダイヤ案の提案など、運送本部が中心となって活動を推進してきました。出発時間20分前までの保安検査場通過や、搭乗時の機内混雑緩和のためのグループボーディングなど、お客様のご理解ご協力のもと、日々の定時性が確保されています。

引き続き、全社一丸となった定時性活動を継続し、より高い目標の達成へ努力を継続致します。



旅客

客室

整備

グランド  
ハンドリング

運航

オペレーション  
部門



## 徹底的にお客様に寄り添ったサービスを追求

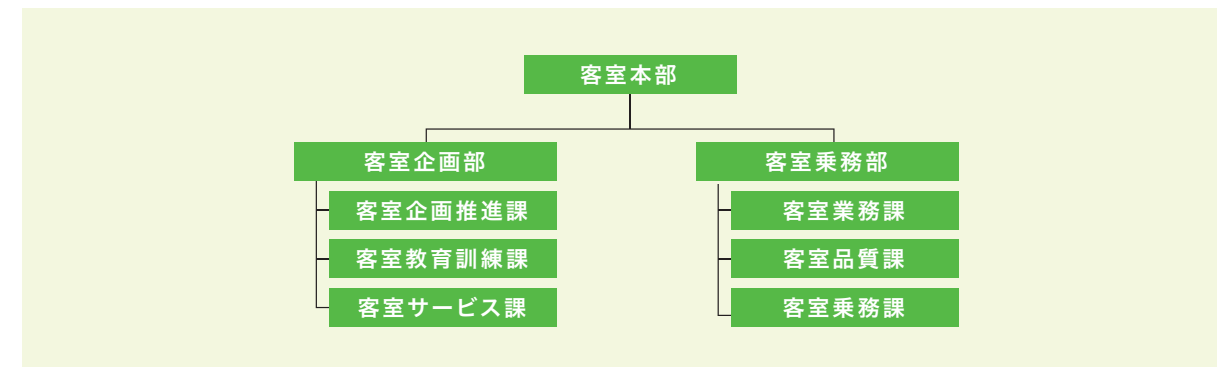
『ソラシドエアブランド』をベースとした安全かつ高品質な「安心」と「感動」という付加価値提供を目指し、徹底的にお客様にこだわったサービスを追求します。

### 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ています。

組織構成としては、本部統制機能及び教育・訓練審査機能を含め機内サービスの向上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

客室本部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、ソラシドエアオリジナルコーヒー「スマイルブレンド」や期間限定のスペシャルドリンク(地域の美味しい飲み物)をご用意しています。

##### <機内販売>

アゴユズスープをセットした「ソラスープ」等、地域の素材を使用した商品、社員提案から生まれた商品、ソラシドエアオリジナル商品等を取り揃えています。また、新型コロナウイルス感染症対応として、機内販売品の通信販売を2021年8月より開始しています。



**[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

### 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。

#### <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。

客室乗務員に対して「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。

#### <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。

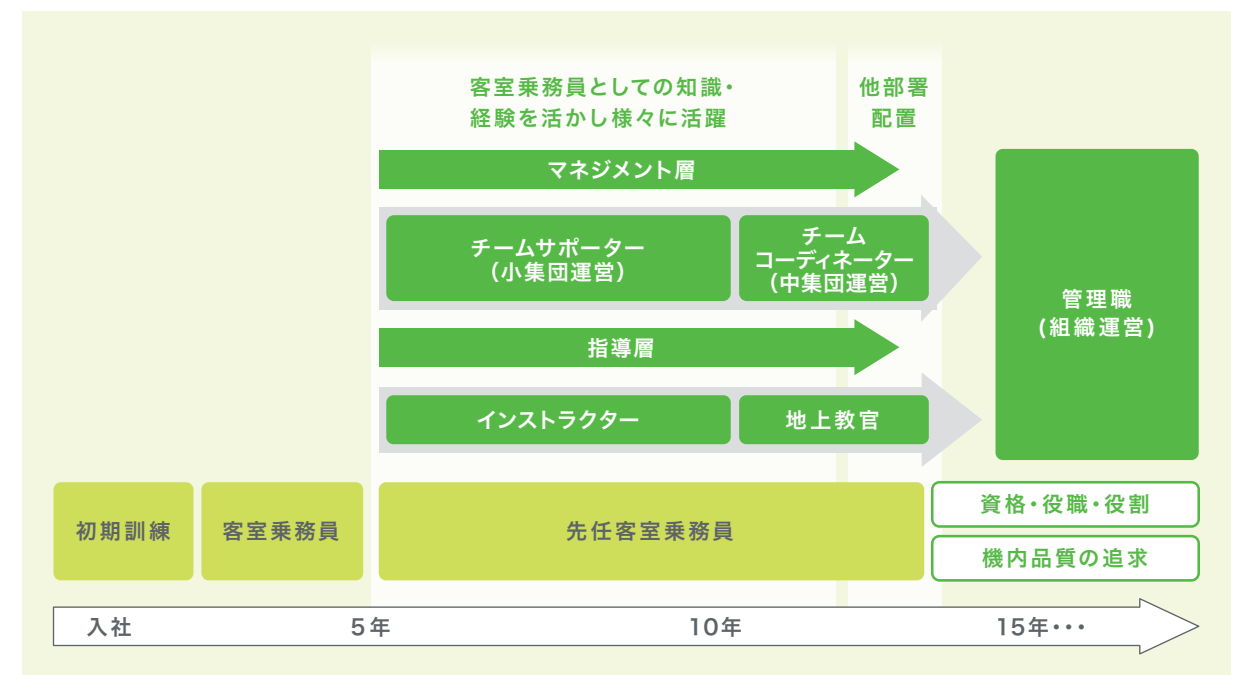


### ユニバーサル対応・サービスプロダクト

- 「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などの取り組みを行っています。
- 客室乗務員が中心となって、サービス品質向上、新たなサービス開発、機内販売商品を検討し、ソラシドエアブランドを体現しています。

### 客室乗務員のキャリアイメージ

客室乗務員は入社後の訓練・審査を経て乗務資格が発令されます。まずは機内保安要員として、サービスのプロフェッショナルとして、全員が知識・スキルを高めていきます。一定の経験を積んだのちに機内の責任者である先任客室乗務員となります。その後は、一人ひとりのキャリアプランに合わせて、機内での業務だけでなく地上でのサポート業務などを経験し、将来的には客室本部の主導的役割を担える人材へ成長します。





## 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

昨年から続く新型コロナウイルス感染症の拡大により、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消失が続いています。このような環境の中で、コロナ感染者数の推移や消費マインドの回復傾向などのマーケットの変化に注視して、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コロナ禍における適切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、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。

<b>1. 運賃政策とマイル会員向けサービスの充実</b>	お客様ニーズに適した運賃 及びマイル会員サービスの展開と運用 「気軽にご予約キャンペーン、マイルの有効期限延長」 などのコロナ影響への時限的対応
<b>2. 販売やPRチャネルの多様化</b>	お客様の購買利便性を高めた効果的な訴求 WEB・SNSを活用したデジタルコミュニケーションの推進
<b>3. マーケティング力の強化</b>	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

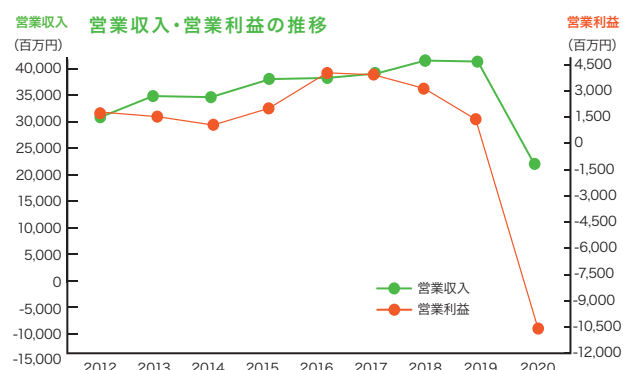
#### 営業収入及び年間旅客数の推移

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。

2021年3月には沖縄(那覇)—東京(羽田)線に新規就航し、現在は東京(羽田)を起点に6路線、沖縄(那覇)を起点に6路線(※1)及び名古屋(中部)を起点に2路線、合計14路線、平常時では計78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及び旅客数は毎年堅調に推移してきましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、2020年度決算では営業収入は20,255百万円(※2)、年間有償旅客数は660千人(※3)となりました。

※1 東京(羽田)線を除く  
 ※2 ANAへの座席販売分を含めています  
 ※3 ANAへの座席販売分を含めていません



※事業年度:毎年4月1日から翌年3月31日



※上記はANAへの座席販売分を含めていません

#### ニーズに合わせた運賃とデジタルプロモーション

75日前までの予約でお得な運賃「バーゲン75」をはじめとする「バーゲンシリーズ」運賃を中心に、プレジャー需要を積極的に取り込んでいます。また閑散期の需要喚起策として「ソラシドスペシャル」運賃を期間限定で販売し、幅広い顧客層へのアプローチを行っています。

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、さらに355日先の帰着分まで予約が可能なダイナミックパッケージ「ソラシド+ (ぶらす)」の販売を強化することで、プレジャー需要からビジネス需要まで幅広いお客様のニーズに応えています。

コロナ禍でイベントなどのお客様との直接的な接点がない中、これまで以上にWEB媒体やSNSを活用したデジタルプロモーションを強化するため、公式Twitterの開設や動画広告の配信、お客様参加型のオンラインイベント(オンライン七夕・オンライン初詣)などの新しい取り組みを行い、コロナ禍におけるお客様との新しいつながりを実現しました。

そのほか、ソラシドスマイルクラブ10周年記念として、「九州・沖縄地元応援! ALL 3,500マイル交換キャンペーン」を実施し、当社媒体を通じて地元九州・沖縄の特産物のPRにも繋げています。



### 今後の営業戦略

#### リピーター増加の取り組み

当社のマイレージ会員プログラム「ソラシドスマイルクラブ」では、お客様にもっと空の旅を楽しんでいただけるよう、マイル積算・償還キャンペーンなどのマイル利用促進策を実施し、リピーター利用の拡大に取り組んでいます。

#### ・東京(羽田)—沖縄(那覇)線の定期便就航と沖縄(那覇)—石垣線の増便のマイルキャンペーン

2021年3月の東京(羽田)—沖縄(那覇)線への定期便就航を記念して、ソラシドスマイルクラブ会員様向けに特典航空券への交換マイル数の減額キャンペーンを行い、お得なマイル数で特典航空券を提供しました。その後実施したWマイルキャンペーンでは、東京(羽田)—沖縄(那覇)線と沖縄(那覇)—石垣線の2つの路線のご搭乗マイルを通常の2倍積算とし、次回の空の旅のお手伝いをしました。

#### 「北海道の翼」AIRDOと協力した取り組み

2022年10月に共同持株会社設立を予定している「北海道の翼」AIRDOと「九州・沖縄の翼」ソラシドエアが手を組んでキャンペーンを実施しました。今後もこのような両社の取り組みを続け、お客様に日本の旅をもっと楽しんでいただくとともに、九州・沖縄地域はもとより、北海道地域への送客にも貢献すべく努めていきます。

#### ・「ふたつの翼で全国を旅しよう」特設ページと2社共同キャンペーン

2021年5月末にソラシドエアとAIRDOの共同ページを開設しました。これを皮切りに7月より、両社の会員プログラムのマイレージとポイントを相互に交換できるキャンペーンと、ソラシドエアへのご搭乗でAIRDO航空券が、AIRDOへのご搭乗でソラシドエア航空券が抽選であたるキャンペーンを実施し、日本の北から南まで広がる両社路線をお客様にご利用いただける機会を設けました。





## 「九州・沖縄の翼」として、 地元と共に新たな価値を創出します。

### 九州・沖縄プロモーター

九州・沖縄の多彩な魅力についてソラシドエアが就航各地の地元を“プロモート”する。そして一人でも多くの皆様で様々な形で“九州・沖縄”に触れていただく機会を増やしていく。そんな思いを込めて2018年に“九州・沖縄プロモーター”プロジェクトを始動しました。

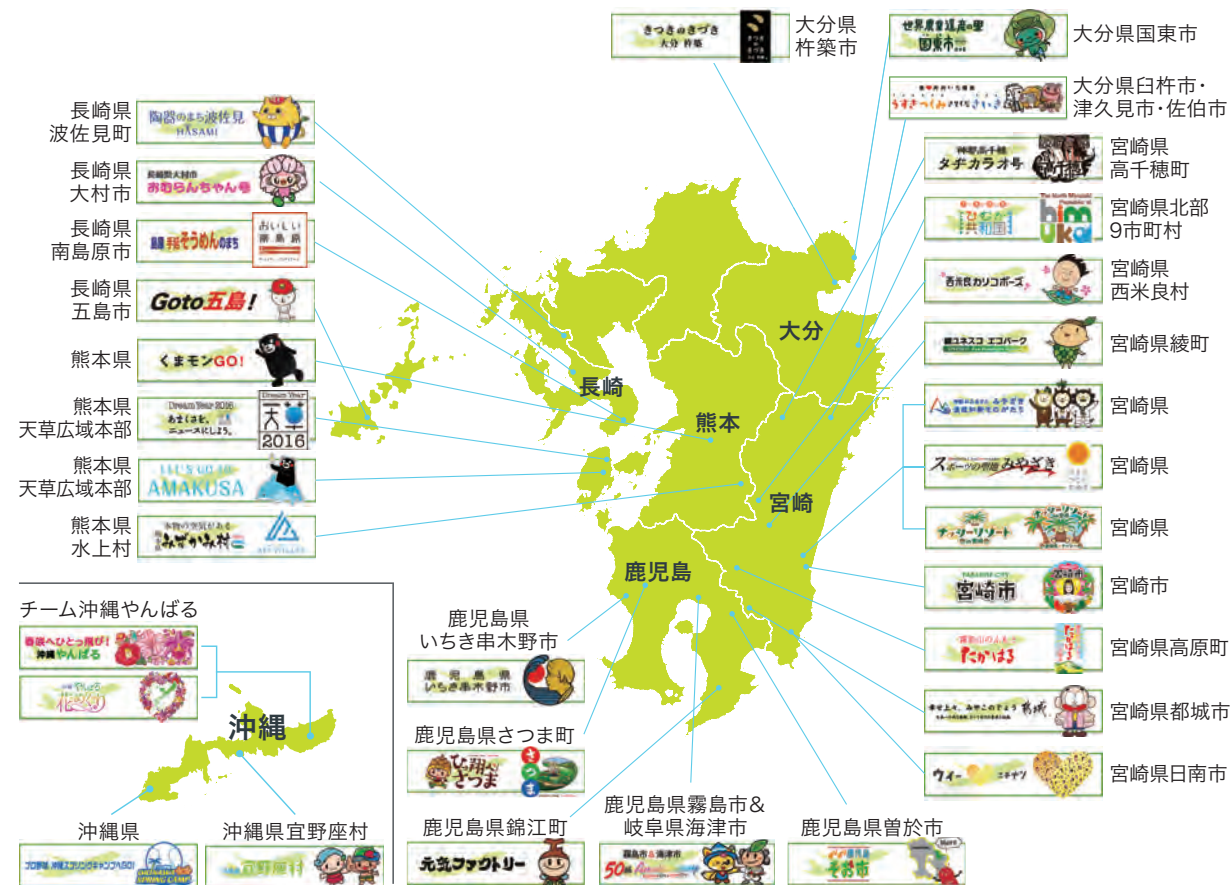
新型コロナウイルスにより多くの社会経済活動に影響が及んでいますが、“空恋プロジェクト”や“グリーンスカイフェスタ”など当社独自の地元価値共創活動や、協働パートナー主催イベント(“ASO Round Trail”や“九州移住ドラフト会議”など)への参画などに継続して取り組み、新たな生活様式や価値観の台頭に合わせ今後も様々な地域創生活動にチャレンジしていきます。



### 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)

九州・沖縄プロモーター活動を代表する「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。機体側面には自治体の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31の空恋機が運航しています。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

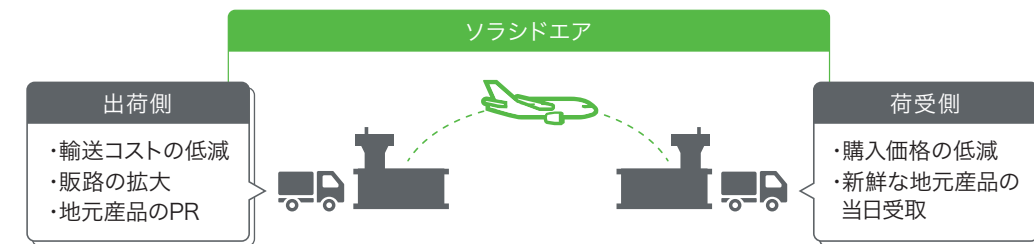
### 地元価値共創活動の推進

「地元と共につながりを創り、地元になくはないエアラインになる。」当社経営理念の一翼を端的に表す考え方です。「地元とのつながりを大切にし、地元を誇りに思う」という「ローカルプライド」を意識して、全ての社員が専門分野ごとの業務に日々取り組んでいます。

2021年7月には就航各地の支店を束ねて「地元価値共創室」を新たに発足させ、地元ステークホルダーと協働してヒト・コト・モノの観点から地元と首都圏をつないで新たな価値を創出する体制を整備し、今後も“九州・沖縄プロモーター”活動をより一層推進していきます。

2021年10月からは「空陸一貫高速小口貨物輸送」の新事業(ソラチョコ便)を立ち上げました。この事業は「引き取り(陸送)～航空輸送～納品(陸送)」を自社で一貫して行い、原則当日中に地元の価値を首都圏へお届けします。距離と時間の壁を越えて各地の魅力的な食材などを首都圏で販路拡大(プロモート)することを可能にするサービスで、ローカルプライド精神に基づく地元価値共創活動を後押ししていきます。

#### ● 空陸一貫高速小口貨物輸送のイメージ



また、この事業のプロセス実証の一環として関係する自治体や団体と協働で「ソラシドマルシェ」を開催し、航空輸送による新鮮な旬の生鮮品などを輸送・販売するなど地元の価値を首都圏側のマーケットで紹介しています。



(参考)2021年7月にYouTube上で配信した「ローカルプライド」ムービー



こちらのQRコードから視聴できます。

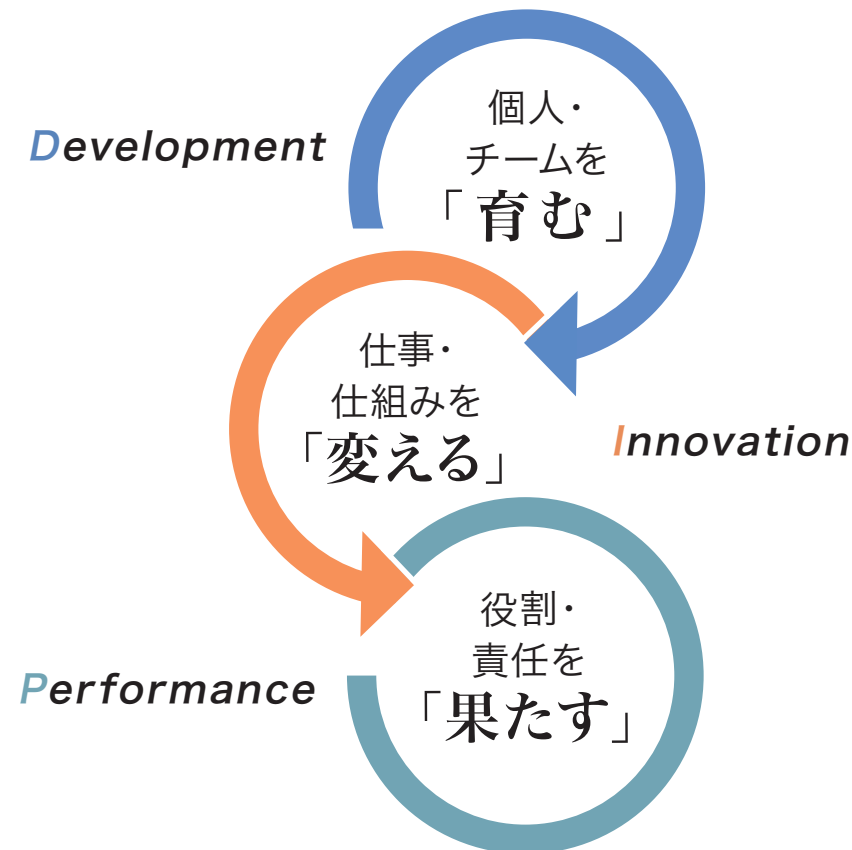


## 主体的で自律的な“ソラシドエアらしい人財”の育成と 挑戦的な組織への風土変革・企業文化の醸成

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。

### ソラシドエアの求める人財像

「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。



### 風土改革及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

### 人財・組織・風土の強化策

人財・組織・風土を軸に、各職場において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及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。

### 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の実施や、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及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。

当社採用HP <https://recruit.solaseedair.jp>

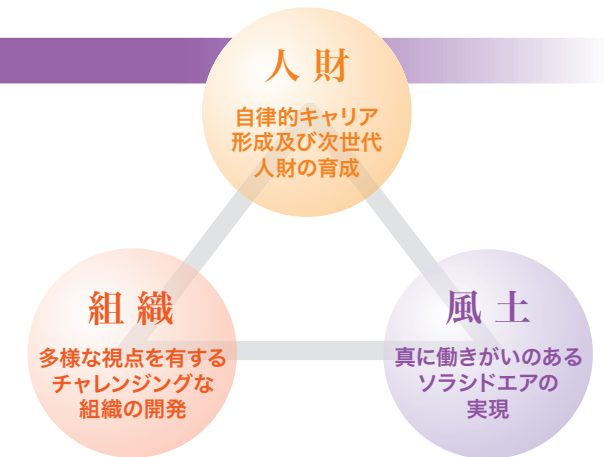
### 働きやすい職場環境づくり

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 ワークライフバランスの推進を重視し、社員一人ひとりがやりがいや充実感を感じながら働くことができる職場風土の改革に努めています。コロナ禍においては、在宅勤務や時差通勤、オンラインツール等を積極的に活用し、社員が安心かつ柔軟に働くことができる環境の整備にも注力しています。

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のための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強化に努めています。



#### 《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。

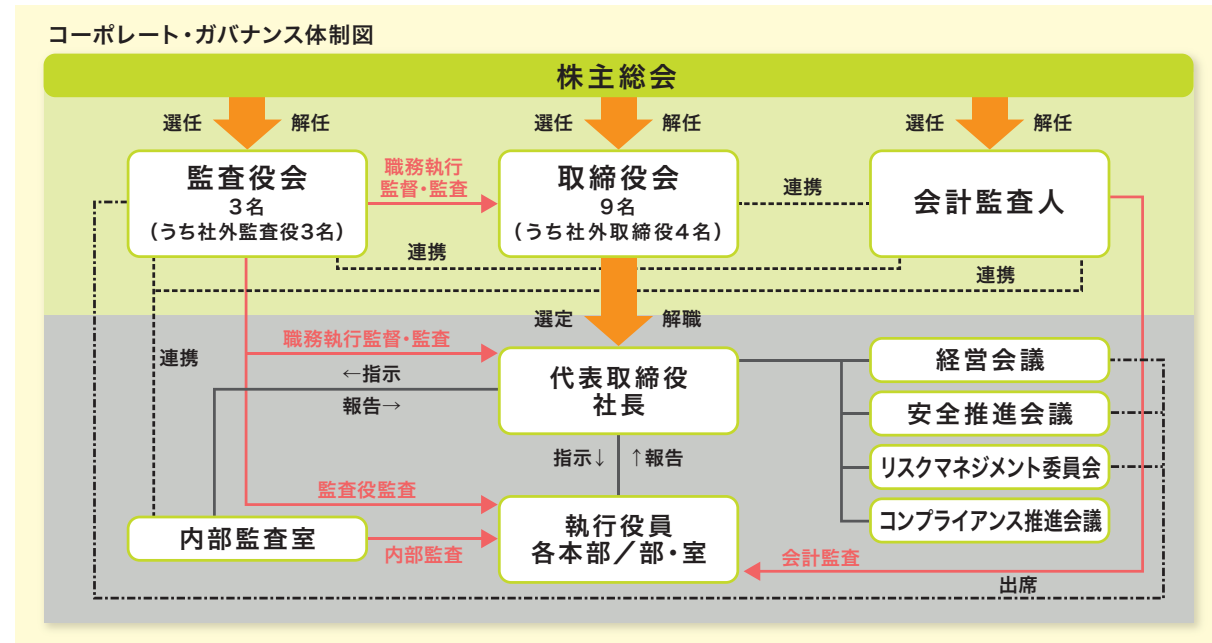




## 健全な経営の透明性を高め 「攻めと守りのガバナンス」の実現に向けて

### 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、また既発生の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ます。



- 取締役会** 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及び監査を実施しています。
- 監査役会** 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** 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** 内部監査は、社長直属の内部監査室が監査役及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。
- 経営会議** 経営会議は、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** 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、客室本部長、企画担当役員、安全統括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** 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・常勤監査役のほか、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。
- コンプライアンス推進会議** 法令、企業倫理、社内規定・規則等の違反などのコンプライアンスリスクについて、その対応機関としてコンプライアンス推進会議を設置しています。また、全ての役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。

### 役員紹介

#### 取締役

 代表取締役社長 <b>高橋 宏輔</b> 安全推進会議 議長 内部監査 担当	 取締役副社長 <b>峯尾 隆史</b> 安全統括管理者 運航・運送・整備・ 客室統括/安全統 括/オペレーション ディレクター/CS 推進/営業/地元 価値共創 担当	 取締役 <b>添田 重行</b> 総務/財務 担当
 取締役 <b>藤村 弘</b> 運航本部長 運航 担当	 取締役 <b>浅田 康夫</b> 人財本部長 企画/人財/業務 改革/グループ 協業推進 担当	 取締役 <b>大野 和男</b> 社外取締役
 取締役 <b>菊池 克頼</b> 社外取締役	 取締役 <b>北川 知弘</b> 社外取締役	 取締役 <b>古宮 正章</b> 社外取締役

#### 監査役

 常勤監査役 <b>日高 雄一郎</b> 社外監査役	 監査役 <b>原口 哲二</b> 社外監査役	 監査役 <b>河野 文一</b> 社外監査役
--	---	---

#### 執行役員

 執行役員 <b>菊池 武夫</b> 整備本部長	 執行役員 <b>宮本 尊</b> 人財本部 副本部長 兼 人事部長	 執行役員 <b>藤島 浩二</b> 運送本部長
 執行役員 <b>伊藤 智将</b> 客室本部長 兼 客室企画部長	 執行役員 <b>福井 隆嗣</b> 運航本部 副本部長 兼 運航企画部長	 執行役員 <b>濱田 敏徳</b> 営業本部長



## 強固な収益基盤を築き、持続的成長を図る

### 2020年度の業績概況

当事業年度における我が国経済は、新型コロナウイルス感染症の影響により、依然として厳しい状況にあります。当社においては、需要に応じた生産量の弾力的な運用による変動費の抑制や、航空機リース料をはじめとした固定費用の聖域なき見直しを図り、事業継続のためのコスト削減施策に取り組みました。また、需要動向並びにさらなる競争環境の激化等事業環境の変化を踏まえ、収益性や生産性の向上を図るべく、東京(羽田)ー沖繩(那覇)線の新規開設等、路線便数計画の見直しを行いました。これらの施策を講じたものの、新型コロナウイルス感染症拡大による旅客需要減少は大きく、運航便数は18,660便(前年同期比31.1%減)、提供座席数は1,900,102席(同 32.2%減)、有償旅客数は659,609人(同 63.3%減)、有償座席利用率は34.9%(前年同期 64.0%)となりました。

当事業年度の業績は、営業収入が20,255百万円(前事業年度比51.6%減)となりました。事業費は27,554百万円(同23.1%減)、販売費及び一般管理費は3,210百万円(同29.8%減)となり、この結果、営業損失は10,509百万円(前年同期は営業利益1,425百万円)となりました。

営業外収益1,034百万円及び営業外費用174百万円を加減した経常損失は9,649百万円(前年同期は経常利益1,306百万円)となりました。税引前当期純損失は9,649百万円(前年同期は税引前当期純利益1,306百万円)、当期純損失は7,694百万円(前年同期は当期純利益990百万円)となりました。

財政状態は、総資産41,302百万円(うち現金及び預金12,114百万円)、総負債35,550百万円、純資産5,751百万円となりました。主な経営指標は、1株当たり純資産額27,059.80円、1株当たり当期純損失36,199.21円、自己資本利益率△87.5%、自己資本比率13.9%となりました。

当事業年度に係る配当は、新型コロナウイルス感染症が当社の業績に与える影響は甚大であり、2021年3月期決算において大幅な当期純損失の計上を余儀なくされ、収束の時期が未だ見通せない状況にあります。このような未曾有の厳しい経営環境の下では、運転資金の手元流動性を確保することが喫緊の課題でありますことから、誠に遺憾ながら無配と致しております。

### 連続貸借対照表

#### 貸借対照表 (単位:百万円)

	2017年3月31日	2018年3月31日	2019年3月31日	2020年3月31日	2021年3月31日	構成比
<b>資産の部</b>	21,504	26,424	30,471	31,623	41,302	100.0%
<b>流動資産</b>	9,279	10,159	11,722	9,512	17,154	41.5%
現金及び預金	5,064	6,129	7,204	5,680	12,114	29.3%
営業未収入金	2,181	2,027	2,105	1,091	1,302	3.1%
その他	2,033	2,002	2,412	2,740	3,737	9.0%
<b>固定資産</b>	12,225	16,264	18,748	22,110	24,148	58.4%
<b>有形固定資産</b>	4,357	7,628	7,337	8,734	8,425	20.4%
航空機(純額)	3,505	6,527	6,046	5,566	5,085	12.3%
その他	852	1,101	1,291	3,168	3,340	8.0%
<b>無形固定資産</b>	266	467	819	777	578	1.3%
<b>投資その他の資産</b>	7,601	8,168	10,591	12,597	15,144	36.6%
差入保証金	1,916	1,054	1,157	1,305	1,438	3.4%
航空機整備保証金	4,742	5,793	7,443	8,628	9,815	23.7%
その他	943	1,320	1,990	2,664	3,889	9.4%
<b>負債の部</b>	14,004	16,608	18,448	19,791	35,550	86.0%
<b>流動負債</b>	6,044	6,032	6,945	7,063	10,796	26.1%
営業未払金	2,954	2,865	3,314	3,245	5,029	12.1%
短期借入金	904	1,326	1,112	1,264	3,014	7.2%
その他	2,184	1,839	2,518	2,553	2,752	6.6%
<b>固定負債</b>	7,959	10,576	11,502	12,728	24,754	59.9%
長期借入金	3,349	5,204	4,091	4,326	15,712	38.0%
航空機材整備引当金	4,499	5,175	7,126	8,069	8,657	20.9%
その他	110	196	284	331	384	0.9%
<b>純資産の部</b>	7,500	9,815	12,022	11,831	5,751	13.9%
<b>株主資本</b>	7,516	9,868	11,848	12,701	5,006	12.1%
資本金	2,345	2,345	2,345	2,345	2,345	5.6%
資本準備金	411	411	411	411	411	0.9%
利益準備金	111	125	139	152	152	0.3%
繰越利益剰余金	4,648	6,986	8,952	9,791	2,096	5.0%
評価・換算差額等	△16	△53	173	△870	745	1.8%
<b>負債純資産合計</b>	21,504	26,424	30,471	31,623	41,302	100.0%

(参考:剰余金の配当) (2017年6月) (2018年6月) (2019年6月) (2020年6月) (2021年6月)  
(配当:△138) (配当:△138) (配当:△138) (配当:ー) (配当:ー)

### 連続損益計算書

#### 損益計算書 (単位:百万円)

	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	2020年4月1日 ~2021年3月31日	対売上高 構成比
<b>営業収入</b>	38,153	39,369	41,973	41,850	20,255	100.0%
<b>事業費</b>	30,164	31,512	34,470	35,845	27,554	136.0%
<b>営業総利益</b>	7,989	7,856	7,503	6,004	△ 7,299	△ 36.0%
販売費及び一般管理費	4,006	4,051	4,317	4,579	3,210	15.8%
<b>営業利益</b>	3,982	3,805	3,185	1,425	△ 10,509	△ 51.8%
営業外収益	25	23	69	18	1,034	5.1%
うち為替差益	—	—	21	—	11	0.0%
営業外費用	580	204	94	138	174	0.8%
うち支払利息	72	90	82	69	135	0.6%
うち為替差損	497	36	—	9	—	—
うちリース返却負担費用	—	66	—	—	—	—
<b>経常利益</b>	3,427	3,625	3,160	1,306	△ 9,649	△ 47.6%
<b>税引前当期純利益</b>	3,427	3,625	3,160	1,306	△ 9,649	△ 47.6%
法人税、住民税及び事業税	1,364	1,240	1,580	504	11	0.0%
法人税等調整額	△ 312	△ 105	△ 538	△ 188	△ 1,966	△ 9.7%
<b>当期純利益</b>	2,374	2,489	2,118	990	△ 7,694	△ 37.9%

### 事業費明細書 (単位:百万円)

	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	2020年4月1日 ~2021年3月31日	対売上高 構成比
<b>航空事業費</b>	30,120	31,467	34,415	35,801	27,548	136.0%
<b>I. 航行費</b>	13,794	14,566	16,680	17,479	11,104	54.8%
うち燃料費・燃料税	7,341	8,286	9,975	10,555	6,132	30.2%
うち空港使用料	3,390	3,302	3,427	3,553	1,959	9.6%
<b>II. 整備費</b>	4,709	5,266	5,614	5,580	4,998	24.6%
<b>III. 航空機材費</b>	5,637	5,412	5,452	5,863	5,815	28.7%
うち航空機材リース料	5,204	4,814	4,815	5,198	5,104	25.2%
<b>IV. 運送費</b>	4,472	4,582	4,990	5,274	4,273	21.0%
<b>V. 空港管理費</b>	1,506	1,639	1,677	1,603	1,357	6.7%
その他	44	44	54	44	6	0.0%
<b>事業費合計</b>	30,164	31,512	34,470	35,845	27,554	136.0%

### 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)

	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	2020年4月1日 ~2021年3月31日
<b>現金及び現金同等物の期首残高</b>	4,475	5,064	6,129	7,204	5,680
営業活動によるキャッシュ・フロー	2,184	3,951	5,158	2,687	△ 5,069
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 1,676	△ 5,014	△ 2,609	△ 4,438	△ 1,615
財務活動によるキャッシュ・フロー	80	2,129	△ 1,475	227	13,118
その他	0	0	0	0	0
<b>現金及び現金同等物の期末残高</b>	5,064	6,129	7,204	5,680	12,114

### 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	12便(6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	8便(4往復)
	大分	2010年 10月	8便(4往復)
	沖縄(那覇)	2021年 3月	6便(3往復)
			東京～九州×6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	2便(1往復)
	石垣	2015年 3月	6便(3往復)
	福岡	2020年 3月	2便(1往復)
			沖縄路線×6路線 22便/日(11往復)
名古屋(中部)	鹿児島	2018年 10月	2便(1往復)
	宮崎	2020年 3月	2便(1往復)
			名古屋路線×2路線 4便/日(2往復)

2021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(ユートイリティセンタービル10階)
資本金	1億円
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

2021年10月末現在



2021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	301,000株					
発行済株式の総数	普通株式 212,564株 甲種優先株式 250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
	羽田ターナ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

2021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](http://www.solaseedair.jp)

2021年10月発行

お問い合わせ 総務部 TEL:0985-89-0123

