

【表紙】

【提出書類】	有価証券報告書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条第1項
【提出先】	福岡財務支局長
【提出日】	2020年6月29日
【事業年度】	第18期（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）
【会社名】	株式会社スターフライヤー
【英訳名】	Star Flyer Inc.
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長執行役員 白水 政治
【本店の所在の場所】	福岡県北九州市小倉南区空港北町6番 北九州空港スターフライヤー本社ビル
【電話番号】	093-555-4500（代表）
【事務連絡者氏名】	取締役常務執行役員 柴田 隆
【最寄りの連絡場所】	福岡県北九州市小倉南区空港北町6番 北九州空港スターフライヤー本社ビル
【電話番号】	093-555-4500（代表）
【事務連絡者氏名】	取締役常務執行役員 柴田 隆
【縦覧に供する場所】	株式会社東京証券取引所 （東京都中央区日本橋兜町2番1号）

第一部【企業情報】

第1【企業の概況】

1【主要な経営指標等の推移】

回次		第14期	第15期	第16期	第17期	第18期
決算年月		2016年3月	2017年3月	2018年3月	2019年3月	2020年3月
売上高	(百万円)	34,451	34,886	38,095	39,937	40,416
経常利益	(百万円)	2,650	2,985	2,733	1,250	46
当期純利益 又は当期純損失()	(百万円)	2,558	1,931	1,878	513	400
持分法を適用した場合 の投資利益	(百万円)	-	-	-	-	-
資本金	(百万円)	1,250	1,250	1,250	1,250	1,250
発行済株式総数	(千株)	2,865	2,865	2,865	2,865	2,865
純資産額	(百万円)	4,240	6,287	8,116	8,537	6,754
総資産額	(百万円)	20,051	22,000	24,783	28,087	29,474
1株当たり純資産額	(円)	1,479.71	2,194.07	2,832.67	2,979.56	2,357.32
1株当たり配当額 (1株当たり中間配当額)	(円)	20.00 (-)	20.00 (-)	20.00 (-)	10.00 (-)	- (-)
1株当たり当期純利益 又は当期純損失()	(円)	892.92	673.90	655.71	179.03	139.91
潜在株式調整後 1株当たり当期純利益	(円)	-	-	-	-	-
自己資本比率	(%)	21.1	28.6	32.8	30.4	22.9
自己資本利益率	(%)	80.6	36.7	26.1	6.2	-
株価収益率	(倍)	4.11	5.27	7.37	20.86	-
配当性向	(%)	2.2	3.0	3.1	5.6	-
営業活動による キャッシュ・フロー	(百万円)	4,286	4,477	4,932	265	4,895
投資活動による キャッシュ・フロー	(百万円)	306	1,907	1,438	4,845	1,915
財務活動による キャッシュ・フロー	(百万円)	2,809	1,589	1,038	2,726	1,231
現金及び現金同等物の 期末残高	(百万円)	3,942	4,930	7,342	5,528	9,716
従業員数 〔外、平均臨時雇用者数〕	(名)	620 〔-〕	699 〔-〕	732 〔-〕	789 〔-〕	824 〔-〕
株主総利回り (比較指標：配当込み TOPIX)	(%)	178.0 (89.2)	173.2 (102.3)	236.1 (118.5)	183.6 (112.5)	162.6 (101.8)
最高株価	(円)	5,550	4,050	5,150	4,950	4,160
最低株価	(円)	1,790	2,669	3,310	3,205	3,215

(注) 1 当社は連結財務諸表を作成しておりませんので、連結会計年度に係る主要な経営指標等の推移については、記載しておりません。

2 売上高には、消費税等は含まれておりません。

3 持分法を適用した場合の投資利益については、関連会社がないため記載しておりません。

4 第14期および第15期の1株当たり配当額は、全額記念配当であります。

5 第16期の1株当たり配当額には、10.00円の記念配当が含まれております。

- 6 第14期から第18期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載しておりません。
- 7 最高株価及び最低株価は東京証券取引所市場第二部におけるものです。

2【沿革】

当社は、2002年12月に神戸市中央区に設立され、2003年5月に株式会社スターフライヤーに社名変更いたしました。

当社設立以後の経緯は、次のとおりであります。

年月	事業の変遷
2002年12月	航空運送事業への新規参入を目的として、兵庫県神戸市中央区に神戸航空株式会社を設立
2003年5月	商号を株式会社スターフライヤーに変更
2003年12月	本社を福岡県北九州市小倉南区（旧北九州空港）に移転、本店移転登記
2005年6月	本社を福岡県北九州市小倉北区に移転、本店移転登記
2005年8月	関東地区営業拠点として東京事務所（現東京支店）開設、支店登記
2005年12月	エアバス社製A320型機（1号機）導入
2006年1月	国土交通省より航空運送事業についての事業許可証を取得
2006年3月	国内線定期便運航開始（北九州 - 羽田線就航）[新しく移転した北九州空港開港と同時就航]
2007年6月	全日本空輸株式会社と北九州 - 羽田線共同運航（コードシェア）開始
2007年9月	関西国際空港乗り入れ開始（関西 - 羽田線就航）
2008年8月	貨物運送事業を開始
2008年10月	航空券の予約・受付等のコールセンター業務を主たる事業とする株式会社スターフライヤービジネスサービスを100%子会社として設立
2009年3月	北九州空港における済州航空（韓国）の国際定期旅客便（北九州 - 仁川線）の空港ハンドリング業務（注）を受託
2009年9月	国土交通省よりエアバス社製A320型機の連続式耐空証明を取得
2010年7月	東京支店を東京都大田区（東京国際空港（羽田））に移転、支店登記廃止
2010年11月	本社を福岡県北九州市小倉南区（現北九州空港）に移転、本店移転登記
2010年12月	東京国際空港（羽田）における海外航空会社の国際線旅客ハンドリング業務を主たる事業とする株式会社スターフライヤーフロンティアを100%子会社として設立
2011年2月	羽田空港におけるデルタ航空（米国）の国際定期旅客便（羽田 - デトロイト線等）の空港ハンドリング業務を受託
2011年7月	福岡空港乗り入れ開始（福岡 - 羽田線就航）
2011年12月	東京証券取引所市場第二部へ株式上場
2012年3月	国土交通大臣より指定本邦航空運送事業者に指定
2012年7月	金海国際空港（韓国）乗り入れ開始（北九州 - 釜山線就航）
2012年10月	トレーニングセンター（シミュレーター及び客室モックアップ）運用開始
2012年12月	初の自社購入機（エアバス社製A320型機）導入
2013年10月	福岡 - 関西線就航
2014年1月	S F Jメンテナンスセンター（格納庫）使用開始
2014年2月	福岡 - 関西線運休
2014年3月	北九州 - 釜山線運休
2014年3月	福岡 - 中部線就航
2014年10月	山口宇部 - 羽田線就航
2016年10月	株式会社スターフライヤーフロンティア解散
2017年7月	北九州 - 那覇線就航（期間限定）
2018年10月	北九州 - 台北線、中部 - 台北線就航

（注） 空港ハンドリング業務とは、旅客ハンドリング業務及びグランドハンドリング業務を合わせた航空機運航に必要なハンドリング業務全般を指します。

- ・旅客ハンドリング業務：航空旅客への航空券発券、搭乗案内、手荷物預かり等一連の旅客サービス業務
- ・グランドハンドリング業務：航空機の離発着誘導、機体監視、預かり荷物及び貨物搭降載等の地上業務

3【事業の内容】

当社は、既存の航空会社にはない、高品質・高付加価値サービスを提供する「感動のある航空会社」を目指して設立された新規航空会社であります。2020年3月31日現在、当社グループは、当社および非連結子会社1社（株式会社スターフライヤービジネスサービス）により構成されており、航空運送事業並びにそれに付随する附帯事業を営んでおります。当社事業の概要並びに特徴は以下のとおりであります。

なお、当社は、航空運送事業を主な事業とする単一業種の事業活動を営んでおり、また、経営資源の配分の決定や業績評価は、当社全体で行っております。したがって、事業セグメントは単一であるため、セグメント情報との関連は記載しておりません。

(1) 当社事業の概要

航空運送事業

当社の航空運送事業は、航空機による旅客・貨物運送事業の総称であり、その概要は以下のとおりであります。

なお、福岡 - 中部線は1日当たり3往復6便の国内定期便として運航してはりましたが、2019年10月27日から1日当たり6往復12便へ増便しました。

また、新型コロナウイルス感染症の拡大による航空需要の急激な減退に伴い、2020年3月11日より順次、国内線の一部路線を減便または運休し、国際線を運休しております。

事業		概要
旅客運送事業	定期旅客運送事業	国内定期便として、以下の路線を運航しております。（注） 北九州 - 羽田線（1日11往復） 関西 - 羽田線（1日5往復） 福岡 - 羽田線（1日8往復） 福岡 - 中部線（1日6往復） 山口宇部 - 羽田線（1日3往復） 北九州 - 那覇線（1日1往復） 国際定期便として、以下の路線を運航しております。（注） 北九州 - 台北（台湾桃園）線（1日1往復） 中部 - 台北（台湾桃園）線（1日1往復） （2020年3月31日現在）
	不定期旅客運送事業	北九州空港を中心に国内外への不定期旅客（チャーター）便を運航しております。
貨物運送事業		定期旅客便の一部を活用して、航空貨物運送を行っております。

（注）新型コロナウイルス感染症の拡大による航空需要減退に伴う減便および運休を含めない、本来の1日当たりの便数を記載しております。

附帯事業

当社の附帯事業は、航空運送事業に付随する業務を総称しており、その概要は以下のとおりであります。

業務	概要
空港ハンドリング業務の受託	国内外航空会社より、航空機運航に必要なハンドリング業務全般（旅客ハンドリング業務、グランドハンドリング業務）を受託しております。
広告宣伝業務	当社の運航する航空機の機体並びに機内のタッチパネル式液晶モニター、機内誌等を活用した広告枠の販売を行っております。
商品販売業務	主に、機内にて当社グッズ等を販売しております。

(2) 当社事業の特徴

当社事業の主な特徴は以下のとおりであります。

高品質の顧客サービス

当社は、「最上級のホスピタリティ」を提供できる航空会社をめざし、以下のような顧客サービスを提供しております。

- ・全ての座席を革張りのシートとし、使用機体の座席数を最大座席数（180席仕様）から約2割減らすことで座席の前後間隔を広くとり、お客様が搭乗中快適に過ごせる仕様にしております。
- ・電源コンセント、コートフックなどビジネスユーザーを意識した機内装備としております。
- ・全座席にタッチパネル式液晶モニターを設置し、音楽・動画配信によるエンターテインメントをお楽しみいただけます。
- ・全座席にヘッドレストやフットレストを装備し、お客様が搭乗中ゆっくりとくつろげるように工夫しております。
- ・当社客室乗務員が選び抜いたドリンクサービスを無料で行っております。
- ・当社便ご利用のお客様を対象に、空港アクセスサービスとして、一部空港にて定額での乗合タクシーによる送迎サービスを提供しております。
- ・機材及び機内の外観は、当社コーポレートカラーのひとつである黒を基調とした独自性の高いデザインとなっております。また、制服から機内用品に至るまで当社独自のデザインでコーディネートされ、他の航空会社とは差別化されたブランドの確立を目指しております。

運航コストの削減と運航の効率化

当社では、使用する機材並びにエンジンを1種類に限定することで、整備部品在庫並びに整備要員等のコストを削減することに努めております。またこれに伴い整備に係る作業を平準化し、整備時間の短縮化も図ることができるため、1機当たり・1日当たりの飛行時間（回数）を高水準で維持し、収益性を高めることを実現しております。更に1機種に限定することは、安全運航の面から整備要員の機材整備技量の向上、運航乗務員の運航技量の向上、運航・整備・運送にかかわるスタッフ業務の平準化などにおいても寄与しております。

また、機材の導入にあたっては、中古機ではなく新造機を調達することを基本としており、その結果として機材年齢を抑え、故障等の経年に伴うトラブル発生を極小化を図っております。

こうしたコスト削減並びに効率化によって、低廉な旅客運賃と上記に記載の顧客サービスの充実の両立を図っております。

高いビジネスユースが見込める路線への就航

定期旅客運送事業においては、年間を通じて安定的なご利用が見込めるビジネスユースが期待できる路線への運航を行うことを方針としております。そのため、主に東京国際空港（羽田）との間で定期便を運航していることが特徴として挙げられます。特に当社主力路線である北九州 - 羽田線については、国内大手メーカーの工場等が集積した北九州工業地帯と各メーカーの本社機能を有する首都を結ぶ路線であることからビジネスにおけるニーズが高いと考えております。当該路線については、北九州空港が24時間運用されていることを活用し、早朝5時台の出発から24時台の到着まで、幅広い時間帯での運航を実現しており、ビジネスユースにおける利便性を充実させております。

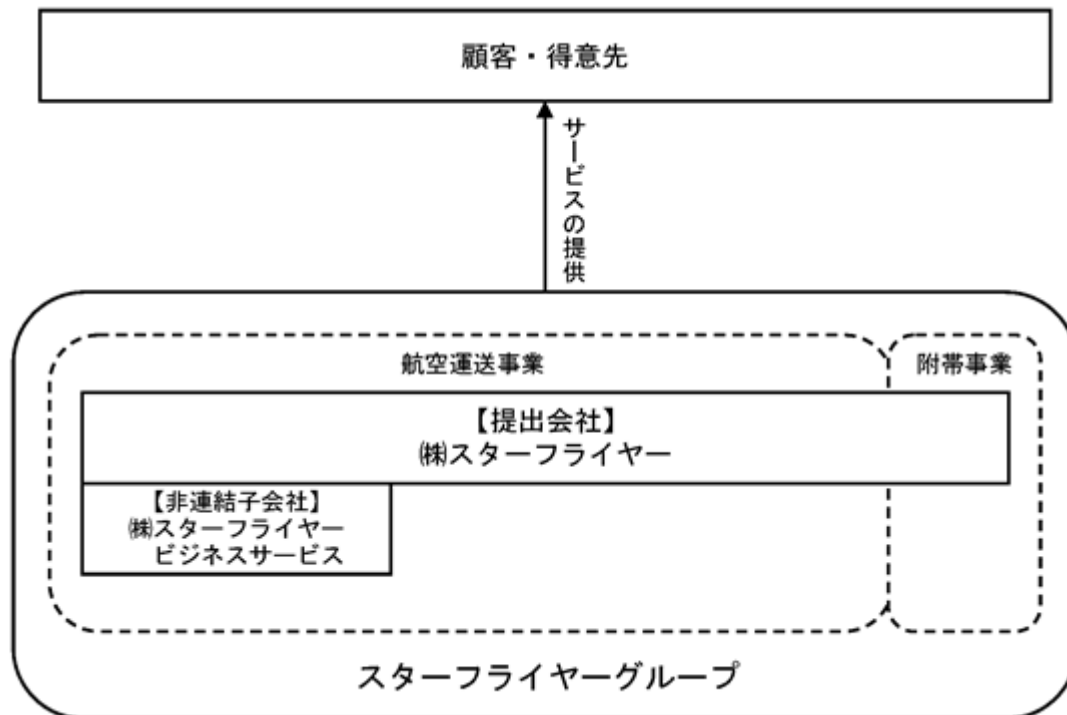
また、不定期旅客運送事業については、主に北九州空港からの近距離国際線を中心としたチャーター便の運航を行っております。

他社との提携

当社では、定期旅客運送事業の国内6路線において、全日本空輸株式会社との共同運航（コードシェア）を行っております。共同運航は、当社座席の一定割合を全日本空輸株式会社に卸売りするものであり、当社営業収入の安定化に寄与するものと考えております。またこれに加えて、当社は、同社の予約販売システムを用いて定期旅客運送事業における航空券の販売を行っております。これにより、全日本空輸株式会社の代理店網を活用した航空券販売が可能となっております。当社の営業未収入金のうち当該事業の販売額は、別途契約のある一部の販売代理店や法人顧客向けのを除き、全日本空輸株式会社より回収することとなっております。

また、定期旅客運送事業以外にも、貨物運送事業において全日本空輸株式会社との共同運航を行っております。

[事業系統図]



- 1 航空運送事業並びに附帯事業の内容は(1)当社事業の概要に記載のとおりであります。
- 2 航空運送事業のうち、株式会社スターフライヤービジネスサービスは主として当社便の予約受付等のコールセンター業務を行っております。

安全への取り組み

当社は、安全・安心を提供する航空会社として、日々安全運航に努めております。

安全運航の基本方針をはじめ、安全管理体制など、安全への取り組みをまとめた安全報告書を毎年作成しており、当社のホームページからご覧いただけます。

4【関係会社の状況】

名称	住所	資本金又は 出資金 (百万円)	主要な事業 の内容	議決権の 被所有割合 (%)	関係内容
(その他の関係会社) ANAホールディングス株式 会社(注)	東京都港区	318,789	純粋持株会社	17.96	航空機のリース

(注) 1 ANAホールディングス株式会社は有価証券報告書を提出しております。

2 ANAホールディングス株式会社の当社議決権の所有割合は17.96%ですが、影響力基準によりその他の関係会社として取り扱っております。

5【従業員の状況】

(1) 提出会社の状況

当社の事業セグメントは単一であるため、職種別の従業員の状況を示すと次のとおりであります。

2020年3月31日現在

	従業員数(名)	平均年齢(歳)	平均勤続年数(年)	平均年間給与 (百万円)
一般従業員	512	39.9	6.2	5
運航乗務員	128	41	5.2	14
客室乗務員	184	30.9	4.5	3
合計又は平均	824	38.1	5.7	6

(注) 1 従業員数が前期末と比べて35名増加した主な要因は、業容の拡大によるものであります。

2 従業員数は、当社から他社への出向者を除き、他社から当社への出向者を含む就業人員であります。

3 運航乗務員および客室乗務員には、それぞれ訓練生を含んでおります。

4 平均年間給与は、賞与および基準外賃金を含んでおります。

(2) 労働組合の状況

当社には、2006年に運航乗務員で結成されたスターフライヤー乗員組合があり、日本乗員組合連絡会議(略称日乗連)に加盟しております。2020年3月31日現在の組合員数は98名であります。

また、2013年に客室乗務員で結成されたスターフライヤー客室乗務員組合があり、2020年3月31日現在の組合員数は141名であります。

さらに、2016年に一般従業員で結成されたスターフライヤーユニオンがあり、航空連合に加盟しております。2020年3月31日現在の組合員数は269名であります。

なお、労使関係について、特記すべき事項はありません。

第2【事業の状況】

1【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】

文中の将来に関する事項は、当事業年度末現在において、当社が判断したものであります。

(1) 会社の経営の基本方針

当社は、「安全運航」を至上の責務とし、安全・確実な輸送（旅客・貨物）と快適かつ質の高い移動空間・サービスの提供に努め、他社にはない新たな価値を創造し、企業理念である『感動のあるエアライン』を目指してまいります。

企業理念	行動指針
私たちは、 安全運航のもと、 人とその心を大切に、 個性・創造性、ホスピタリティをもって、 「感動のあるエアライン」であり続けます。	1. 安全運航に徹します。 2. コンプライアンスを徹底します。 3. 自らの仕事に責任と誇りを持ちます。 4. お客様の視点から発想し、創造します。 5. 仲間とともに輝き、ともに挑戦します。 6. 感謝の気持ちと謙虚さをもって、人と社会に接します。

(2) 経営環境および中長期的な会社の経営戦略

航空業界は、日本経済の緩やかな回復基調や特にアジアを中心とした訪日外国人の増加を背景とした航空需要の拡大が見込まれる一方で、為替や原油価格の急激な変動や地政学リスク、エアライン間や他交通機関との競争激化等、常に対処すべき課題の多い環境下におかれています。

特に、他の航空会社にはない当社の特徴的な経営方針に対して、LCC（格安航空会社）のみならず大手航空会社も攻勢を強めており、競争環境はますます厳しさを増すと考えられます。

このような状況のなか、中長期的な会社の経営戦略として、現在の航空業界ならびに当社を取り巻く経営環境の大きな変化や、一層多様化するテクノロジーやお客様の価値観の変化へ対応するため、現行の中期経営戦略「“らしさ”の追求2020」を2020年度から継承する2025年度までのありたい姿として、新中期経営戦略を策定しております。

新中期経営戦略においては、以下の3つを重点方針としております。

・ 新路線展開と更なる成長

「感動のあるエアライン」としてさらに多くのお客様へサービスをお届けするため新路線展開・国際線を軸とした成長市場へ挑戦します。

・ ビジネスモデルの進化

航空事業を基軸としながら、その枠を超えた領域においても「新たな価値」をお客様にお届けするため、「顧客体験価値（CX）の向上」を図り、新たなサービスや事業の開発に取り組めます。

・ 経営基盤の強化

デジタル技術を変革のエンジンとして、「業務改革と働き方改革」「“品質”の更なる追求」「CX・ビジネスモデルの進化」を3つの変革領域と定め、様々な環境変化にスピーディに対応できる人材・企業へと進化します。

(3) 優先的に対処すべき課題

新型コロナウイルス感染症による需要喪失は未曾有の危機と捉えております。この危機を経営陣のリーダーシップのもと全社一丸となって乗り越え、事業の継続、その後の成長を目指してまいります。

事業継続のための取り組み

- ・ 早期の運転資金の確保
- ・ 需要減少に応じた生産体制の調整（計画的減便・運休、社員の一時帰休等）
- ・ 感染症拡大阻止への取り組み（組織的な全社員の健康管理、テレワークの実施等）
- ・ プロジェクト体制でのコスト削減・生産性向上の取り組み

2020年度の経営方針

2020年度の上期においては、ワーストシナリオを想定したコスト削減の徹底を図る一方、収束後のリカバリに向けた社内準備を進めてまいります。新型コロナウイルス感染症の状況を注視しつつ収束が見込まれた場合、柔軟かつ迅速に対応し、新中期経営戦略の本格展開へ移行します。

(4) 目標とする経営指標

当社は、中期経営戦略に沿って、経営指標の改善、向上を目指してまいります。

当社は、より強固な利益体質の構築の観点から、本業からの収益性の改善状況を測る「売上高営業利益率」の向上、および「ユニットコスト」の低減を目指してまいります。また、財務体質強化の観点から「純資産の額」の増加、および「ネットD/Eレシオ」の低減を目指してまいります。

2【事業等のリスク】

本書に記載した事業の状況、経理の状況等に関する事項のうち、投資者の判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項には、以下のようなものがあります。

なお、文中の将来に関する事項は、当事業年度末現在において当社が判断したものであります。

(1) リスクマネジメント体制

当社は、企業活動の持続的発展の実現を阻害するリスクに対処するため、日常的にリスクを識別し、社内規程等に従い、損失の危険を回避・予防しております。また、重大なリスクが顕在化したときは、被害を最小限に留めるための適切な措置を講じてまいります。

当社は、「リスク管理規程」を制定し、同規程においてリスクカテゴリごとの責任部署を定め、当社のリスクを統括的に管理しております。

当社におけるリスクマネジメントの中心は、飛行の安全の維持・向上です。当社は「安全管理規程」に従い、フライトセーフティレビュー委員会を定期的開催し、安全管理システム（SMS：Safety Management System）が正しく有効に機能し、安全運航の基本方針である「安全憲章」および「安全運航のための行動指針」が、業務全般にわたり、具体的な安全施策に結びついていることを確認しております。

(2) 新型コロナウイルス感染拡大の影響

新型コロナウイルス感染症が、2019年末中国で初めて確認され、提出日現在100を超える国や地域へ拡大しております。各国における入国制限、本邦での都道府県をまたぐ移動自粛要請などにより、当社においても2月下旬より需要が大きく縮小しております。当社では、顧客、取引先及び社員の安全を第一に考え、また更なる感染拡大を防ぐために、WHO並びに各国保健行政の指針に従った感染防止策の徹底をはじめとして、販売促進企画等の多くのお客様にお集まりいただくイベントの休止、国内でのテレワーク（在宅勤務）の原則化等、各種対応を実施しております。

影響が本格化した3月以降、国内線および国際線の運休・減便を行い、業績への影響の低減を図っておりますが、今後、事態が長期化すれば、世界的な景気の悪化が生じ、当社の業績及び財政状態に甚大な影響を及ぼす可能性があります。なお、金融機関とのコミットメントライン契約、ファイナンス・リース契約には財務制限条項が設定されているものもあり、当条項に抵触した場合、当社の財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

(3) 航空業界に関連するリスク

航空業界に関連するリスクとして当社が認識しているものは、以下のとおりです。

リスクの内容	当該リスクに対する対応策等
<p>景気動向の影響について</p> <p>当社が属する航空業界は、旅客需要等について景気動向等の変動による影響を受けております。景気低迷が長期化した場合には、企業の出張抑制等から当社の主要顧客であるビジネス旅客が減少する可能性や、レジャー需要が減少する可能性があり、業績に影響を及ぼす可能性があります。</p>	<p>イベントリスク等不確実性の高い要素に大きく影響を受ける状況下において経営を持続させるため、純資産の積み上げを計画的に行っています。</p>
<p>国際情勢の変化による影響</p> <p>国際紛争、大規模なテロ事件および伝染病の流行等が発生した場合、航空需要に大きな影響を及ぼす可能性があります。これらに対応するための保安規制強化による利便性の低下も航空需要に影響を及ぼす可能性があります。さらに、これらに関連して航空保険料や保安対策費用等が増加する可能性があり、業績に大きな影響を及ぼす可能性があります。</p>	
<p>公租公課</p> <p>航空運送事業に関する公租公課には、着陸料や航行援助施設利用料をはじめとする空港使用料並びに国内線運航に使用する航空機燃料に賦課される航空機燃料税が挙げられます。</p> <p>現在、航空機燃料税について2011年4月より2022年3月末まで国による軽減措置が行われています。このため、当該対象期間における当社事業費が軽減されることとなりますが、今後政策の転換等によって当該軽減措置に変更が生じた場合には当社業績に大きな影響を及ぼす可能性があります。</p>	
<p>将来の環境規制</p> <p>当社の行う航空運送事業は、航空機の騒音、排気、有害物質の使用及び環境汚染等を管理・統制する様々な環境関連法規制の制約を受けております。現在、これらに関する法令遵守等に対して適確に取り組んでおりますが、これらに関する法令遵守又は環境改善のための追加的な義務が求められることとなった場合、関連した費用が当社の事業、業績に大きな影響を及ぼす可能性があります。</p>	<p>環境改善の為の追加的な義務が生じた場合は適切に対応し、事業、業績に大きな影響を及ぼさないよう関連各所と連携して対応してまいります。後継機種の検討においては、より環境性能の高い機種を検討してまいります。</p>

(4) その他の主要なリスク

その他主要なリスクとして当社が認識しているものは、以下のとおりです。

リスクの内容	当該リスクに対する対応策等
<p>原油価格、為替相場の変動</p> <p>当社の行う航空運送事業は、航空機燃料を使用するため、原油価格変動の影響を受けます。今後の国際的な原油市場の需給バランス、産油国の政情不安および投機資金の原油市場への流入等に伴う原油価格水準の変動によっては、燃料費が上昇し、業績に大きな影響を及ぼす可能性があります。</p> <p>また、航空機賃借料を含む一部費用等について、外貨建取引（主としてドル建て）を行っているため、為替相場変動の影響も受ける環境にあり、今後の為替相場に大幅な変動が生じた場合にも、業績に大きな影響を及ぼす可能性があります。</p>	<p>これらの変動リスクをヘッジ（減殺）すべく、航空機燃料関連として商品スワップ取引等、通貨関連として為替予約取引等のデリバティブ取引を行っております。</p> <p>なお、当社では「市場リスク管理に関する規程」を制定し、デリバティブ取引は、市場における相場変動に対するリスクヘッジ目的のみに利用し、投機的な目的では行わない方針を定めております。</p>
<p>限定された機材数と航空事故</p> <p>当社は、当事業年度末現在、航空機13機により運航しております。万が一重大な航空事故が生じた場合は、安全が確認されるまで、当初計画どおりの運航は困難となります。</p> <p>また、他社で重大な航空事故が生じた場合にも、その後の航空需要の低下など、当社航空機利用者数の減少により当社の事業に大きな影響を及ぼす可能性があります。</p>	<p>飛行の安全の維持・向上のため、全社をあげて安全管理システム（SMS）を構築し、管理、推進して有効に機能させております。また自発報告（ヒヤリハット報告）制度を「STV」と称して促進するなどの取り組みにより安全運航に対する意識醸成を図っております。</p> <p>万が一重大な航空事故が生じた場合、損害賠償、運航機材等の修理・修復等の費用は、主に航空保険にて填補されます。</p>
<p>多頻度運航について</p> <p>当社では機材あたりの収益性を高めるべく、機材の1日当たり稼働率（乗客を乗せて運航している時間）を高水準で維持することに努めております。</p> <p>しかしながら、天候、安全対応等の様々な要因によって長期間欠航せざるを得ない場合や、航空機に重大な故障が生じた場合、機材の使用頻度が想定を下回り、当社の業績に大きな影響を及ぼす可能性があります。</p>	<p>高い稼働率を実現するために、効率的なダイヤと機材繰りを設定したうえで、全社の生産体制の調整に努めております。</p>
<p>特定航空機材への依存と機齢上昇による整備コスト増加</p> <p>当社の使用している航空機並びにエンジンは、それぞれ1種類に限定しております。これは、必要な整備部品在庫・整備要員を圧縮しコストを低下させることにつながります。</p> <p>しかしながら、限定しているが故に当該機種・エンジンに係る仕様上の欠陥等が発覚した場合、当社の運航継続について重大な懸念が生じうる可能性があります。過去における同型機の運航実績等を考慮すると、当社の採用する機材等にこうした重大な欠陥等が存在する可能性は低いものと考えておりますが、万が一そのような事態が生じた場合はすみやかに代替とできる機種がなく、当社の業績に大きな影響を及ぼす可能性があります。</p> <p>また、現在のところ平均機齢は約6年と比較的若いですが、機材の経年に伴い、将来において修繕維持費用が増加する可能性があり、当社の業績に影響を及ぼす可能性があります。</p>	<p>仕様上の欠陥が発覚するなどの事態が発生した場合には、機体及びエンジンメーカー等から実施期限を設けた適切な整備プログラムが提供されます。当社はこれに基づき速やかに対応し、運航継続へリスクを軽減してまいります。</p> <p>また、経年に関しては、機体メーカーは機材のライフサイクルを考慮した整備プログラムを用意しています。これにより将来発生する整備内容を予測し、整備機会を計画的に設定することによって、一定期間に整備費用が集中することを抑制してまいります。</p>

リスクの内容	当該リスクに対する対応策等
<p>競合について</p> <p>当社は同一路線を運航する同業他社、周辺路線を運航する同業他社並びに新幹線等の公共交通機関と競合関係にあります。また今後当社が新規路線を開設する場合、当該路線にすでに就航している同業他社等との競合関係が生じることが想定されます。さらに、昨今のLCC（低コスト航空会社）の参入により、同業者間における競合関係が激化しております。こうした競合激化に伴い、販売価格が低下しもしくは計画した旅客数が確保できなかった場合は、当社の業績に大きな影響を及ぼす可能性があります。</p>	<p>当社では、競合する他社や新幹線等との競争において、適正な価格と旅客動向を見極めつつ、座席コントロールや価格の調整を適切に行い、収益機会を獲得しております。</p> <p>また、新規路線開設においては競合他社の動向に注視し、収支計画に無理が生じないように路線展開を行っています。</p>
<p>特定地域への路線集中と災害リスク</p> <p>当社は、現在、国内定期6路線（北九州 - 羽田線、関西 - 羽田線、福岡 - 羽田線、福岡 - 中部線、山口宇部 - 羽田線、北九州 - 那覇線）および国際定期2路線（北九州 - 台北線、中部 - 台北線）のみの運航に限定されております。</p> <p>就航地域における大規模な地震、台風その他の自然災害等が生じた場合、運航及び経営に大きな影響を及ぼす可能性があります。特に、当社の本部機能が集積している北九州空港または路線が集中している羽田空港が使用不能に陥った場合、運航及び経営に大きな影響を及ぼす可能性があります。</p>	<p>特定路線の収入に依存しすぎることのないよう、中長期的な経営戦略において、国際線も含めた就航地の分散を検討し、リスクの分散を図っております。</p> <p>また、大地震など事業継続に大きな影響を及ぼす規模の大規模災害が歴史的に少ない北九州に本社を置き、堅固なデータセンターへの情報保管を徹底するなどの対策により、事業の継続が瞬時に停止するリスクの低減を図っております。</p>
<p>路線展開に関するリスク</p> <p>当社は、将来の航空機材の導入、運航便数の増加、新たな路線展開により収益拡大を図っていく計画ではありますが、これらが計画どおりに進捗しない場合、将来の業績に大きな影響を及ぼす可能性があります。</p> <p>航空機は発注から受領までに一定の期間を要するため、当初計画していた路線展開が何らかの要因により不調となった場合、特に、空港発着枠を希望どおりに獲得できない場合、路線展開に大きな制約が課せられ、航空機が過剰となり、以後の計画の大幅な見直しが必要となる可能性があります。また、将来的に、羽田空港、福岡空港及び関西国際空港の発着枠の見直し等が生じた場合は、事業計画に大きな影響を受ける可能性があります。</p>	<p>当社では、路線展開について、十分な計画と複数の展開案を検討し、空港発着枠が取得できなかった場合でも検討した代替案に速やかに変更できるようリスク分散を行っています。</p> <p>また、当社は国際および国内チャーターの実績も過去に十分に積んでおり、早朝深夜便運航、臨時便を含め、柔軟な運航体制の構築が可能です。</p>
<p>専門的な人材の確保</p> <p>当社の行う航空運送事業は、運航乗務員、運航管理者および整備士等の専門性を有した資格保持者の確保が必要であります。これらの有資格者は、雇用市場が航空業という限られたものであるため、主に同業他社からの転職者となっております。</p> <p>これらの専門性を有した資格保持者の確保が計画どおりにできなかった場合、又はこれらの専門性を有した資格保持者が大勢、何らかの理由により業務に就くことができなくなった場合は、当社の路線展開に大きな制約が課せられ、もしくは運航に影響を受ける可能性があります。</p>	<p>専門職種の資格保有者の確保のため、採用・養成計画は常に複数年先を見据えた対応を図っております。</p> <p>運航乗務員については、社内の機長昇格訓練の充実と、必要数確保のための経験者採用を継続的に行っております。2014年度より年8名程度の副操縦士訓練生採用を継続的に行い、自社施設、自社教官によって訓練を実施しています。</p> <p>他職種につきましても、自社養成による有資格者育成などにより人材確保しております。</p>

リスクの内容	当該リスクに対する対応策等
<p>人件費の増加、企業文化が維持できないリスク</p> <p>運航乗務員等の専門性を有した資格保持者に限らず、当社の運営に必要な人材の確保が重要です。景気の拡大や労働人口の減少による人材獲得競争がいつそう激しくなり、業務効率化により人件費の上昇を吸収することができない場合は、当社の業績に大きな影響を及ぼす可能性があります。</p> <p>また、当社は、快適かつ質の高い移動空間・サービスの提供に努め、他社にはない新たな価値を創造し、企業理念である『感動のあるエアライン』を目指しております。このような企業理念を堅守する文化が、コストを低く抑えながらも高品質のサービスの提供につながるものと考えております。</p> <p>当社が持続的に成長するために人員の採用を行っておりますが、教育および文化の浸透が不足した場合には、この企業文化が薄れ、当社の業績に大きな影響を及ぼす可能性があります。</p>	<p>社員の流失防止のため、処遇の改善だけではなく、スターフライヤーの一員としての自覚、帰属意識を醸成することで会社に対するエンゲージメントの強化を図っております。社員研修や全社プロジェクトへの参画、訓練期間中に他部門の地上業務に従事する等、乗務や専門業務だけでなく「企業理念を体現し一翼を担う社員」であることを自覚する機会創出を実施しております。</p> <p>各種社内取り組みへの参画等により社内の意識醸成を進め、企業風土や文化の継承に努めております。</p>
<p>人事・労務に関するリスク</p> <p>当社の従業員の多くは労働組合に所属しており、当社の従業員による集団的なストライキ等の労働争議が発生した場合には、当社の航空機の運航に影響を及ぼす可能性があります。</p>	<p>集団的な闘争行為が発生しないよう、日ごろから良好な労使関係を築くようにしております。</p>
<p>特定会社への依存</p> <p>当社は、全日本空輸株式会社との間で以下の取引を行っております。</p> <p>イ)コードシェア協定契約を締結して共同運航(コードシェア)を行っております。</p> <p>ロ)予約販売業務請負契約ならびに情報システム利用に関する契約を締結し、国内線の当社航空券の販売ならびに空港ハンドリング業務等について同社の情報システムを用いており、当社の営業未収入金のうち当該事業の販売額は、別途契約のある一部の販売代理店や法人顧客向けのものを除き、全日本空輸株式会社より回収することとなっております。</p> <p>ハ)空港ハンドリング業務のうち一部を全日本空輸株式会社に委託しております。</p> <p>また、ANAホールディングス株式会社は当社の筆頭株主であり、役員の派遣を受けているほか、航空機リース契約を締結しております。</p> <p>このように当社は、航空運送事業において特定会社に依存しております。提携・締結内容を解消するような状況となった場合には、運航に大きな影響を及ぼす可能性があります。</p>	<p>当該各特定会社とは良好な関係を維持しております。</p> <p>なお、国際線につきましては、全日本空輸株式会社とのコードシェアは実施しておらず、旅客システムも別会社のものを使用しております。</p>
<p>情報システムへの依存</p> <p>当社は、予約販売、搭乗手続き及び運航管理等の業務を情報システムにより管理・運用しております。当該システム及び情報システムを支える通信インフラ等に障害が生じた場合には、運航に大きな影響を及ぼす可能性があります。</p>	<p>予約販売・搭乗手続き及び運航管理等の基幹業務は全日本空輸株式会社の情報システムを使用しており、同社により様々な障害対策が講じられております。また、当社システムであるWEBサイトや会員管理システム等についてはハードウェアやネットワークを二重化するなどの障害対策を講じております。</p>

リスクの内容	当該リスクに対する対応策等
<p>法的規制</p> <p>当社の行う航空運送事業は、各国との航空協定等の国際協定をはじめ航空法及び関係諸法令による規制を受けており、また、国土交通省航空局による監督を受けております。当該規制に基づき当社は、航空運送事業運営者としての「事業許可証」、各空港における事業運営のための「事業場認定書」及び「業務規程認可書」、並びに運航する全ての航空機に対する「航空機登録証明書」及び「耐空証明書」を国土交通省航空局より交付されております。</p> <p>航空機の安全性を示す「耐空証明書」については、原則1年単位での検査による更新手続きが必要となっているものの、当社の整備体制が継続的に安全性を確保できるものと当局から評価されていることから、現状の整備体制を維持することで有効性が持続する「連続式の耐空証明」を維持しております。</p> <p>これらの規制等を遵守できなかった場合には、行政処分により当社の事業活動が制限され、業績に大きな影響を及ぼす可能性があります。</p>	<p>当社では、これらの規制に継続して適合させていくため、適材適所で専門性を有した人材を配置し、安全管理体制並びに品質管理体制を構築しております。なお、当事業年度末現在、許認可等の取消に係る事象はございません。</p>

(主な許認可等の状況)

許認可等の名称	所管官庁	有効期限
事業許可	国土交通省	なし
航空機登録証明	同上	なし
事業場認定	同上	2022年 1月
業務規程認可	同上	なし
耐空証明	同上	原則1年 但し、当社は連続式耐空証明を取得しているため有効期限なし

リスクの内容	当該リスクに対する対応策等
<p>顧客情報の取扱い</p> <p>当社は、顧客に関する個人情報保有しております。不正アクセス等の巧妙化に伴いその対策としてのセキュリティに関する必要コストがさらに増加した場合、当社の業績に影響を及ぼす可能性があります。さらに、何らかの原因により個人情報が漏洩した場合、顧客からの信用不安や社会的信用の低下により、当社の業績に大きな影響を及ぼす可能性があります。</p>	<p>当社は、個人情報保護法及び個人情報保護に関する社内規程に基づき、適切な管理・運用を行い情報セキュリティに取り組んでおります。</p> <p>社内データベースは、アクセス権限や履歴管理など実施しております。また、サイバーセキュリティ対策については適宜強化を図っております。また不測の事態に備え専門事業者賠償保険（サイバーリスク保険）に加入し、情報漏洩時の賠償責任リスクに備えております。</p>
<p>業績の季節変動性について</p> <p>当社の属する旅客航空運送業界においては、夏季休暇、年末年始休暇、春季休暇に需要が増大する傾向があります。そのため当社の業績につきましても、当該季節要因による偏重が生じる傾向があります。しかしながら、今後の新規路線の就航や就航便数の増加、天候不順等により、当該季節変動とは異なる業績トレンドとなる可能性があります。</p>	<p>当社では季節変動による需要の変化については、業績予想に織り込んでおります。</p> <p>閑散期においては、価格プロモーションや各種キャンペーンなどを展開し、変動を最小限に抑えています。またビジネス需要の取り込みにより、年間を通じての安定的な収入確保につとめております。</p>
<p>当社の財政状態（有利子負債）について</p> <p>当社では現在、航空機材を主にオペレーティング・リースにより調達し、財務諸表上はオフバランスとなっており、2020年3月期末における未経過リース料の総額は28,825百万円であります。</p> <p>加えて、当社はこれまで必要資金を金融機関からの借入れやファイナンス・リースにより調達した結果、2020年3月期末における有利子負債残高が9,855百万円となり、総資産に占める割合が33.4%と高くなっております。このため、今後金融情勢が悪化することで負担金利が上昇した場合、当社の業績に影響を与える可能性があります。</p>	<p>各金融機関と良好な関係を維持するよう努めております。</p> <p>当社の業績が好調な時期には、繰上げ返済を行うなど、有利子負債の削減に努めております。また、中期経営戦略にもとづき、ネットD/Eレシオが高くなりすぎないように投資を調整しております。</p>
<p>将来の資金調達について</p> <p>当社が事業を今後さらに拡大するためには、継続して航空機材の導入等のための資金調達が必要であります。当該資金につきましては、外部からの資金調達（借入れ・リース）もしくは今後の内部留保によって確保する必要がありますが、今後適時に十分な資金を確保できない場合は、新たな路線展開等のビジネスチャンスをつかむことができなくなるため、将来の当社の業績への影響並びに当社事業計画の遅延や変更が生ずる可能性があります。</p>	<p>航空機材の導入に当たっては、複数のリース会社より提案を受けるなどして、幅広い選択肢から受当なものを選択するようにしております。</p>

3【経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

(1) 経営成績等の状況の概要

当期の経営成績等の概況

当社は、2015年度から2020年度までの中期経営戦略「“らしさ”の追求2020」の実現に取り組んでおります。「“らしさ”の追求2020」では、“スターフライヤーらしさ”を追求し質にこだわることでお客様に選ばれる企業となることを目指し、当初の2年間（2015年4月～2017年3月）においては「成長への基盤づくり」を行い、その後の4年間（2017年4月～2021年3月）においては、「持続的成長」を図ってまいります。2019年5月8日には、経営環境の変化に対応すべく、一部見直しを行った2019年度ローリング版を公表しました。

当事業年度における当社を取り巻く環境は、依然として厳しい競争環境が続いたことに加え、年度の終盤には新型コロナウイルス感染症が拡大するなど、先行きは不透明な状態が続いております。市場の動向については、原油価格は期初から下落傾向で推移し前事業年度と比較すると低水準となりました。また、為替相場は期初からゆるやかな円高傾向で推移し、前事業年度と比較すると円高となりました。

就航路線の状況につきましては、「第1 企業の概況 3 事業の内容 (1) 当社事業の概要 航空運送事業」に記載しており、当事業年度末における路線便数は、国内定期便1日当たり6路線34往復68便、国際定期便1日当たり2路線2往復4便であります。なお、福岡 - 中部線は1日当たり3往復6便の国内定期便として運航していましたが、2019年10月27日から1日当たり6往復12便へ増便しました。

また、新型コロナウイルス感染症の拡大による航空需要の急激な減退に伴い、2020年3月11日より順次、国内線の一部路線を減便または運休止、国際線を運休止しております。

飛行時間につきましては、北九州 - 那覇線の通期運航や福岡 - 中部線の増便、前事業年度における国際定期便2路線の就航などにより、当事業年度の飛行時間は41,173時間（前期比7.7%増）となりました。

(就航率、定時出発率)

就航率、定時出発率につきましては、社内で継続して就航率・定時性向上プロジェクト（ON TIME FLYER活動）を推進しております。就航率・定時出発率は前事業年度を上回る水準を達成しました。

項目	前事業年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	当事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	増減率
就航率(%)	98.7	99.0	+0.4pt
定時出発率(%)	93.7	94.2	+0.5pt

(注) 就航率の算出において、新型コロナウイルス感染症の拡大による航空需要減退に伴う減便および運休止を含めておりません。

(輸送実績)

旅客状況につきましては、北九州 - 那覇線の通期運航を開始するとともに、福岡 - 中部線の増便、さらに2018年10月からの国際線定期便2路線就航などにより、自社提供座席キロは国内線および国際線で増加し、2,348百万席・km（前期比7.5%増）となりました。

国内線はレベニューマネジメントのさらなる強化に加え、北九州 - 羽田線、福岡 - 羽田線以外の路線においても集客が順調に推移しました。一方国際線は、国内線と比較すると集客規模は小さいものの、計画と比較し順調に推移しました。

新型コロナウイルス感染症の拡大により航空需要は急激に減退し、年度の終盤は非常に厳しい集客となりましたが、当事業年度の旅客数は167万1千人（前期比1.2%増）、座席利用率は72.0%（同2.9ポイント減）となりました。

項目	前事業年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	当事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	増減率
有償旅客数(千人)	1,652	1,671	+1.2%
有償旅客キロ(百万人・km)	1,636	1,690	+3.3%
提供座席キロ(百万席・km)	2,184	2,348	+7.5%
座席利用率(%)	74.9	72.0	2.9pt

(注) 1 上記輸送実績には、全日本空輸株式会社への座席販売分を含めておりません。

2 有償旅客キロは、路線区間の有償旅客数に区間距離を乗じたものであります。

3 提供座席キロは、路線区間の提供座席数に区間距離を乗じたものであります。

(運航実績)

項目	前事業年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	当事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	増減率
運航回数(回)	23,168	24,622	+6.3%
飛行距離(千km)	21,779	23,310	+7.0%
飛行時間(時間)	38,240	41,173	+7.7%

(販売実績)

前事業年度および当事業年度の営業実績の状況は、次のとおりであります。

なお、当社は航空運送事業を主な事業とする単一業種の事業活動を営んでおりますので、提供するサービス別に記載しております。

科目	前事業年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)		当事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)		
	金額(百万円)	構成比(%)	金額(百万円)	構成比(%)	
航空運送 事業収入	定期旅客運送収入	39,556	99.0	40,070	99.1
	貨物運送収入	180	0.5	158	0.4
	不定期旅客運送収入	37	0.1	9	0.0
	小計	39,774	99.6	40,239	99.6
附帯事業収入	163	0.4	177	0.4	
合計	39,937	100.0	40,416	100.0	

- (注) 1 定期旅客運送収入および貨物運送収入には、全日本空輸株式会社への座席販売および貨物輸送分を含めております。
- 2 上記の金額には、消費税等は含まれておりません。
- 3 主な相手先別の販売実績および当該販売実績の総販売実績に対する割合は以下のとおりです。なお、当該取引の内容は、コードシェアによる座席販売および貨物輸送分であります。

相手先	前事業年度		当事業年度	
	販売高(百万円)	割合(%)	販売高(百万円)	割合(%)
全日本空輸株式会社	12,204	30.6	13,212	32.7

上記により、生産量(総提供座席キロ)が増加したことなどにより、航空運送事業収入は40,239百万円(前期比1.2%増)となりました。また、附帯事業収入は177百万円(前期比8.6%増)となりました。これらにより、当事業年度の営業収入は40,416百万円(前期比1.2%増)となりました。しかしながら、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う日本国内における移動自粛や台湾における入国制限等の影響を強く受け、とりわけ3月は航空需要が急激に減退したことにより、営業収入は予想を大きく下回りました。

一方、費用面につきましては、事業年度を通じた平均為替相場は前事業年度と比較して円高水準で、原油価格は低水準で推移しましたが、保有機材数の増加や生産量の増加に伴い機材費や変動費(燃油費など)が増加しました。加えて、将来の航空機材の定期整備費用に備えるための定期整備引当金は米ドル建てで金額を見積もっており、期中の円高進行に伴う引当金繰入額は減少したものの、将来の整備費見積額増加に伴う米ドル建ての追加繰入の発生により、純額として引当金繰入額は増加しました。これらの結果として、事業費ならびに販売費及び一般管理費の合計額である営業費用は、40,413百万円(前期比4.5%増)となりました。

これらの結果、営業費用の増加が営業収入の増加を上回り、当事業年度の営業利益は3百万円(前期比99.7%減)、経常利益は46百万円(前期比96.3%減)となりました。また、法人税等合計は減少しましたが、当期純損失は400百万円(前事業年度は当期純利益513百万円)となりました。

当期の財政状態の概況

当事業年度末の資産合計は29,474百万円となり、前事業年度末に比べ1,386百万円増加しました。

流動資産合計は2,453百万円増加しましたが、これは主として、新規借入れを行ったことなどにより現金及び預金が増加したことによるものです。また、固定資産合計は1,066百万円減少しましたが、これは主として、減価償却の進行により有形固定資産が1,295百万円減少したことによるものです。

当事業年度末の負債合計は22,720百万円となり、前事業年度末に比べ3,169百万円増加しました。

これは主として、リース債務（流動負債および固定負債）が約定返済により988百万円減少した一方で、新規借入れおよび約定返済の純額として借入金（流動負債および固定負債合計）が1,979百万円、繰り入れおよび目的使用の純額として定期整備引当金が1,571百万円増加したことによるものです。なお、当事業年度末の有利子負債残高は9,855百万円となりました。

当事業年度末の純資産合計は6,754百万円となり、前事業年度末に比べ1,783百万円減少しました。

これは、当期純損失の計上により利益剰余金が400百万円減少、剰余金の配当により利益剰余金が28百万円減少したことに加え、デリバティブ取引に係る繰延ヘッジ損益が1,353百万円減少したことによるものです。

当期のキャッシュ・フローの概況

当事業年度末における現金及び現金同等物は9,716百万円となり、前事業年度末に比べ4,188百万円の増加（前事業年度は1,813百万円の減少）となりました。

当事業年度における各キャッシュ・フローの状況とそれらの要因は次のとおりです。

（営業活動によるキャッシュ・フロー）

営業活動によるキャッシュ・フローは、4,895百万円のキャッシュ・インフロー（前事業年度は265百万円のキャッシュ・インフロー）となりました。

これは主として、法人税等を289百万円（前期比75.6%減）支払ったことによる資金減少があった一方で、税引前当期純利益が46百万円（前期比96.3%減）となったほか、未収入金および未収消費税等の回収による資金増加が合計で2,201百万円、航空機等の購入に伴い固定資産が増加したことにより減価償却費が1,808百万円（前期比6.2%増）、定期整備引当金の増加が1,571百万円（前期比23.1%増）となったことに加え、売上債権の回収により1,137百万円の資金増加となったことによるものです。

（投資活動によるキャッシュ・フロー）

投資活動によるキャッシュ・フローは、1,915百万円のキャッシュ・アウトフロー（前期比60.5%減）となりました。

これは主として、航空機材の内装品への投資などにより有形固定資産の取得による支出が618百万円（前期比85.7%減）あったことに加え、ソフトウェア等の無形固定資産の取得による支出が188百万円（前期比54.7%減）、定期預金の預入による支出が1,338百万円（前期比303.8%増）となったことによるものです。

（財務活動によるキャッシュ・フロー）

財務活動によるキャッシュ・フローは、1,231百万円のキャッシュ・インフロー（前期比54.8%減）となりました。

これは主として、短期および長期借入金の返済による支出1,120百万円（前期比83.9%増）およびリース債務の返済による支出719百万円（前期比5.0%減）があった一方で、長期借入による収入が3,100百万円（前期比18.4%減）となったことによるものです。

重要な会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定

当社の財務諸表は、我が国において一般に公正妥当と認められている会計基準に基づき作成されております。重要な会計方針については、「第5 経理の状況 注記事項（重要な会計方針）」に記載しております。財務諸表の作成にあたっては、会計上の見積りを行う必要があり、特に定期整備引当金は、経営者の会計上の見積りの判断が財政状態及び経営成績に重要な影響を及ぼすと考えております。

なお、新型コロナウイルス感染症の影響等不確実性が大きく将来事業計画等の見込み数値に反映させることが難しい要素もありますが、期末時点で入手可能な情報を基に検証等を行っております。

（定期整備引当金）

航空機材の主要な定期整備費用の支出に備えるため、当事業年度末までに負担すべき将来の整備費用見積額を定期整備引当金として計上しております。

当社は、当事業年度末までの定期整備費用実績額を基礎として、個々の航空機材の整備計画から調達方法（購入またはリース）、リース会社との契約や当該機材の使用状況なども織り込み、将来の整備費用を見積り、定期整備引当金を計上しております。整備計画は長期にわたることに加え、個々の航空機材の使用状況等により定期整備実施時に必要となる整備費用が変動する場合があります。定期整備引当金額を超過し追加の費用負担が生じる可能性があります。

（繰延税金資産）

当社は、繰延税金資産について、将来の利益計画に基づいた課税所得が十分に確保できることや、回収可能性があると判断した将来減算一時差異について、繰延税金資産を計上しております。

繰延税金資産の回収可能性は将来の課税所得の見積りに依存するため、その見積りの前提とした条件や仮定に変更が生じ減少した場合、繰延税金資産が減額され税金費用が計上される可能性があります。

（固定資産の減損処理）

当社は、固定資産のうち減損の兆候がある資産又は資産グループについて、当該資産又は資産グループから得られる割引前将来キャッシュ・フローの総額が帳簿価額を下回る場合には、帳簿価額を回収可能価額まで減額し、当該減少額を減損損失として計上しております。

減損の兆候の把握、減損損失の認識および測定に当たっては慎重に検討しておりますが、事業計画や当社を取り巻く環境の変化により、その見積り額の前提とした条件や仮定に変更が生じ減少した場合、減損処理が必要となる可能性があります。

(2) 経営者の視点による経営成績等の状況に関する分析・検討内容

経営者の視点による当社の経営成績等の状況に関する認識及び分析・検討内容は次のとおりであります。なお、文中の将来に関する事項は、当事業年度末現在において判断したものであります。

重要な会計方針及び見積り

当社の財務諸表は、わが国において一般に公正妥当と認められている会計基準に基づき作成されております。財務諸表の作成に当たり、資産及び負債又は損益の状況に影響を与える会計上の見積りは、過去の実績等の財務諸表作成時に入手可能な情報に基づき合理的に判断しておりますが、実際の結果は見積り特有の不確実性があるため、これらの見積りと異なる場合があります。

当社の財務諸表の作成に当たって採用している重要な会計方針は、「第5 経理の状況 2 財務諸表等 (1) 財務諸表 注記事項 重要な会計方針」に記載しております。

経営成績に重要な影響を与える要因についての分析

当社の財政状態および経営成績に重要な影響を与える要因につきましては、「第2 事業の状況 2 事業等のリスク」に記載しております。

資本の財源及び資金の流動性

当事業年度の資金の主要な使途を含むキャッシュ・フローの分析につきましては、「(1) 経営成績等の状況の概要 当期のキャッシュ・フローの概況」に記載しております。

当社は、運転資金および設備資金につきましては、事業計画等に照らして、自己資本、銀行からの借入れまたはファイナンス・リース取引により調達しております。

なお、当事業年度末現在における借入金およびリース債務を含む有利子負債の残高は9,855百万円であります。また、当事業年度末における現金及び現金同等物の残高は9,716百万円であります。

なお、キャッシュ・フロー関連指標は、以下のとおりであります。

	前事業年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	当事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
自己資本比率(%)	30.4	22.9
時価ベースの自己資本比率(%)	38.1	32.1
キャッシュ・フロー対有利子負債比率(倍)	33.4	2.0
インタレスト・カバレッジ・レシオ(倍)	1.7	36.5

(注) 1 自己資本比率：自己資本 / 総資産

時価ベースの自己資本比率：株式時価総額 / 総資産

キャッシュ・フロー対有利子負債比率：有利子負債 / 営業キャッシュ・フロー

インタレスト・カバレッジ・レシオ：営業キャッシュ・フロー / 利払い

2 株式時価総額は、期末株価終値 × 自己株式控除後の期末発行済株式総数により算出しています。

3 有利子負債は貸借対照表に計上されている負債のうち、短期借入金、長期借入金（1年内返済予定を含む）及びリース債務を対象としています。

4 営業キャッシュ・フロー及び利払いは、キャッシュ・フロー計算書に計上されている「営業活動によるキャッシュ・フロー」及び「利息の支払額」を用いています。

経営成績・経営戦略、経営上の目標の達成状況を判断するための客観的な指標等

当社は、中期経営戦略「“らしさ”の追求2020」に沿って、経営指標の改善、向上を目指してまいります。

目標とする経営指標は、「第2 事業の状況 1 経営方針、経営環境及び対処すべき課題等 (2) 目標とする経営指標」に記載しております。

4【経営上の重要な契約等】

(1) 営業に関する重要な契約

相手方の名称	契約の種類	契約の内容	契約期間
Lufthansa Technik AG	航空機装備品整備契約	航空機装備品整備	自 2005年6月 至 2026年12月
Taikoo (Shandong) Aircraft Engineering Company limited	航空機整備契約	航空機整備	自 2016年3月 至 2019年3月 (自動更新)
全日本空輸株式会社	コードシェア協力契約	全日本空輸株式会社とのコードシェアに関する契約	自 2007年4月 至 2008年3月 (自動更新)
全日本空輸株式会社	予約販売業務請負契約	航空券の精算等に関する契約	自 2006年2月 至 2007年3月 (自動更新)

(2) 航空機のリース契約

航空機のリース契約については「第3 設備の状況 2 主要な設備の状況 (2) 航空機材」に記載しております。

5【研究開発活動】

該当事項はありません。

第3【設備の状況】

1【設備投資等の概要】

当事業年度において実施した設備投資（有形固定資産および無形固定資産）の総額は742百万円であり、その主なものは、航空機材（機能部品等）、ソフトウェアであります。

なお、当社の事業は航空運送事業を主な事業とする単一業種の事業活動を営んでいるため、セグメント別の記載は行っておりません。

2【主要な設備の状況】

(1) 事業所等（航空機材を除く）

当社における主要な設備（事業所等）は次のとおりであります。なお、当社の事業は航空運送事業を主な事業とする単一業種の事業活動を営んでいるため、セグメント別の記載は行っておりません。

2020年3月31日現在

事業所名 (所在地)	設備の内容	帳簿価額(百万円)							従業員数 (名)
		建物及び 構築物	機械及び 装置	車両運搬具	工具、器具 及び備品	土地 (面積㎡)	リース資産	合計	
北九州空港本社ビル (北九州市小倉南区)	本社機能	287			21		378	686	98
北九州空港 (北九州市小倉南区、 京都郡苅田町)	空港業務 設備等	57	228	22	70	237 (8,492)	906	1,523	523
東京国際空港(羽 田)(東京都大田 区)	空港業務 設備等	55		0	37		33	125	170

- (注) 1 現在休止中の主要な設備はありません。
2 上記の金額には消費税等は含まれておりません。
3 土地の面積は、小数点以下の端数を切り捨てて表示しております。

(2) 航空機材

当社における主要な設備（航空機材）は次のとおりであります。

2020年3月31日現在

設備の内容	帳簿価額（百万円）
航空機（注）3	5,699
整備部品	179
合計	5,879

- (注) 1 現在休止中の主要な設備はありません。
 2 上記の金額には消費税等は含まれておりません。
 3 上記のほか、過年度においてセール・アンド・リースバック取引でリース化したエアバスA320型機（JA08MC・JA23MC）があり、その帳簿価額の合計は3,804百万円であります。
 4 2020年3月31日において、当社が使用する航空機13機のうち12機はリース契約によるものであります。
 5 オペレーティング・リース契約による航空機の概要は次のとおりであります。

機種	機数	契約相手先	年間リース料 （百万円）
エアバスA320型機	2	Avolon Aerospace (Hong Kong) Limited	4,170
	1	Macquarie Aerospace Finance 4720-2 Limited	
	1	DAE 5512 Ireland Limited	
	1	DAE 5652 Ireland Limited	
	1	Macquarie Aerospace Finance 5773 Limited	
	1	LAF Leasing Ireland 5 Limited	
	3	ANAホールディングス（株）	

3 【設備の新設、除却等の計画】

(1) 重要な設備の新設等

経常的な設備の更新のための新設等を除き、重要な設備の新設等の計画はありません。

(2) 重要な設備の除却等

経常的な設備の更新のための除却等を除き、重要な設備の除却等の計画はありません。

第4【提出会社の状況】

1【株式等の状況】

(1)【株式の総数等】

【株式の総数】

種類	発行可能株式総数(株)
普通株式	10,000,000
計	10,000,000

【発行済株式】

種類	事業年度末現在発行数 (株) (2020年3月31日)	提出日現在発行数(株) (2020年6月29日)	上場金融商品取引所名又は登録認可金融商品取引業協会名	内容
普通株式	2,865,640	2,865,640	東京証券取引所 (市場第二部)	1単元の株式数は100株であります。 完全議決権株式であり、 権利内容に何ら限定のない、 当社の標準となる株式 であります。
計	2,865,640	2,865,640	-	-

(2)【新株予約権等の状況】

【ストックオプション制度の内容】

該当事項はありません。

【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

【その他の新株予約権等の状況】

該当事項はありません。

(3)【行使価額修正条項付新株予約権付社債券等の行使状況等】

該当事項はありません。

(4)【発行済株式総数、資本金等の推移】

年月日	発行済株式総 数増減数 (株)	発行済株式総 数残高(株)	資本金増減額 (百万円)	資本金残高 (百万円)	資本準備金増 減額(百万 円)	資本準備金残 高(百万円)
2012年6月1日 (注)	普通株式 1,432,820	普通株式 2,865,640	-	1,250	-	750

(注) 2012年5月11日開催の取締役会決議により、2012年6月1日付で1株を2株に株式分割しております。

(5) 【所有者別状況】

2020年3月31日現在

区分	株式の状況(1単元の株式数100株)							単元未満株式の状況(株)	
	政府及び地方公共団体	金融機関	金融商品取引業者	その他の法人	外国法人等		個人その他		計
					個人以外	個人			
株主数(人)	1	12	12	163	14	11	3,345	3,558	-
所有株式数(単元)	266	1,821	137	17,639	538	18	8,214	28,633	2,340
所有株式数の割合(%)	0.93	6.36	0.48	61.60	1.88	0.06	28.69	100.00	-

(注) 自己株式316株は、「個人その他」に3単元、「単元未満株式の状況」に16株含まれております。

(6) 【大株主の状況】

2020年3月31日現在

氏名又は名称	住所	所有株式数(株)	発行済株式(自己株式を除く。)の総数に対する所有株式数の割合(%)
ANAホールディングス株式会社	東京都港区東新橋1丁目5番2号	514,700	17.96
TOTO株式会社	福岡県北九州市小倉北区中島2丁目1番1号	140,000	4.89
ゴルフライフ株式会社	東京都渋谷区幡ヶ谷2丁目21番4号	103,900	3.63
高橋 慧	東京都新宿区	100,000	3.49
株式会社安川電機	福岡県北九州市八幡西区黒崎城石2番1号	94,660	3.30
北九州エアターミナル株式会社	福岡県北九州市小倉南区空港北町6番	80,000	2.79
株式会社エアトリインターナショナル	東京都新宿区新宿5丁目15番5号	75,000	2.62
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社 (三井住友信託銀行再信託分・九州電力株式会社退職給付信託口)	東京都中央区晴海1丁目8番11号	70,000	2.44
日産自動車株式会社	神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地	60,000	2.09
福山通運株式会社	広島県福山市東深津町4丁目20番1号	55,014	1.92
計	-	1,293,274	45.13

(7)【議決権の状況】
【発行済株式】

2020年3月31日現在

区分	株式数(株)	議決権の数(個)	内容
無議決権株式	-	-	-
議決権制限株式(自己株式等)	-	-	-
議決権制限株式(その他)	-	-	-
完全議決権株式(自己株式等)	(自己保有株式) 普通株式 300	-	-
完全議決権株式(その他)	普通株式 2,863,000	28,630	権利内容に何ら限定のない当社における標準となる株式であります。
単元未満株式	普通株式 2,340	-	-
発行済株式総数	普通株式 2,865,640	-	-
総株主の議決権	-	28,630	-

(注) 「単元未満株式」欄の普通株式には、当社所有の自己株式16株が含まれております。

【自己株式等】

2020年3月31日現在

所有者の氏名又は名称	所有者の住所	自己名義所有株式数(株)	他人名義所有株式数(株)	所有株式数の合計(株)	発行済株式総数に対する所有株式数の割合(%)
(自己保有株式) 株式会社スターフライヤー	福岡県北九州市小倉南区空港北町6番北九州空港スターフライヤー本社ビル	300	-	300	0.01
計	-	300	-	300	0.01

2【自己株式の取得等の状況】

【株式の種類等】 会社法第155条第7号による普通株式の取得

(1)【株主総会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

(2)【取締役会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

(3)【株主総会決議又は取締役会決議に基づかないものの内容】

区分	株式数(株)	価額の総額(円)
当事業年度における取得自己株式	44	175,780
当期間における取得自己株式	-	-

(注) 当期間における保有自己株式には、2020年6月1日から有価証券報告書提出日までの単元未満株式の買取りによる株式数は含めておりません。

(4) 【取得自己株式の処理状況及び保有状況】

区分	当事業年度		当期間	
	株式数(株)	処分価額の総額(円)	株式数(株)	処分価額の総額(円)
引き受ける者の募集を行った取得自己株式	-	-	-	-
消却の処分を行った取得自己株式	-	-	-	-
合併、株式交換、会社分割に係る移転を行った取得自己株式	-	-	-	-
その他(-)	-	-	-	-
保有自己株式数	316	-	316	-

(注) 当期間における保有自己株式には、2020年6月1日から有価証券報告書提出日までの単元未満株式の買取りによる株式数は含めておりません。

3 【配当政策】

当社は、株主価値の持続的な向上を目指しており、事業機会を確実に捉えるために必要な株主資本の水準を保持することを原則としております。併せて、当社資本については、事業活動に伴うリスクに備え得る水準の確保が必要であるとと考えております。

当社は、株主に対する利益還元を経営の重要課題の一つに位置付けたうえで、経営基盤の強化と安定的な事業展開に必要な内部留保を確保しつつ、安定・継続した配当を実施していくことを目指しております。

利益配分については、上記の考え方を踏まえ、事業拡大の進捗状況および毎期の損益状況等を勘案しつつ配当政策を策定してまいります。

当社は、「取締役会の決議により、毎年9月30日の最終の株主名簿に記載又は記録された株主又は登録株式質権者に対し、中間配当を行うことができる。」旨を定款に定めています。剰余金の配当の決定機関は、中間配当については取締役会、期末配当については株主総会です。

2020年3月期の1株当たりの期末配当につきましては、上記の方針や、当期の業績を鑑み無配とさせていただきます。

(注) 基準日が当事業年度に属する剰余金の配当は、以下のとおりであります。

決議年月日	配当金の総額(百万円)	1株当たり配当額(円)
2020年4月30日 取締役会決議	-	-

4【コーポレート・ガバナンスの状況等】

(1)【コーポレート・ガバナンスの概要】

コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方

当社は、持続的な成長および中長期的な企業価値の向上を図る観点から、意思決定の透明性・公正性を確保し、取締役会を中心として株主に対する受託者責任および説明責任を果たすとともに、迅速・果敢な意思決定により経営の活力を増大させることが統治のしくみ（コーポレート・ガバナンス）の要諦であると考え、以下の基本的な考え方に沿ってコーポレート・ガバナンスの充実に取り組みます。

- () 株主の権利を尊重し、平等性を確保します。
- () 株主を含むステークホルダーの利益を考慮し、ステークホルダーと適切に協働します。
- () 会社情報を適切に開示し、透明性を確保します。
- () 独立社外取締役が積極的に役割を担う仕組み（「報酬委員会」、「社外役員・代表取締役等との意見交換会」等）を設置し、取締役会による業務執行の監督機能を強化します。
- () 保有する経営資源の効果的活用について株主との間で建設的な対話を行います。

企業統治の体制の概要及び当該体制を採用する理由

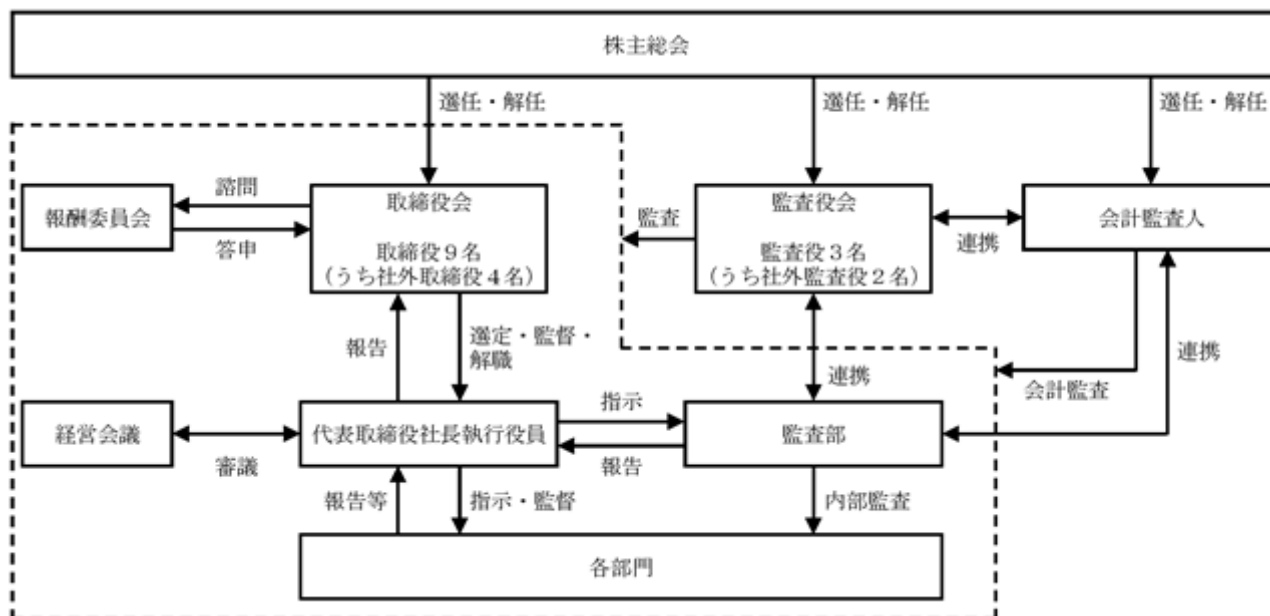
イ 企業統治の体制の概要（会社の機関の内容）

当社の取締役会は、提出日現在、取締役9名（うち社外取締役4名）で構成されております。取締役会は、毎月1回定例的に開催しているほか、必要に応じて開催しており、経営の基本方針、法令で定められた事項やその他経営に関する重要事項を決定するとともに業務執行状況の監督機能を果たしております。また、当社では、業務執行責任者を明確にする観点から、執行役員を任命しております。当該執行役員には、常勤取締役並びに業務執行責任者たる職員が任命されており、当該執行役員で構成される経営会議を原則として週1回開催しております。社長決裁事項のうち重要なものについては、あらかじめ当該経営会議において基本方針等を審議することとしており、あわせて業務全般にわたる情報共有を行っております。

当社は監査役制度を採用しており、監査役3名のうち、常勤監査役が1名、社外監査役は2名であります。

これらに加え、取締役の報酬等の透明性、妥当性及び客観性を確保することを目的に、取締役会で決定する取締役2名（うち社外取締役1名）および社外監査役1名で構成する報酬委員会（会社法第404条第3項に定める報酬委員会ではありません。）を設置し、年1回以上開催することとしております。

当社の機関、経営管理体制及び内部統制の仕組みは以下のとおりであります。



ロ 現在の企業統治体制を採用している理由

現在の体制は、取締役会や経営会議の開催状況並びに業務執行責任を負う執行役員の選任状況から、迅速な意思決定がなされる一方、社外取締役並びに社外監査役から経営の執行状況に対する十分な牽制がなされていることから、当社企業価値向上に寄与すると判断し採用しております。

企業統治に関するその他の事項

イ 内部統制システムの整備状況

当社の内部統制システムの構築に関する基本方針は、次のとおりであります。なお、本基本方針は、2006年5月に制定され、その後、2015年5月1日開催の取締役会において修正決議を致しました。

A 取締役及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制

- a. 当社グループは、「安全運航とともにコンプライアンス（法令はもとより、社内規程、企業倫理、社会規範に基づき良識をもって行動すること）を経営の基本とする」としたコンプライアンス規程の精神を役職員の行動の礎とする。
- b. コンプライアンス委員会により、コンプライアンス体制の整備を図るとともに、公正かつ適切な経営の実現に努める。
- c. 経営者直属の内部監査部門である「監査部」は、内部管理体制の適正性・有効性を検証し、適時経営者へ報告を行う。また、「企業倫理ホットライン」（内部通報制度）を設けており、その運用は、当社監査部が所管する。
- d. 当社グループの役職員は、「企業倫理ホットライン」（内部通報制度）により、不正行為等について直接に当社監査部または外部弁護士に対して通報または相談を行うことができる。

B 取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制

取締役の職務の執行に係る情報については、法令及び社内規程の定めにより、適切に保存・管理する。情報漏洩・不正使用の防止及び情報の有効活用のために、適正な管理体制の維持・向上に努める。

C 損失の危険の管理に関する規程その他の体制

- a. 企業活動の持続的発展の実現を阻害するリスクに対処するため、日常的にリスクを認識し、社内規程等に従い、損失の危険を回避・予防する。また、重大なリスクが顕在化したときは、被害を最小限に留めるための適切な措置を講ずる。
- b. 当社グループは、「リスク管理規程」を制定し同規程においてリスクカテゴリーごとの責任部署を定め、グループ全体のリスクを統括的に管理する。

D 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制

- a. 毎月1回開催する定例取締役会に加え、必要に応じ臨時取締役会を開催することにより、重要な業務執行については、十分な審議を経て決定する。
- b. 取締役会による決定を要しない一定の重要な事項については、経営会議（原則として毎週1回開催）において議論を行い、その審議を経て執行決定を行う。
- c. また、取締役の意思決定に基づく職務執行の効率化を図るため、「組織規程」及び「職務権限規程」により各部門長の業務分担・権限を明確にしている。

E 当社及び子会社からなる企業集団における業務の適正を確保するための体制

- a. 当社は、「関係会社管理規程」に従い、グループ各社の事業内容の定期的な報告と重要案件についての事前協議を行わせるとともに、各社の財産ならびに損益に多大な影響を及ぼすと判断する重要案件については、当社取締役会の承認を受けるものとする。
- b. 当社グループは、「コンプライアンス規程」を制定し、業務の適正性を確保するため当社グループの全ての役職員に周知徹底する。
- c. 当社コンプライアンス委員会は、当社グループを一体的に掌握し活動を行なう。
- d. 当社は、当社グループにおける意思決定、指揮命令系統、権限その他の組織に関する基準を定め、子会社にこれに準拠した体制を構築させる。
- e. 子会社の主要な取締役および監査役は当社の関連部門の職員および監査役が兼務していることから、子会社において重要な事象が発生した場合、当社は当該子会社の取締役会を通じて速やかに報告を受ける。
- f. 監査役および監査部は、当社グループを対象に監査役監査及びグループ内部監査を実施する。

F 財務報告の信頼性を確保するための体制

- a . 当社グループの役職員は、事業運営において財務報告が極めて重要な情報であり、財務報告の信頼性を確保することは、当社グループの社会的な信用の維持・向上に資することを常に認識し、財務報告に係る内部統制の整備・運用に取り組む。
- b . 取締役会及び監査役は、経営者の業務執行を監督する機関でもあることから、経営者による定期的報告を通じ、経営者による内部統制の整備・運用について監視・監督の責任を負う。

G 監査役がその職務を補助すべき使用人を置くことを求めた場合における当該使用人に関する事項及び使用人の取締役からの独立性に関する事項

監査役がその職務を補助すべき使用人については、監査役会の求めにより独立性を確保した使用人を任命し、監査役会の指揮命令下に置くこととする。

H 取締役及び使用人が監査役に報告をするための体制その他監査役への報告に関する体制

- a . 取締役及び執行役員は、取締役会、監査役会、その他監査役が出席する重要会議において、定期的にその業務の執行状況を報告することとしている。
- b . 当社グループにおける重大な法令違反、その他コンプライアンスに関する重要事実が発見された場合、所管部門は、直ちに監査役に報告を行う。
- c . 監査役は、上記のほか必要に応じ、当社グループの役職員に対し、業務の報告を求める。

I その他監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制

- a . 監査役会は、3名の監査役で構成され、その半数以上を社外監査役としている。
- b . 監査役は、「監査役会規則」、「監査役監査基準」に基づき監査役監査を実施する。また、監査役は、必要に応じ、経営者及び各部門長等との情報・意見の交換を行う。
- c . 当社グループの役職員は、当社監査役から業務執行に関する事項について報告を求められたときには、速やかに適切な報告を行う。
- d . 当社は、当社グループの監査役へ報告を行った当社グループの役職員に対し、当該報告をしたことを理由として不利な取扱いを行うことを禁止し、その旨を周知徹底する。
- e . 当社は、監査役が職務の執行について生ずる費用等を支弁するため、毎年、一定額の予算を設ける。
- f . 監査役会が独立の外部専門家を顧問とすることを求めた場合、当社は監査役会の職務の執行に必要なと認められる事案を除きその費用を負担する。
- g . 会計監査については、会計監査人である監査法人により、独立した立場から監査業務が執行されるものとする。

J 反社会的勢力排除に向けた基本的な考え方

当社グループは、市民社会の秩序や安全に脅威を与える反社会的勢力とは一切の関係を持たない方針を堅持する。また、反社会的勢力による不当な要求に対しては、当社グループ全体で毅然とした対応をとるものとする。

ロ リスク管理体制の整備の状況

当社は、リスク管理のため、「リスク管理規程」を制定するほか、航空事故等・コンプライアンス違反等を防止するため、リスクの種類に応じて「安全管理規程」、「コンプライアンス規程」等を制定し、リスクマネジメントに努めております。

コンプライアンスにつきましては、社長を委員長とするコンプライアンス委員会を開催するほか、社員教育等を推進しております。また、コンプライアンス規程に基づき企業倫理ホットライン（内部通報制度）を設けております。内部通報の受付窓口は、社内窓口を当社監査部、社外窓口を当社顧問弁護士とし、通報者に不利益な扱いがないことを保証しております。

このほか、財務報告に係る内部統制の評価につきましては、「財務報告に係る内部統制の整備・運用及び評価の基本方針書」に基づき、内部統制の整備状況及び運用状況の有効性の評価を行っております。

そのほか、新型インフルエンザ対応など個別リスクに対しては、その都度対策本部を組成して対応することにしております。

ハ 責任限定契約の内容の概要

社外取締役及び社外監査役に関しましては、会社法第427条第1項の規定により、損害賠償責任を限定する契約を締結しております。当該契約に基づく損害賠償責任限度額は、法令が定める額又は3百万円のいずれか高い額としております。なお、当該責任限定が認められるのは、当該社外取締役及び社外監査役が責任の原因となった職務の遂行について善意でかつ重大な過失がないときに限られます。

二 取締役に関する定款の定め、株主総会・取締役会決議に関する事項、種類株式に関する事項、利益相反取引に関する事項

定款において取締役の員数を12名以内、その任期を選任後1年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会終結の時までとする旨を定めております。なお、当社は取締役の選任決議については、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の過半数をもって決議を行う旨、および累積投票によらない旨を定款に定めております。その他、会社法等の法令に従い取締役会、株主総会決議事項を定めております。また、当社において現在発行されている種類株式はございません。

(2) 【役員の状況】

役員一覧 男性12名 女性 - 名 (役員のうち女性の比率 - %)

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
代表取締役 社長執行役員	白水 政治	1957年2月 1日	1980年4月 全日本空輸(株)入社 2002年10月 全日本空輸(株)大阪支店 国際販売部 部長 2010年10月 全日本空輸(株)福岡支店 副支店長 兼 ANAセールス(株) 出向 2012年4月 全日本空輸(株)執行役員 大阪支店長 西地区担当 兼 ANAセールス(株) 取締役 2014年4月 全日本空輸(株)上席執行役員 営業センター長 兼 ANAセールス(株) 代表取締役 2016年4月 ANAスカイビルサービス(株)代表取締役社長 2019年4月 ANAスカイビルサービス(株)取締役会長 2020年4月 当社 顧問 2020年6月 当社 代表取締役 社長執行役員 安全推進部、CS推進部、監査部、オペレーション本部、 運送客室本部 管掌(現職)	(注)3	-
取締役 常務執行役員	柴田 隆	1956年11月 30日	1981年4月 全日本空輸(株)入社 2008年4月 全日本空輸(株)東京空港支店 総務部長 2010年4月 全日空商事(株)取締役 2014年4月 当社 執行役員 経営企画本部長 兼 資金部長 情報取扱責任者 2014年6月 当社 取締役 執行役員 経営企画本部長 情報取扱責任者 2016年6月 当社 取締役 常務執行役員 情報取扱責任者 2017年4月 当社 取締役 常務執行役員 情報取扱責任者 経営企画本部、営業本部 管掌(現職)	(注)3	-
取締役 執行役員	宮島 俊司	1962年5月 11日	1986年4月 東亜国内航空(株)(現日本航空(株))入社 1996年4月 北九州市 入職 2005年4月 当社 入社 2007年6月 当社 運航本部 企画管理部長 2012年6月 当社 執行役員 運航本部 副本部長 兼 運航本部 企画管理部長 2014年6月 当社 執行役員 整備本部長 2016年6月 当社 取締役 執行役員 運送客室本部長 2018年4月 当社 取締役 執行役員 羽田空港駐在 総務人事部、運送客室本部管掌 2019年12月 当社 取締役 執行役員 アルコール検査タスクチーム責任者(現職)	(注)3	500
取締役 執行役員 整備本部長	森山 伸也	1955年6月 15日	1979年4月 全日本空輸(株)入社 2002年7月 全日本空輸(株)整備本部 技術部 副部長 2006年7月 全日空整備(株)(現 ANAベースメンテナンステクニクス(株)) 品質保証部長 2008年4月 ANAエンジンサービス(株)(現 ANAエンジンテクニクス(株)) 取締役 2009年4月 ANAエンジンサービス(株)(現 ANAエンジンテクニクス(株)) 代表取締役社長 2011年7月 ANAエンジンテクニクス(株)代表取締役社長 2012年4月 全日本空輸(株)整備本部 原動機センター センター長 兼 ANAエンジンテクニクス(株)代表取締役社長 2013年1月 三菱航空機(株)執行役員 品質保証本部長 2016年4月 当社 執行役員 整備本部長 2016年6月 当社 取締役 執行役員 安全統括管理者 整備本部長 運航本部 管掌(現職)	(注)3	-
取締役 執行役員	平野 氏貞	1958年6月 15日	1981年4月 東陶機器(株)(現 TOTO(株))入社 2005年4月 東陶機器(株)(現 TOTO(株))人事部長 2007年6月 TOTO(株)執行役員人事部長 2008年4月 TOTO(株)執行役員人事部長 兼 総務部長 2008年6月 (株)スターフライヤー 取締役 2009年4月 TOTO(株)執行役員人財開発本部長 2010年4月 TOTO(株)執行役員関西支社副支社長 2014年6月 TOTO(株)上席執行役員人財本部長 2019年4月 当社 顧問 2019年6月 当社 取締役 執行役員 総務人事部 管掌(現職)	(注)3	-

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
取締役	大塚 丈徳	1965年4月 2日	1986年4月 (株)安川電機製作所(現(株)安川電機)入社 2009年4月 (株)安川電機 モーションコントロール事業部品質保証部長 2011年4月 (株)安川電機 品質保証部長 2012年4月 (株)安川電機 構造改革推進室長 2015年3月 (株)安川電機 理事 構造改革推進室長 2018年3月 (株)安川電機 理事 品質経営推進部長 2019年3月 (株)安川電機 理事 人事総務部長(現職) 2019年6月 当社 取締役(現職)	(注)3	-
取締役	東 俊明	1966年5月 20日	1989年4月 日産自動車(株)入社 2011年4月 日産自動車(株)人事本部 日本人事企画部 主管 2016年4月 日産自動車(株)人事本部 人材開発/HR プロセスマネジメント部 部長 2017年4月 日産自動車九州(株)取締役常務執行役員 人事・渉外部 部長(現職) 2017年6月 北九州エアターミナル(株)社外取締役(現職) 2019年6月 当社 取締役(現職)	(注)3	-
取締役	石川 徹	1967年9月 18日	1991年4月 全日本空輸(株)入社 2004年4月 全日本空輸(株)運航本部 乗員室業務サポート部 乗務計画課 主席部員 2009年4月 全日本空輸(株)営業推進本部 マーケティング室 レベニューマネジメント部 主席部員 2011年7月 全日本空輸(株)ロンドン支店(営業担当) マネージャー 2013年4月 全日本空輸(株)営業センター 販売計画室 企画チームリーダー 兼 ANAセールス(株) 2015年4月 (株)エアージャパン(成田) 2017年7月 パニラ・エア(株) 2019年11月 ANAホールディングス(株)グループ経営戦略室 経営企画部 担当部長 2020年4月 ANAホールディングス(株)グループ経営戦略室 経営企画部 担当部長 兼 全日本空輸(株) 企画室企画部 事業推進チーム マネージャー (現職) 2020年6月 当社 取締役(現職)	(注)3	-
取締役	吉岡 雅之	1965年8月 24日	1988年4月 東陶機器(株)(現 TOTO(株)) 入社 2014年4月 東陶(中国)有限公司 董事 事業管理本部長 2015年4月 TOTO(株) 経理部 次長 2016年4月 TOTO(株) 経営企画本部 経営企画部長 2018年4月 TOTO(株) 執行役員 財務・経理本部長 兼 TOTOファイナンス(株) 代表取締役社長(現職) 2020年6月 当社 取締役(現職)	(注)3	-

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
監査役 (常勤)	中山 景介	1958年11月 14日	1981年4月 全日本空輸(株)入社 1996年3月 全日本空輸(株)関西空港支店 空港業務部 総務課 主席部員 1999年6月 全日本空輸(株)運航本部 乗員室 大阪乗務センター 業務部 乗員業務課 リーダー 2001年4月 全日本空輸(株)福岡空港支店 総務課 リーダー 2007年4月 (株)ANAグランドサービス中部 総務部長 出向 2009年4月 (株)ANAエアサービス佐賀 代表取締役社長 出向 2011年4月 全日本空輸(株)佐賀空港所 所長 2015年4月 全日本空輸(株)福岡空港支店 支店長 兼 ANA福岡空港(株)代表取締役社長 2017年4月 全日本空輸(株)空港センター 品質管理部 担当部長 2019年6月 当社顧問 2019年6月 当社監査役(現職)	(注)4	-
監査役	中平 雅之	1960年8月 16日	1983年4月 (株)福岡銀行 入社 1998年7月 (株)福岡銀行 ニューヨーク支店 次長 2002年10月 (株)福岡銀行 二島支店長 2010年4月 (株)福岡銀行 本店営業部 リテール営業部長 2011年1月 学校法人九州学園 福岡国際大学 教授 2015年5月 第一交通産業(株)執行役員 業務監査室部長 2015年6月 第一交通産業(株)取締役 業務監査室長 コンプライアンス担当(現職) 2016年6月 当社 監査役(現職)	(注)4	-
監査役	富増 健次	1954年9月 6日	1979年4月 北九州市 入職 2005年4月 北九州市 港湾空港局 参事 2006年4月 北九州市 港湾空港局 空港企画室長 2007年4月 北九州市 契約室長 2009年4月 北九州市 総務市民局 総務部長 2010年4月 北九州市 港湾空港局 空港担当理事 2013年4月 北九州市 上下水道局長 2015年6月 一般財団法人 北九州上下水道協会 専務理事 2015年12月 (株)北九州ウォーターサービス 代表取締役社長 2019年6月 北九州高速鉄道(株)常勤監査役(現職) 2019年6月 当社 監査役(現職)	(注)4	-
計					500

- (注) 1. 取締役 大塚丈徳氏、東俊明氏、石川徹氏および吉岡雅之氏は、社外取締役であります。
2. 監査役 中平雅之氏および富増健次氏は、社外監査役であります。
3. 取締役の任期は、2020年3月期に係る定時株主総会終結の時から、2021年3月期に係る定時株主総会終結の時までであります。
4. 監査役 中山景介氏、中平雅之氏および富増健次氏の任期は、2019年3月期に係る定時株主総会終結の時から、2023年3月期に係る定時株主総会終結の時までであります。
5. 当社は、法令に定める監査役員の数を欠くことになる場合に備え、会社法第329条第3項に定める補欠監査役1名を選任しております。補欠監査役の略歴は次のとおりであります。

氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
西田 幸生	1958年2月6日	1981年4月 北九州市 入職 2009年4月 北九州市 産業経済局 産業誘致部長 2012年4月 北九州市 産業経済局 企業立地支援・農林水産担当理事 2013年4月 北九州市 産業経済局長 2016年4月 北九州市 企画調整局長 2018年6月 北九州エアターミナル(株)代表取締役社長(現職)	(注)	-

- (注) 補欠監査役が監査役に選任された場合の任期は、退任した監査役の残任期間となります。

社外役員の状況

イ 社外取締役および社外監査役の状況並びに各社外役員と当社との人的関係、資本的関係又は取引関係その他の利害関係の概要

社外取締役は、大塚丈徳氏（（株）安川電機 理事 人事総務部長）、東 俊明氏（日産自動車九州（株）取締役常務執行役員 人事・渉外部 部長）、石川 徹氏（ANAホールディングス（株）グループ経営戦略室 経営企画部 担当部長 兼 全日本空輸（株）企画室企画部 事業推進チーム マネージャー）および吉岡雅之氏（TOTO（株）執行役員 財務・経理本部長 兼 TOTOファイナンス（株）代表取締役社長）の4名であり、当社との間には特筆すべき利害関係はありません。

大塚丈徳氏が理事 人事総務部長を務める（株）安川電機は、当社の株主であり発行済株式総数の3.30%を保有しており、当社とは航空券売買の取引があります。

東俊明氏が勤務していた日産自動車（株）は当社の株主であり発行済株式総数の2.09%を保有しております。また、同氏が取締役常務執行役員 人事・渉外部 部長を務める日産自動車九州（株）と当社との間には航空券売買の取引があります。

石川徹氏がグループ経営戦略室 経営企画部 担当部長を務めるANAホールディングス（株）は、当社の株主であり発行済株式総数の17.96%を保有しております。また、同氏が企画室 企画部 事業推進チーム マネージャーを兼務する全日本空輸（株）は、当社との間でコードシェア協力や予約システム使用に関わる取引等があります。

また、吉岡雅之氏が執行役員 財務・経理本部長を務めるTOTO（株）は、当社の株主であり発行済株式総数の4.89%を保有しており、当社とは航空券売買の取引があります。また、同氏が代表取締役社長を務めるTOTOファイナンス（株）と当社との間には特筆すべき営業上の取引関係はありません。

なお、所有する当社株式の数は、大塚丈徳氏、東俊明氏、石川徹氏および吉岡雅之氏の各氏共に0株であります。

一方、社外監査役は、中平雅之氏（第一交通産業（株）取締役 業務監査室長）および富増健次氏（北九州高速鉄道（株）常勤監査役）の2名であり、当社との間には特筆すべき利害関係はありません。

中平雅之氏が取締役 業務監査室長を務める第一交通産業（株）は、当社の株主であり発行済株式総数の0.93%を保有しておりますが、当社との間には特筆すべき営業上の取引関係はありません。さらに、中平雅之氏は（株）福岡銀行にて長きにわたり、業務執行に携わっており、財務および会計に関する相当程度の知見を有しております。

また、富増健次氏が常勤監査役を務める北九州高速鉄道（株）と当社との間には特筆すべき営業上の取引関係はありません。

なお、所有する当社株式の数は、中平雅之氏及び富増健次氏共に0株であります。

社外取締役および社外監査役は、当社の経営全般にわたり、豊富な経験と幅広い見識から適切な意見やアドバイスをしていただく事により、当社経営のチェック機能を果たしております。

また、社外監査役は、他の監査役とともに内部統制部門ならびに監査法人と、必要に応じて適宜情報連絡や意見交換等を通じて連携をとり、監査の充実を図っております。

ロ 社外取締役及び社外監査役の独立性に関する基準又は方針

当社は、持続的な企業価値向上の観点から経営の意思決定の適切性と迅速性の向上および経営の健全性の確保を図るため、当社における社外取締役および社外監査役を独立役員として認定する独立性基準を定めております。

（社外役員の独立性に関する基準）

1. 現に当社および当社の関係会社（以下、「当社グループ」という）の役員（注1）および使用人ではなく、過去においても当社グループの役員および使用人でないこと。
2. 当社グループの主要な取引先（注2）、または当社グループを主要な取引先とする者またはその役員および使用人でないこと。
3. 当社の大株主（注3）またはその役員および使用人でないこと。
4. 当社の資金調達において必要不可欠であり、代替性がない程度に依存している借入先において勤務経験がある者でないこと。
5. 当社の主幹証券において勤務経験がある者でないこと。
6. 当社の監査法人において勤務経験がある者でないこと。
7. 当社グループから多額（注4）の金銭その他の財産を受取り、専門的なサービス等を提供する者またはその役員および使用人でないこと。
8. 二親等内の近親者が当社グループに部長職以上として勤務する者でないこと。

注1：「役員」とは、取締役、監査役をいう。

注2：「主要な取引先」とは、直前会計年度において当社グループとの取引金額が当該取引先の連結売上高の2%を超える取引先をいう。

注3：「大株主」とは、過去5年間のいずれかの会計年度において、総議決権の10%以上の議決権を保有する者または保有する企業等をいう。

注4：「多額」とは、過去5年間いずれかの会計年度において、専門的なサービスの報酬または業務・取引の対価等が1,000万円を超えることをいう。

上記の基準に基づき、当社は、大塚丈徳氏、吉岡雅之氏、中平雅之氏および富増健次氏の4名を、それぞれ独立性を有するものと考え、東京証券取引所の定めに基づく独立役員として届け出ております。

八 社外取締役および社外監査役と当社の各監査並びに内部統制部門との連携状況

社外取締役および社外監査役はそれぞれ定時の取締役会・監査役会に出席し、各会議の中で内部監査・監査役監査・会計監査で確認された重要事項について情報共有がなされております。また、社外取締役及び社外監査役による監督並びに監査上必要な情報提供についても、当社の経営企画本部・総務人事部等を経由して適宜なされております。

社外取締役又は社外監査役による監督又は監査と内部監査、監査役監査および会計監査との相互連携並びに内部統制部門との関係

当社は、経営の執行状況に対する十分な牽制がなされることを目的に社外取締役（取締役9名中社外取締役4名）並びに社外監査役（監査役3名のうち社外監査役2名）を選任しています。社外取締役および社外監査役は、当社の経営全般にわたり、豊富な経験と幅広い見識から適切な意見やアドバイスをしていただく事により、当社経営のチェック機能を果たしております。

社外取締役、社外監査役は取締役会に出席しており、取締役会では内部監査の報告、監査役監査の報告、会計監査に関する報告がなされるほか、業務執行に関する重要事項が報告され、社外取締役、社外監査役と監査部、監査役、会計監査人との情報の共有、連携を図っています。

(3)【監査の状況】

イ 監査役監査の状況

当社の監査役3名は、1名が当社内の業務経験を有する常勤監査役、他の2名が当社とは特別の利害関係のない社外監査役です。

原則として監査役全員が取締役会へ出席し、重要な経営の意思決定について適宜意見を述べるほか、常勤監査役は、経営会議その他の重要な会議に出席するとともに社内の重要文書を閲覧し、また、各部門の部門長等から業務遂行状況を聴取しております。これらにより、監査役は、取締役の職務の執行の適法性、妥当性及び経営の透明性、健全性を監視しております。

監査役は、月1回以上監査役会を開催しており、2019年度は監査役会を15回開催しています(3名の監査役の出席率は100%、100%、93.3%)。常勤監査役は経営会議にも出席するなど、適宜経営状況をチェックしております。

(注) 責任限定契約

当社は、社外取締役および社外監査役が期待される役割を十分に発揮できる環境を整えるとともに、有能な人材を招聘できるよう、社外取締役および社外監査役との間で会社法第423条第1項の責任につき、善意かつ重大な過失がない場合に当該責任限定を認める、同法第425条第1項各号の定める額を限度として責任を負担する旨を定めた契約(同法第427条第1項に規定する契約(いわゆる責任限定契約))を締結しています。

ロ 内部監査の状況

内部監査につきましては、代表取締役直轄の監査部(部長以下4名)を設置し、子会社を含む当社グループ各部門に対して、年度監査計画に基づき業務監査を行っており、各部門における業務の適法性、妥当性等について監査しております。監査結果及び被監査部門による改善策、対応等については、定期的に取り締役に報告するとともに、適宜代表取締役へ報告しております。

財務報告に係る内部監査の一環として、会計監査人との連携、内部統制(J-SOX)の有効性の評価を実施しております。

八 会計監査の状況

a. 監査法人の名称

有限責任 あずさ監査法人

b. 継続監査期間

9年

(注) 上記は、当社が新規上場した際に提出した有価証券届出書における監査対象期間より前の期間については調査が著しく困難であったため、有価証券届出書における監査対象期間以降の期間について記載したものです。実際の継続監査期間は、この期間を超える可能性があります。

c. 業務を執行した公認会計士

安藤 見 氏

山田 尚宏 氏

d. 監査業務に係る補助者の構成

当社の会計監査業務に係る補助者は、公認会計士4名、会計士試験合格者1名、その他3名であります。

e. 監査法人の選定方針と理由

当社は、会計監査人の選定及び評価については、当社の事業内容に対応した効率的な監査業務を実施できる一定の規模と海外も含めたネットワークを保持すること、監査の実施体制が整備されていること、監査実績、監査日数、監査期間、監査費用が合理的かつ妥当であることなどにより総合的に判断いたします。

監査役会は、会計監査人の職務の執行に支障がある場合等、その必要があると判断した場合に、株主総会に提出する会計監査人の解任または不再任に関する議案の内容を決定いたします。

また、監査役会は、会計監査人が会社法第340条第1項各号のいずれかに該当すると認められる場合に、監査役全員の同意に基づき会計監査人を解任いたします。この場合、監査役会が選定した監査役は、解任後最初に招集される株主総会において、会計監査人を解任した旨と解任の理由を報告いたします。

f. 監査役会による監査法人の評価

当社の監査役会は、会計監査人に対して評価を行っております。評価は、日本監査役協会が公表する「会計監査人の評価及び選定基準策定に関する監査役等の実務指針」に基づき、監査法人の職務遂行状況、監査体制、独立性、専門性などについて監査役及び監査役会が総合的に実施しております。

二 監査報酬の内容等

a. 監査公認会計士等に対する報酬

前事業年度		当事業年度	
監査証明業務に基づく報酬 (百万円)	非監査業務に基づく報酬 (百万円)	監査証明業務に基づく報酬 (百万円)	非監査業務に基づく報酬 (百万円)
23	-	24	-

(注) 上記金額は消費税等を含んでおりません。

b. 監査公認会計士等の提出会社に対する非監査業務の内容

該当事項はありません。

c. 監査公認会計士等と同一のネットワークに対する報酬(a.を除く)

前事業年度		当事業年度	
監査証明業務に基づく報酬 (百万円)	非監査業務に基づく報酬 (百万円)	監査証明業務に基づく報酬 (百万円)	非監査業務に基づく報酬 (百万円)
-	-	-	0

(注) 当社における非監査業務の内容は税務に関するアドバイザー業務等です。

d. その他の重要な監査証明業務に基づく報酬の内容

該当事項はありません。

e. 監査報酬の決定方針

当社は、必要かつ十分な監査の実施を確保する観点から、代表取締役が監査役会の同意を得て会計監査人の監査報酬を定めることとしております。

f. 監査役会が会計監査人の報酬等に同意した理由

監査役会は、会計監査人の監査計画の内容、会計監査の職務遂行状況および報酬見積りなどが当社の事業規模や事業内容に適切であるかどうかについて必要な検証を行ったうえで、会計監査人の報酬等の額について同意の判断を行っております。

(4) 【役員の報酬等】

役員の報酬等の額又はその算定方法の決定に関する方針に係る事項

取締役の報酬の額の決定については、報酬等の透明性、妥当性及び客観性を確保するために、社外取締役を委員長とする報酬委員会（会社法第404条第3項に定める報酬委員会ではありません。）を設置し、その答申を尊重し取締役会にて決定しております。

報酬委員会は、年1回以上開催し、会社業績および取締役の個人業績を加味して当該報酬等の額について検討することとしております。なお、報酬委員は、取締役会で決定し、その過半数は社外役員又は社外有識者から選任することとしております。また、当該年度の報酬委員会は社外取締役1名（委員長、武井浩昭氏）、社外監査役1名、社内取締役1名の計3名によって構成されています。

役員報酬制度に関して、当社は、2008年度の期中に報酬委員会を設置し、取締役報酬について当社の中長期的な業績の向上、企業価値の増大、株主価値の増大を目的として、会社業績との連動性が高い報酬制度を導入しています。

(取締役の役位ごとの種類別報酬割合)

取締役としての地位	取締役報酬の構成比		
	固定報酬	全社業績比例部分	個人業績比例部分
代表取締役	48.5%	51.5%	-
常務取締役	62.0%	30.4%	7.6%
取締役	68.2%	25.5%	6.4%

- (注) 1. 本表は、固定報酬額を該当の役割等級における平均値とし、かつ各業績比例報酬の支給額について、当社が定める基準額を支給した場合のモデルであり、業績比例部分の増減によって上記割合も変動します。
2. 本表の算定においては、使用人兼務取締役の使用人給与を固定報酬に含み計算をしております。
3. 本表においては取締役報酬の構成比の合計が100%とならない場合がありますが、小数点第2位を四捨五入した結果であり、他の報酬は存在しません。
4. 無報酬である社外取締役は上記平均値の計算に含みません（該当年度に報酬を支払った社外取締役は存在しません）。

(固定報酬)

取締役の役割と地位に応じて金額を決定し（役職に応じ総報酬における固定報酬の割合が異なる）、業績比例部分とあわせ年俸額として、その12分の1の額を毎月支給しています。

なお、監査役については、固定報酬のみを支払います。

(業績連動報酬)

業績連動報酬は、全社業績連動部分と個人業績連動部分に分かれ、それぞれに算出された額の合計額となります（代表取締役は全社業績連動部分のみ）。

・全社業績連動部分

全社業績連動部分は前年度の営業利益額（予算比）の達成率および売上高営業利益率の2つの指標のマトリックス表により、評価ポイントを算出し、評価ポイントにより評価ランクおよび増減率が定められています。

全社業績連動部分に関する増減率は、基準額の70%～145%に設定されています。具体的には、営業利益額予算達成率が予算比130%超、かつ売上高営業利益率5%超となった場合に最高評価となり、全社業績連動報酬の基準額から45%加算されます。一方、営業利益額予算達成率が70%以下、かつ売上高営業利益率が1%以下の場合には最低評価となり、全社業績連動報酬の基準額の70%となります。

・個人業績連動部分

個人業績連動部分は、代表取締役により取締役個人の業績評価を5段階で実施し、各評価に応じた係数により金額が決定されます。各評価における基準額比は、評価5：基準額比115～130%、評価4：基準額比100～115%、評価3：基準額比85～100%、評価2：基準額比70～85%、評価1：基準額比0～70%となり、全体として基準額の増減率は0～130%となります。

全社業績連動部分の各評価内における具体的金額の決定は、諮問機関である報酬委員会の提案を受け、取締役会にて決定いたします。

その他、新任取締役に対しては、就任前には取締役としての実績が無いことから基準額を適用しています。

(報酬委員会への諮問)

取締役会は、諮問機関である報酬委員会に個別の報酬額、増減率を考慮した具体的な報酬について諮問します。

報酬委員会は、客観性および公平性の確保の観点から、社外取締役1名(当該年度委員長、武井浩昭氏)、社外監査役1名、社内取締役1名の計3名によって構成され、その合議により個別の報酬案を決定します。

報酬委員会では、各取締役に対して、報酬額のうち全社業績比例部分、個人業績比例部分について取締役報酬規程にて予定される増減幅に関する具体的な増減率、支給額について公平、妥当とする案を策定し、取締役会に答申します。

取締役会は、取締役報酬規程に従い、報酬委員会の答申を尊重して取締役報酬を決定しております。

(今後の報酬のあり方)

報酬委員会では、当社取締役の報酬制度に関してコーポレートガバナンスコードの趣旨に沿い客観性および透明性を高めるよう見直しを進めております。

役員区分ごとの報酬等の総額、報酬等の種類別総額及び対象となる役員の員数

役員区分	報酬等の総額 (百万円)	報酬等の種類別の総額(百万円)			対象となる役員の員数(名)
		固定報酬	業績連動報酬	退職慰労金	
取締役 (社外取締役を除く)	70	40	29	-	5
監査役(社外監査役を除く)	10	10	-	-	2
社外役員	-	-	-	-	-

- (注) 1. 上記の取締役の報酬等には、使用人兼務取締役1名に対する使用人分給与は含まれておりません。なお、使用人兼務取締役の使用人給与について記載すべき重要なものはありません。
2. 上記の取締役の固定報酬および業績連動報酬の支給実績は、その合算が、創立総会(2002年12月16日)決議による報酬限度額である年額1億5,000万円以内です。
3. 監査役の固定報酬は、創立総会(2002年12月16日)決議による報酬限度額である年額4,000万円以内です。
4. 監査役の支給額には、2019年6月21日開催の第17期定時株主総会終結の時をもって退任した監査役1名の在任中の報酬等の額が含まれております。
5. 取締役及び監査役全員について上記の役員報酬((注)1～4に記載したものを含む。)以外の報酬の支払いはありません。

役員ごとの報酬等の総額等

報酬等の総額が1億円以上である者が存在しないため、記載しておりません。

(5) 【株式の保有状況】

イ 投資株式の区分の基準及び考え方

当社は、株式の保有が中長期的な企業価値の向上に資すると判断したものを純投資以外の目的である投資株式、それ以外の株式を純投資目的である投資株式と区分しています。

ロ 保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式

a. 保有方針及び保有の合理性を検証する方法並びに個別銘柄の保有の適否に関する取締役会等における検証の内容

当社は、協業関係の構築、維持により関係強化を通じた収益拡大の観点から、当社の中長期的な企業価値の向上に資すると判断される場合に、他社の株式を取得、保有することとしています。

取締役会は、政策保有株式のうち上場株式については、中長期的な保有意義や経済合理性を毎年検証し、保有意義が希薄と考えられる場合は、縮減も含めた保有見直しを実施いたします。

政策保有株式に係る議決権の行使にあたっては、当社と当該企業双方の持続的な成長と中長期的な企業価値向上に与える影響を勘案した上で、当該企業との対話を踏まえて適切に判断いたします。

b. 銘柄数及び貸借対照表計上額

	銘柄数 (銘柄)	貸借対照表計上額の 合計額(百万円)
非上場株式	1	80
非上場株式以外の株式	-	-

(当事業年度において株式数が増加した銘柄)

	銘柄数 (銘柄)	株式数の増加に係る取得 価額の合計額(百万円)	株式数の増加の理由
非上場株式	1	80	協業関係の構築・維持・強化のため。
非上場株式以外の株式	-	-	-

(当事業年度において株式数が減少した銘柄)

該当事項はありません。

c. 特定投資株式及びみなし保有株式の銘柄ごとの株式数、貸借対照表計上額等に関する情報

該当事項はありません。

ハ 保有目的が純投資目的である投資株式

該当事項はありません。

第5【経理の状況】

1 財務諸表の作成方法について

当社の財務諸表は、「財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則」（昭和38年大蔵省令第59号）に基づいて作成しております。

2 監査証明について

当社は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、事業年度（2019年4月1日から2020年3月31日まで）の財務諸表について、有限責任 あずさ監査法人により監査を受けております。

3 連結財務諸表について

「連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」（昭和51年大蔵省令第28号）第5条第2項により、当社では、子会社の資産、売上高、損益、利益剰余金及びキャッシュ・フローその他の項目からみて、当企業集団の財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況に関する合理的な判断を誤らせない程度に重要性が乏しいものとして、連結財務諸表は作成しておりません。

なお、資産基準、売上高基準、利益基準及び利益剰余金基準による割合を示すと次のとおりであります。

資産基準	0.2%
売上高基準	0.0%
利益基準	1.1%
利益剰余金基準	0.4%

会社間項目の消去後の数値により算出しております。

4 財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組みについて

当社は、会計基準等の内容を適切に把握し、財務諸表を適正に作成できる体制を整備するため、監査法人等が主催する研修会への参加、顧問税理士等の助言並びに関連専門書等の購読による知識の習得等を継続的に実施しております。

1 【連結財務諸表等】

(1) 【連結財務諸表】

該当事項はありません。

(2) 【その他】

該当事項はありません。

2【財務諸表等】

(1)【財務諸表】

【貸借対照表】

(単位：百万円)

	前事業年度 (2019年3月31日)	当事業年度 (2020年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	5,982	11,043
営業未収入金	1 2,225	1 1,088
商品	11	8
貯蔵品	483	548
前払費用	493	1,124
未収入金	1 1,808	1 627
未収消費税等	1,014	-
その他	611	644
貸倒引当金	0	0
流動資産合計	12,631	15,084
固定資産		
有形固定資産		
建物		
減価償却累計額	157	201
建物(純額)	442	403
構築物		
減価償却累計額	14	17
構築物(純額)	3	7
航空機材		
減価償却累計額	1 375	1 811
航空機材(純額)	6,095	5,879
機械及び装置		
減価償却累計額	30	69
機械及び装置(純額)	1	228
車両運搬具		
減価償却累計額	81	95
車両運搬具(純額)	37	22
工具、器具及び備品		
減価償却累計額	427	487
工具、器具及び備品(純額)	229	175
土地		
リース資産	4 11,531	4 10,662
減価償却累計額	5,206	5,541
リース資産(純額)	6,325	5,121
建設仮勘定		
建設仮勘定	-	0
有形固定資産合計	13,372	12,077
無形固定資産		
ソフトウェア	678	571
その他	17	58
無形固定資産合計	696	629

(単位：百万円)

	前事業年度 (2019年3月31日)	当事業年度 (2020年3月31日)
投資その他の資産		
投資有価証券	-	80
関係会社株式	9	9
出資金	0	0
長期前払費用	3	0
繰延税金資産	310	591
差入保証金	1,064	999
投資その他の資産合計	1,386	1,682
固定資産合計	15,455	14,389
資産合計	28,087	29,474
負債の部		
流動負債		
営業未払金	2,334	2,050
短期借入金	350	-
1年内返済予定の長期借入金	1,377	1,311
リース債務	4,988	4,686
未払金	1,965	1,337
未払費用	289	-
未払法人税等	64	155
未払消費税等	-	118
前受金	257	323
預り金	117	122
ポイント引当金	38	47
デリバティブ債務	104	1,651
その他	0	0
流動負債合計	7,280	7,614
固定負債		
長期借入金	1,328	1,482
リース債務	4,396	4,322
定期整備引当金	5,308	6,879
資産除去債務	55	56
その他	150	119
固定負債合計	12,270	15,105
負債合計	19,550	22,720
純資産の部		
株主資本		
資本金	1,250	1,250
資本剰余金		
資本準備金	750	750
その他資本剰余金	263	263
資本剰余金合計	1,013	1,013
利益剰余金		
その他利益剰余金		
繰越利益剰余金	6,165	5,736
利益剰余金合計	6,165	5,736
自己株式	0	1
株主資本合計	8,428	7,998
評価・換算差額等		
繰延ヘッジ損益	108	1,244
評価・換算差額等合計	108	1,244
純資産合計	8,537	6,754
負債純資産合計	28,087	29,474

【損益計算書】

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	当事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
営業収入		
航空事業収入	39,774	40,239
附帯事業収入	163	177
営業収入合計	39,937	40,416
事業費		
航空事業費	33,842	35,759
附帯事業費	86	98
事業費合計	33,929	35,858
営業総利益	6,008	4,558
販売費及び一般管理費	1,474	1,455
営業利益	1,264	3
営業外収益		
受取利息及び配当金	4	11
為替差益	120	-
貯蔵品売却収入	-	60
補助金収入	71	124
その他	6	37
営業外収益合計	203	234
営業外費用		
支払利息	159	133
為替差損	-	22
固定資産除却損	15	24
その他	41	10
営業外費用合計	216	191
経常利益	1,250	46
税引前当期純利益	1,250	46
法人税、住民税及び事業税	586	385
法人税等調整額	151	61
法人税等合計	737	447
当期純利益又は当期純損失()	513	400

事業費明細書

区分	注記 番号	前事業年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)		当事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	
		金額(百万円)	構成比 (%)	金額(百万円)	構成比 (%)
航空事業費					
1. 航行費					
給与手当等		2,758		2,793	
燃油費及び燃料税		8,413		9,259	
空港使用料		4,202		4,353	
教育訓練費		10		10	
その他		523		514	
計		15,908	46.9	16,931	47.2
2. 整備費					
給与手当等		1,256		1,276	
整備部品費		323		344	
整備外注費		2,707		2,500	
定期整備引当金繰入額		1,584		1,980	
その他		240		224	
計		6,111	18.0	6,327	17.6
3. 航空機材費					
航空機賃借料		4,064		4,465	
航空機減価償却費		1,179		1,247	
航空保険料		160		184	
航空機租税		238		226	
計		5,642	16.6	6,124	17.1
4. 運送費					
給与手当等		1,834		1,748	
外部委託費		1,963		2,313	
機内サービス費		394		477	
賃借料		859		773	
その他		1,128		1,065	
計		6,179	18.2	6,376	17.8
合計		33,842	99.7	35,759	99.7
附帯事業費		86	0.3	98	0.3
事業費計		33,929	100.0	35,858	100.0

【株主資本等変動計算書】

前事業年度（自 2018年4月1日 至 2019年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本							株主資本合計
	資本金	資本剰余金			利益剰余金		自己株式	
		資本準備金	その他資本剰余金	資本剰余金合計	その他利益剰余金 繰越利益剰余金	利益剰余金合計		
当期首残高	1,250	750	263	1,013	5,710	5,710	0	7,973
当期変動額								
剰余金の配当					57	57		57
当期純利益					513	513		513
自己株式の取得							0	0
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）								-
当期変動額合計	-	-	-	-	455	455	0	455
当期末残高	1,250	750	263	1,013	6,165	6,165	0	8,428

	評価・換算差額等		純資産合計
	繰延ヘッジ損益	評価・換算差額等合計	
当期首残高	143	143	8,116
当期変動額			
剰余金の配当			57
当期純利益			513
自己株式の取得			0
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	34	34	34
当期変動額合計	34	34	420
当期末残高	108	108	8,537

当事業年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本							自己株式	株主資本合計
	資本金	資本剰余金			利益剰余金				
		資本準備金	その他資本剰余金	資本剰余金合計	その他利益剰余金 繰越利益剰余金	利益剰余金合計			
当期首残高	1,250	750	263	1,013	6,165	6,165	0	8,428	
当期変動額									
剰余金の配当					28	28		28	
当期純損失（ ）					400	400		400	
自己株式の取得							0	0	
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）								-	
当期変動額合計	-	-	-	-	429	429	0	429	
当期末残高	1,250	750	263	1,013	5,736	5,736	1	7,998	

	評価・換算差額等		純資産合計
	繰延ヘッジ損益	評価・換算差額等合計	
当期首残高	108	108	8,537
当期変動額			
剰余金の配当			28
当期純損失（ ）			400
自己株式の取得			0
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	1,353	1,353	1,353
当期変動額合計	1,353	1,353	1,783
当期末残高	1,244	1,244	6,754

【キャッシュ・フロー計算書】

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	当事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税引前当期純利益	1,250	46
減価償却費	1,702	1,808
貸倒引当金の増減額(は減少)	0	0
定期整備引当金の増減額(は減少)	1,276	1,571
ポイント引当金の増減額(は減少)	5	9
受取利息及び受取配当金	4	11
支払利息	159	133
為替差損益(は益)	92	50
補助金収入	71	124
固定資産除却損	15	24
売上債権の増減額(は増加)	113	1,137
たな卸資産の増減額(は増加)	32	61
前渡金の増減額(は増加)	49	82
前払費用の増減額(は増加)	12	630
未収入金の増減額(は増加)	956	1,187
未収消費税等の増減額(は増加)	1,014	1,014
仕入債務の増減額(は減少)	172	284
未払金の増減額(は減少)	255	562
未払消費税等の増減額(は減少)	578	118
前受金の増減額(は減少)	230	66
その他	40	221
小計	1,592	5,189
利息及び配当金の受取額	5	11
利息の支払額	159	134
補助金の受取額	13	117
法人税等の支払額又は還付額(は支払)	1,186	289
営業活動によるキャッシュ・フロー	265	4,895
投資活動によるキャッシュ・フロー		
定期預金の預入による支出	331	1,338
定期預金の払戻による収入	220	457
有形固定資産の取得による支出	4,319	618
無形固定資産の取得による支出	415	188
差入保証金の差入による支出	42	188
差入保証金の返還による収入	36	38
その他	6	77
投資活動によるキャッシュ・フロー	4,845	1,915
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額(は減少)	350	350
長期借入れによる収入	3,800	3,100
長期借入金の返済による支出	609	770
リース債務の返済による支出	756	719
配当金の支払額	57	28
その他	0	0
財務活動によるキャッシュ・フロー	2,726	1,231
現金及び現金同等物に係る換算差額	40	23
現金及び現金同等物の増減額(は減少)	1,813	4,188
現金及び現金同等物の期首残高	7,342	5,528
現金及び現金同等物の期末残高	15,528	19,716

【注記事項】

(重要な会計方針)

1. 有価証券の評価基準及び評価方法

子会社株式およびその他有価証券(時価のないもの)
移動平均法による原価法

2. デリバティブ取引の評価基準及び評価方法

時価法

3. たな卸資産の評価基準及び評価方法

(1) 商品

先入先出法による原価法

(貸借対照表価額は、収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定)

(2) 貯蔵品

航空機部品 総平均法による原価法

その他の貯蔵品 最終仕入原価法による原価法

(貸借対照表価額は、収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定)

4. 固定資産の減価償却の方法

(1) 有形固定資産(リース資産を除く)

建物(建物附属設備を除く。)及び航空機材は定額法、それ以外については定率法

ただし、2016年4月1日以降に取得した建物附属設備及び構築物については定額法によっており
ます。

なお、主な耐用年数は以下のとおりであります。

建物 8年～15年

航空機材 8年～23年

機械及び装置 8年～17年

工具、器具及び備品 3年～20年

(2) 無形固定資産(リース資産を除く)

定額法

なお、ソフトウェア(自社利用分)については、社内における利用可能期間(5年)に基づいており
ます。

(3) リース資産

所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産

リース期間を耐用年数とし、残存価額を零(残価保証の取決めがある場合は残価保証額)とする定額
法

5. 外貨建の資産及び負債の本邦通貨への換算基準

外貨建金銭債権債務は、期末日の直物為替相場により円貨に換算し、換算差額は損益として処理して
おります。

6. 引当金の計上基準

(1) 貸倒引当金

債権の貸倒れによる損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率により計算した額を、貸倒懸念債権および破産更生債権等については個別に回収可能性を勘案し、回収不能見込額を計上しております。

(2) ポイント引当金

スターリンク会員に付与したポイントの使用による費用負担に備えるため、当事業年度末における将来の使用見込額を計上しております。

(3) 定期整備引当金

航空機材の主要な定期整備費用の支出に備えるため、当事業年度末までに負担すべき将来の整備費用見積額を計上しております。

7. 収益及び費用の計上基準

営業収入のうち旅客収入の計上は、搭乗基準によっております。

8. ヘッジ会計の方法

(1) ヘッジ会計の方法

繰延ヘッジ処理によっております。

(2) ヘッジ手段とヘッジ対象

ヘッジ会計を適用したヘッジ手段とヘッジ対象は、以下のとおりであります。

ヘッジ手段...デリバティブ取引（商品スワップ、為替予約、通貨オプション、クーポンスワップ）

ヘッジ対象...商品（航空機燃料）、外貨建予定取引

(3) ヘッジ方針

商品（航空機燃料）及び為替の市場相場変動に対するリスク回避を目的として利用しており、投機目的の取引は行っておりません。

(4) ヘッジ有効性評価の方法

ヘッジ対象の相場変動の累計とヘッジ手段の相場変動の累計を比較し、その変動の比率によって有効性を評価しております。

9. キャッシュ・フロー計算書における資金の範囲

手許現金、要求払預金及び取得日から3ヶ月以内に満期日の到来する流動性の高い、容易に換金可能であり、かつ、価値の変動について僅少なりリスクしか負わない短期的な投資であります。

10. その他財務諸表作成のための基本となる重要な事項

消費税等の会計処理

消費税及び地方消費税の会計処理は、税抜方式によっております。

(会計方針の変更)

該当事項はありません。

(貸借対照表関係)

1 担保資産及び担保付債務

担保に供している資産は、次のとおりであります。

		前事業年度 (2019年3月31日)	当事業年度 (2020年3月31日)
航空機材	(百万円)	5,189	4,934

また、営業未収入金および未収入金合計のうち600百万円は、当座借越契約の担保として譲渡担保が設定されております。

担保付債務は、次のとおりであります。

		前事業年度 (2019年3月31日)	当事業年度 (2020年3月31日)
1年内返済予定の長期借入金	(百万円)	281	250
長期借入金	(百万円)	1,562	1,312
計	(百万円)	1,843	1,562

2 当座貸越契約及び貸出コミットメントライン契約

当社は、運転資金の効率的な調達を行うため、取引銀行1行と当座貸越契約を締結しております。

また、資金調達の機動性および安定性の確保を図るため、取引金融機関9社とコミットメントライン契約を締結しております。

これらの契約に基づく当事業年度末における借入未実行残高等は、次のとおりであります。

		前事業年度 (2019年3月31日)	当事業年度 (2020年3月31日)
当座借越極度額	(百万円)	1,000	1,000
貸出コミットメントの総額	(百万円)	2,000	2,000
借入実行残高	(百万円)	-	-
差引額	(百万円)	3,000	3,000

上記のコミットメントライン契約には、次の財務制限条項が付されており、下記条項のいずれかに抵触した場合には、借入先からの請求により、一括返済することになっております。

前事業年度(2019年3月31日)

各事業年度末における単体の貸借対照表に記載される純資産の部の合計金額を、6,087百万円以上に維持すること。

各事業年度末における単体の損益計算書に記載される経常損益を2期連続して損失としないこと。

各事業年度末における単体の貸借対照表に記載される有利子負債の合計金額を、13,000百万円以上としないこと。

当事業年度(2020年3月31日)

各事業年度末における単体の貸借対照表に記載される純資産の部の合計金額を、6,087百万円以上に維持すること。

各事業年度末における単体の損益計算書に記載される経常損益を2期連続して損失としないこと。

各事業年度末における単体の貸借対照表に記載される有利子負債の合計金額を、13,000百万円以上としないこと。

3 シンジケートローン契約

当社は、航空機材の購入資金の一部に充当するため、航空機材を担保として、取引銀行2行とシンジケートローン契約を締結しております。

上記のシンジケートローン契約には、次の財務制限条項が付されており、下記条項のいずれかに抵触した場合には、借入先からの請求により、一括支払することになっております。

前事業年度（2019年3月31日）

各事業年度末における単体の貸借対照表に記載される純資産の部の合計金額を、2017年3月期末日における単体の貸借対照表に記載される純資産の部の合計金額の75%に相当する金額以上に維持すること。

各事業年度末における単体の損益計算書に記載される経常損益を2期連続して損失としないこと。

当事業年度（2020年3月31日）

各事業年度末における単体の貸借対照表に記載される純資産の部の合計金額を、2017年3月期末日における単体の貸借対照表に記載される純資産の部の合計金額の75%に相当する金額以上に維持すること。

各事業年度末における単体の損益計算書に記載される経常損益を2期連続して損失としないこと。

4 ファイナンス・リース契約

当社は、航空機材（JA08MC）調達のため、3社とファイナンス・リース契約を締結しております。

	前事業年度 (2019年3月31日)	当事業年度 (2020年3月31日)
リース債務 (百万円)	1,300	1,025

上記のファイナンス・リース契約には、次の財務制限条項が付されており、下記条項のいずれかに抵触した場合には、取引リース会社からの請求により、一括支払することになっております。

前事業年度（2019年3月31日）

各事業年度末における単体の貸借対照表に記載される純資産の部の合計金額を、1,059百万円以上に維持すること。

各事業年度末における単体の損益計算書に記載される経常損益を2期連続して損失としないこと。

当事業年度（2020年3月31日）

各事業年度末における単体の貸借対照表に記載される純資産の部の合計金額を、1,059百万円以上に維持すること。

各事業年度末における単体の損益計算書に記載される経常損益を2期連続して損失としないこと。

(損益計算書関係)

1 販売費及び一般管理費のうち主要な費目及び金額並びにおおよその割合は、次のとおりであります。

	前事業年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	当事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
給料手当等	558百万円	550百万円
広告宣伝費	735	643
販売促進費	201	174
販売手数料	1,321	1,211
賃借料	337	368
業務委託費	293	294
報酬手数料	238	227
貸倒引当金繰入額	0	0
ポイント引当金繰入額	37	46
減価償却費	245	285
おおよその割合		
販売費	68.3%	67.8%
一般管理費	31.7%	32.2%

(株主資本等変動計算書関係)

前事業年度(自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)

1. 発行済株式に関する事項

株式の種類	当事業年度期首	増加	減少	当事業年度末
普通株式(株)	2,865,640	-	-	2,865,640

2. 自己株式に関する事項

株式の種類	当事業年度期首	増加	減少	当事業年度末
普通株式(株)	224	48	-	272

(注) 自己株式の増加は、単元未満株式の買取りによる増加であります。

3. 新株予約権等に関する事項

該当事項はありません。

4. 配当に関する事項

配当金支払額

決議	株式の種類	配当金の総額 (百万円)	1株当たり配当額 (円)	基準日	効力発生日
2018年6月22日 第16期定時株主総会	普通株式	57	20.00	2018年3月31日	2018年6月25日

基準日が当事業年度に属する配当のうち、配当の効力発生日が翌事業年度となるもの

決議	株式の種類	配当の原資	配当金の総額 (百万円)	1株当たり配当額 (円)	基準日	効力発生日
2019年6月21日 第17期定時株主総会	普通株式	利益剰余金	28	10.00	2019年3月31日	2019年6月24日

当事業年度(自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)

1. 発行済株式に関する事項

株式の種類	当事業年度期首	増加	減少	当事業年度末
普通株式(株)	2,865,640	-	-	2,865,640

2. 自己株式に関する事項

株式の種類	当事業年度期首	増加	減少	当事業年度末
普通株式(株)	272	44	-	316

(注) 自己株式の増加は、単元未満株式の買取りによる増加であります。

3. 新株予約権等に関する事項

該当事項はありません。

4. 配当に関する事項

配当金支払額

決議	株式の種類	配当金の総額 (百万円)	1株当たり配当額 (円)	基準日	効力発生日
2019年6月21日 第17期定時株主総会	普通株式	28	10.00	2019年3月31日	2019年6月24日

基準日が当事業年度に属する配当のうち、配当の効力発生日が翌事業年度となるもの

該当事項はありません。

(キャッシュ・フロー計算書関係)

- 1 現金及び現金同等物の期末残高と貸借対照表に掲記されている科目の金額との関係は、次のとおりであります。

	前事業年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	当事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
現金及び預金	5,982百万円	11,043百万円
預入期間3ヶ月超の定期預金	454	1,326
現金及び現金同等物	5,528百万円	9,716百万円

(リース取引関係)

1. ファイナンス・リース取引(借主側)

所有権移転外ファイナンス・リース取引

リース資産の内容

- ・有形固定資産

JA08MC、JA23MC、本社建物、格納庫、SFJトレーニングセンター建物、特殊車両及びコンピュータであります。

リース資産の減価償却の方法

重要な会計方針「4. 固定資産の減価償却の方法」に記載のとおりであります。

2. オペレーティング・リース取引(借主側)

オペレーティング・リース取引のうち解約不能のものに係る未経過リース料

	前事業年度 (2019年3月31日)	当事業年度 (2020年3月31日)
1年以内	4,030百万円	4,388百万円
1年超	25,812百万円	24,436百万円
合計	29,842百万円	28,825百万円

(金融商品関係)

1. 金融商品の状況に関する事項

(1) 金融商品に対する取組方針

当社は、資金調達については、事業計画等に照らして、自己資本、銀行からの借入れまたはファイナンス・リース取引により調達しております。

資金運用については、安全性の高い短期的な預金等に限定しております。

デリバティブ取引は、「市場リスク管理に関する規程」に沿って、実需の範囲内で行うこととしており、投機的な取引は一切行わない方針であります。

(2) 金融商品の内容及びそのリスク

営業債権である営業未収入金及び未収入金は、顧客及び取引先の信用リスクに晒されております。

差入保証金は、主に、航空機リース契約等の賃貸借契約に伴う外貨建債権であり、取引先の信用リスク及び為替の変動リスクに晒されております。

営業債務である営業未払金及び未払金は、ほとんどが1年以内の支払期日であります。営業未払金及び未払金の一部には、航空機リース料等に係る外貨建てのものがあり、為替の変動リスクに晒されております。

借入金、運転資金及び設備資金の調達を目的としたものであり、変動金利の借入金は、金利の変動リスクに晒されております。

デリバティブ取引は、外貨建ての営業債務等に係る為替の変動リスクに対するヘッジを目的としたもの、ならびに原油価格の変動リスクに対するヘッジを目的としたものであります。なお、ヘッジ会計に関するヘッジ手段とヘッジ対象、ヘッジ方針、ヘッジの有効性の評価方法等については、「重要な会計方針 8. ヘッジ会計の方法」に記載しております。

(3) 金融商品に係るリスク管理体制

信用リスク（取引先の契約不履行等に係るリスク）の管理

当社は、「販売管理規程」に従い、営業債権について財務経理部がモニタリングを行っております。取引相手ごとに期日及び残高を管理し、回収懸念リスクの早期把握や軽減を図っております。

デリバティブ取引の利用にあたっては、カウンターパーティーリスクを軽減するために、格付けの高い取引実績の豊富な金融機関または商社とのみ取引を行っております。

当期の決算日現在における最大信用リスク額は、信用リスクに晒される金融資産の貸借対照表価額により表わされています。

市場リスク（為替等の変動リスク）の管理

当社は、外貨建ての営業債務等について、契約による外貨支払い予定に基づき、月別・通貨別に把握しております。その為替の変動リスクに対して、為替予約取引等のデリバティブ取引を利用してヘッジしております。また、原油価格の変動リスクに対して、燃料スワップ取引を利用してヘッジしております。

デリバティブ取引については、取引権限等を定めた市場リスク管理に関する規程に基づき、取締役会で基本方針を決定し、これに従い所管部が取引を行い、財務経理部において取引先と残高照合等を行っております。

(4) 金融商品の時価等に関する事項についての補足説明

金融商品の時価には、市場価格に基づく価額のほか、市場価格がない場合には合理的に算定された価額が含まれております。当該価額の算定においては変動要因を織り込んでいるため、異なる前提条件等を採用することにより、当該価額が変動することがあります。また、「デリバティブ取引関係」注記におけるデリバティブ取引に関する契約額等については、その金額自体がデリバティブ取引に係る市場リスクを示すものではありません。

2. 金融商品の時価等に関する事項

貸借対照表計上額、時価及びこれらの差額については、次のとおりであります。

なお、時価を把握することが極めて困難と認められるものは、次表には含まれておりません。(注)2を参照ください。

前事業年度(2019年3月31日)

	貸借対照表計上額 (百万円)	時価(百万円)	差額(百万円)
資産			
(1) 現金及び預金	5,982	5,982	-
(2) 営業未収入金	2,225	2,225	-
(3) 未収入金	1,808	1,808	-
(4) 差入保証金	915	779	136
資産計	10,932	10,796	136
負債			
(5) 営業未払金	2,334	2,334	-
(6) 未払金	1,965	1,965	-
(7) 長期借入金(1)	3,610	3,617	7
(8) リース債務(1)	4,904	5,075	171
負債計	12,815	12,994	179
デリバティブ取引(2) ヘッジ会計が適用されているもの	164	164	-

(1) 1年内返済予定の長期借入金またはリース債務を含めております。

(2) デリバティブ取引によって生じた正味の債権・債務は純額で表示しており、合計で正味の債務となる項目は、()で表示しております。

当事業年度（2020年3月31日）

	貸借対照表計上額 (百万円)	時価(百万円)	差額(百万円)
資産			
(1) 現金及び預金	11,043	11,043	-
(2) 営業未収入金	1,088	1,088	-
(3) 未収入金	627	627	-
(4) 差入保証金(1)	1,045	1,019	26
資産計	13,805	13,778	26
負債			
(5) 営業未払金	2,050	2,050	-
(6) 未払金	1,337	1,337	-
(7) 長期借入金(2)	5,939	5,942	2
(8) リース債務(2)	3,916	4,032	116
負債計	13,244	13,362	118
デリバティブ取引(3) ヘッジ会計が適用されているもの	(1,532)	(1,532)	-

(1) 1年内返還予定の差入保証金を含めております。

(2) 1年内返済予定の長期借入金またはリース債務を含めております。

(3) デリバティブ取引によって生じた正味の債権・債務は純額で表示しており、合計で正味の債務となる項目は、()で表示しております。

(注) 1 金融商品の時価の算定方法及びデリバティブ取引に関する事項

資産

(1) 現金及び預金、(2) 営業未収入金及び(3) 未収入金

これらは短期間で決済される性格のものであるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいと言えることから、当該帳簿価額によっております。

(4) 差入保証金

返還期間が確定している保証金であります。返還される時期に基づき、合理的と考えられる割引率を用いて時価を算定しております。

負債

(5) 営業未払金、(6) 未払金

これらは短期間で決済される性格のものであるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいと言えることから、当該帳簿価額によっております。

(7) 長期借入金

長期借入金の時価については、元利金の合計額を同様の新規借入れを行った場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっております。ただし、変動金利による長期借入金については、金利が一定期間ごとに更改される条件となっているため、時価は帳簿価額にほぼ等しいと言えることから、当該帳簿価額によっております。

(8) リース債務

元利金の合計額を同様の新規リース取引を行った場合に想定される利率で割り引いて算定しております。

デリバティブ取引

「デリバティブ取引関係」注記をご参照ください。

(注) 2 時価を把握することが極めて困難と認められる金融商品の貸借対照表計上額

区分	2019年3月31日 (百万円)	2020年3月31日 (百万円)
差入保証金	148	115
非上場株式	-	80
関係会社株式	9	9

将来の返還予定時期が合理的に見込めない差入保証金は、将来キャッシュ・フローを見積ることができず、時価を把握することが極めて困難と認められるため、時価開示の対象とはしておりません。

非上場株式および関係会社株式については市場価格がなく、かつ将来キャッシュ・フローを見積もることが極めて困難と認められるため、時価開示の対象とはしておりません。

(注) 3 金銭債権の決算日後の償還予定額
前事業年度(2019年3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超5年以内 (百万円)	5年超10年以内 (百万円)	10年超 (百万円)
現金及び預金	5,982	-	-	-
営業未収入金	2,225	-	-	-
未収入金	1,808	-	-	-
差入保証金	-	135	780	-
合計	10,017	135	780	-

当事業年度(2020年3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超5年以内 (百万円)	5年超10年以内 (百万円)	10年超 (百万円)
現金及び預金	11,043	-	-	-
営業未収入金	1,088	-	-	-
未収入金	627	-	-	-
差入保証金	161	263	620	-
合計	12,921	263	620	-

(注) 4 長期借入金及びリース債務の決算日後の返済予定額
前事業年度(2019年3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超5年以内 (百万円)	5年超10年以内 (百万円)	10年超 (百万円)
長期借入金	770	2,277	562	-
リース債務	988	3,135	446	334
合計	1,758	5,412	1,008	334

当事業年度(2020年3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超5年以内 (百万円)	5年超10年以内 (百万円)	10年超 (百万円)
長期借入金	1,119	4,508	312	-
リース債務	686	2,033	898	297
合計	1,806	6,541	1,211	297

(有価証券関係)

前事業年度(2019年3月31日)

子会社株式

子会社株式(貸借対照表計上額9百万円)は、市場価格がなく、時価を把握することが極めて困難と認められることから、記載しておりません。

当事業年度(2020年3月31日)

1. その他有価証券

その他有価証券(貸借対照表計上額80百万円)は、市場価格がなく、時価を把握することが極めて困難と認められることから、記載しておりません。

2. 子会社株式

子会社株式(貸借対照表計上額9百万円)は、市場価格がなく、時価を把握することが極めて困難と認められることから、記載しておりません。

(デリバティブ取引関係)

前事業年度(2019年3月31日)

ヘッジ会計が適用されているデリバティブ取引

(1) 通貨関連

ヘッジ会計の方法	デリバティブ取引の種類等	主なヘッジ対象	契約額等 (百万円)	契約額等のうち 1年超(百万 円)	時価 (百万円)
原則的処理方法	為替予約取引 買建(米ドル)	外貨建予定取引	2,524	911	74
合計			2,524	911	74

(注) 時価の算定方法 取引先金融機関から提示された価格等に基づき算定しております。

(2) 商品関連

ヘッジ会計の方法	デリバティブ取引の種類等	主なヘッジ対象	契約額等 (百万円)	契約額等のうち 1年超(百万 円)	時価 (百万円)
原則的処理方法	商品価格スワップ取引 受取変動支払固定	航空機燃料	2,661	366	89
合計			2,661	366	89

(注) 時価の算定方法 取引先金融機関から提示された価格等に基づき算定しております。

当事業年度（2020年3月31日）

ヘッジ会計が適用されているデリバティブ取引

(1) 通貨関連

ヘッジ会計の方法	デリバティブ取引の種類等	主なヘッジ対象	契約額等 (百万円)	契約額等のうち 1年超(百万 円)	時価 (百万円)
原則的処理方法	為替予約取引 買建(米ドル)	外貨建予定取引	6,418	3,129	116
合計			6,418	3,129	116

(注) 時価の算定方法 取引先金融機関から提示された価格等に基づき算定しております。

(2) 商品関連

ヘッジ会計の方法	デリバティブ取引の種類等	主なヘッジ対象	契約額等 (百万円)	契約額等のうち 1年超(百万 円)	時価 (百万円)
原則的処理方法	商品価格スワップ取引 受取変動支払固定	航空機燃料	4,683	1,826	1,648
合計			4,683	1,826	1,648

(注) 時価の算定方法 取引先金融機関から提示された価格等に基づき算定しております。

(退職給付関係)

前事業年度(自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)

1. 採用している退職給付制度の概要
当社は、確定拠出年金制度を採用しております。
2. 退職給付費用に関する事項
確定拠出年金への掛金支払額は72百万円であります。

当事業年度(自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)

1. 採用している退職給付制度の概要
当社は、確定拠出年金制度を採用しております。
2. 退職給付費用に関する事項
確定拠出年金への掛金支払額は77百万円であります。

(税効果会計関係)

1. 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳

	前事業年度 (2019年 3月31日)	当事業年度 (2020年 3月31日)
繰延税金資産		
定期整備引当金	1,616百万円	2,092百万円
長期前受収益	11	9
未払航空機燃料税	47	42
繰延ヘッジ損益	31	502
減価償却超過額 (減損損失含む)	7	7
その他	213	105
繰延税金資産小計	1,928	2,758
評価性引当額 (注)	1,525	2,121
繰延税金資産合計	402	637
繰延税金負債		
繰延ヘッジ損益	81百万円	36百万円
資産除去債務に対応する除去費用	10	9
繰延税金負債合計	92	45
繰延税金資産純額	310	591

(注) 評価性引当額の変動の主な要因は、定期整備引当金であります。

2. 法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との差異の原因となった主な項目別の内訳

	前事業年度 (2019年 3月31日)	当事業年度 (2020年 3月31日)
法定実効税率 (調整)	30.4%	30.4%
交際費等永久に損金に算入されない項目	0.5	8.3
住民税均等割	0.7	20.1
評価性引当額の増減	33.7	905.2
特別税額控除	7.0	-
その他	0.6	1.0
税効果会計適用後の法人税等の負担率	59.0	965.0

(資産除去債務関係)

前事業年度 (自 2018年 4月 1日 至 2019年 3月31日)

資産除去債務の総額に重要性が乏しいため、記載を省略しております。

当事業年度 (自 2019年 4月 1日 至 2020年 3月31日)

資産除去債務の総額に重要性が乏しいため、記載を省略しております。

(賃貸等不動産関係)

前事業年度 (自 2018年 4月 1日 至 2019年 3月31日)

該当事項はありません。

当事業年度 (自 2019年 4月 1日 至 2020年 3月31日)

該当事項はありません。

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

当社は、航空運送事業を主な事業とする単一業種の事業活動を営んでおります。また、経営資源の配分の決定や業績評価は、当社全体で行っております。したがって、事業セグメントは単一であるため、セグメント情報の記載を省略しております。

【関連情報】

前事業年度(自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)

1. 製品及びサービスごとの情報

単一の製品・サービス区分の外部顧客への売上高が損益計算書の売上高の90%を超えるため、記載を省略しております。

2. 地域ごとの情報

本邦における売上高及び有形固定資産の金額が、それぞれ損益計算書の売上高及び貸借対照表の有形固定資産の金額の90%を超えるため、記載を省略しております。

3. 主要な顧客ごとの情報

顧客の名称又は氏名	売上高(百万円)	関連するセグメント名
全日本空輸株式会社	12,204	航空運送事業

当事業年度(自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)

1. 製品及びサービスごとの情報

単一の製品・サービス区分の外部顧客への売上高が損益計算書の売上高の90%を超えるため、記載を省略しております。

2. 地域ごとの情報

本邦における売上高及び有形固定資産の金額が、それぞれ損益計算書の売上高及び貸借対照表の有形固定資産の金額の90%を超えるため、記載を省略しております。

3. 主要な顧客ごとの情報

顧客の名称又は氏名	売上高(百万円)	関連するセグメント名
全日本空輸株式会社	13,212	航空運送事業

【報告セグメントごとの固定資産の減損損失に関する情報】

前事業年度(自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)

該当事項はありません。

当事業年度(自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)

該当事項はありません。

【報告セグメントごとののれんの償却額及び未償却残高に関する情報】

前事業年度(自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)

該当事項はありません。

当事業年度(自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)

該当事項はありません。

【報告セグメントごとの負ののれん発生益に関する情報】

前事業年度(自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)

該当事項はありません。

当事業年度(自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)

該当事項はありません。

(持分法損益等)

前事業年度(自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)

該当事項はありません。

当事業年度(自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)

該当事項はありません。

【関連当事者情報】

1. 関連当事者との取引

(1) 財務諸表提出会社と同一の親会社を持つ会社等及び財務諸表提出会社のその他の関係会社の子会社等

前事業年度(自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)

種類	会社等の名称	所在地	資本金又は出資金 (百万円)	事業の内容	議決権等の所有(被所有)割合	関連当事者との関係	取引の内容	取引金額 (百万円)	科目	期末残高 (百万円)
その他の関係会社の子会社	全日本空輸株式会社	東京都港区	25,000	航空運送事業	-	営業上の取引	コードシェアによる共同運航	12,204	営業未収入金 前受金 (注3)	14 3
							航空機燃料の購入	7,138	営業未払金	648
							予約システム使用料	288	前払費用	26
							空港ハンドリング業務の委託	1,396	営業未払金	177
							出向者の受入	206	未払金	32
							航空券精算	263	営業未収入金 未収入金 未払金 (注4)	1,697 244 0

- (注) 1 上記の金額のうち、取引金額には消費税等が含まれておらず、期末残高には消費税等が含まれております。
- 2 取引条件および取引条件の決定方針については、業界価格等に鑑み、その都度価格交渉のうえ決定しております。また、特に重要な取引に関する条件等については、取締役会において十分に審議したうえで、妥当性を備えた意思決定を行っております。
- 3 コードシェアによる座席販売については、取引金額確定前までに概算精算を行っているため、精算差額として前受金が計上されております。
- 4 全日本空輸株式会社に当社の旅客収入等の精算を委託をしており、これに係る営業未収入金、未収入金および未払金であります。

当事業年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

種類	会社等の名称	所在地	資本金又は出資金 (百万円)	事業の内容	議決権等の所有(被所有)割合	関連当事者との関係	取引の内容	取引金額 (百万円)	科目	期末残高 (百万円)
その他の関係会社の子会社	全日本空輸株式会社	東京都港区	25,000	航空運送事業	-	営業上の取引	コードシェアによる共同運航	13,107	営業未収入金 前受金 (注3)	17 77
							航空機燃料の購入	7,143	営業未払金	522
							予約システム使用料	299	前払費用	26
							空港ハンドリング業務の委託	1,572	営業未払金	208
							整備業務の委託	201	営業未払金	24
							出向者の受入	212	未払金	31
							航空券精算	244	営業未収入金 未収入金 (注4)	803 116

- (注) 1 上記の金額のうち、取引金額には消費税等が含まれておらず、期末残高には消費税等が含まれております。
 2 取引条件および取引条件の決定方針については、業界価格等に鑑み、その都度価格交渉のうえ決定しております。また、特に重要な取引に関する条件等については、取締役会において十分に審議したうえで、妥当性を備えた意思決定を行っております。
 3 コードシェアによる座席販売については、取引金額確定前までに概算精算を行っているため、精算差額として前受金が計上されております。
 4 全日本空輸株式会社に当社の旅客収入等の精算を委託しており、これに係る営業未収入金および未収入金であります。

(2) 財務諸表提出会社の役員及び主要株主（個人の場合に限る。）等
前事業年度（自 2018年4月1日 至 2019年3月31日）

種類	会社等の名称	所在地	資本金又は出資金 (百万円)	事業の内容	議決権等の所有(被所有)割合	関連当事者との関係	取引の内容	取引金額 (百万円)	科目	期末残高 (百万円)
当社役員が他の法人の代表者を兼務している場合の法人	北九州エアターミナル株式会社	福岡県北九州市小倉南区	3,524	貸室業及び空港利用施設の賃貸業等	(被所有) 直接 2.79	当社本社棟等のリース、及び空港利用施設の賃借等	リース債務の返済	4	リース債務 (注3)	442
							リース債務利息の支払い	2		

- (注) 1 上記金額には、消費税等は含まれておりません。
 2 当社監査役片山憲一が代表取締役を務める北九州エアターミナル株式会社との取引であり、取引条件については市場価格等に鑑み協議のうえ決定しております。なお、片山憲一が2018年6月をもって北九州エアターミナル株式会社の代表取締役を退任したため、関連当事者ではなくなっております。そのため取引金額については関連当事者であった期間の金額を、期末残高については関連当事者でなくなった時点の残高を記載しております。
 3 リース債務の期末残高は、流動負債と固定負債の合計額であります。

当事業年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）
該当事項はありません。

2. 親会社又は重要な関連会社に関する注記
該当事項はありません。

(1株当たり情報)

	前事業年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	当事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
1株当たり純資産額	2,979.56円	2,357.32円
1株当たり当期純利益金額 又は1株当たり当期純損失金額()	179.03円	139.91円

(注) 1 潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載しておりません。

2 1株当たり純資産額の算定上の基礎、1株当たり当期純利益金額又は1株当たり当期純損失金額の算定上の基礎は、以下のとおりであります。

	前事業年度 (2019年3月31日)	当事業年度 (2020年3月31日)
純資産の部の合計額 (百万円)	8,537	6,754
純資産の部の合計額から控除する金額 (百万円)	-	-
普通株式に係る期末の純資産額 (百万円)	8,537	6,754
1株当たり純資産額の算定に用いられた期末の普通株式の数 (株)	2,865,368	2,865,324

項目	前事業年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	当事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
1株当たり当期純利益金額 又は1株当たり当期純損失金額()		
当期純利益又は当期純損失()(百万円)	513	400
普通株主に帰属しない金額 (百万円)	-	-
普通株式に係る当期純利益 又は当期純損失() (百万円)	513	400
普通株式の期中平均株式数 (株)	2,865,402	2,865,341

(重要な後発事象)

該当事項はありません。

【附属明細表】

【有形固定資産等明細表】

資産の種類	当期首残高 (百万円)	当期増加額 (百万円)	当期減少額 (百万円)	当期末残高 (百万円)	当期末減価 償却累計額 又は償却累 計額 (百万円)	当期償却額 (百万円)	差引当期末 残高 (百万円)
有形固定資産							
建物	600	7	1	605	201	44	403
構築物	18	7	-	25	17	2	7
航空機材	7,471	276	56	7,691	1,811	469	5,879
機械及び装置	31	266	-	297	69	39	228
車両運搬具	118	-	0	118	95	15	22
工具、器具及び備品	657	37	32	663	487	91	175
土地	237	-	-	237	-	-	237
リース資産	11,531	-	868	10,662	5,541	934	5,121
建設仮勘定	-	0	-	0	-	-	0
有形固定資産計	20,667	596	960	20,302	8,225	1,597	12,077
無形固定資産							
商標権	16	-	-	16	16	-	-
ソフトウェア	1,579	96	2	1,672	1,101	202	571
その他	33	50	1	83	24	8	58
無形固定資産計	1,629	146	4	1,771	1,142	211	629
長期前払費用	26	-	-	26	26	2	0

(注) 当期増減額の主な内容は次のとおりであります。

航空機材	航空機材の取得による増加額	276百万円
機械及び装置	フライトシミュレーターの取得による増加額	266百万円
リース資産	フライトシミュレーターのリース期間満了による減少額	807百万円

【借入金等明細表】

区分	当期首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	平均利率 (%)	返済期限
短期借入金	350	-	-	-
1年以内に返済予定の長期借入金	770	1,119	0.4	-
1年以内に返済予定のリース債務	988	686	2.7	-
長期借入金(1年以内に返済予定のものを除く。)	2,839	4,820	0.5	2021年～2026年
リース債務(1年以内に返済予定のものを除く。)	3,916	3,229	2.2	2021年～2051年
合計	8,864	9,855	-	-

- (注) 1 「平均利率」については、借入金等の期末残高に対する加重平均利率を記載しております。
2 変動利率のものについては、当事業年度末の利率を利用しております。
3 長期借入金及びリース債務(1年以内に返済予定のものを除く。)の決算日後5年内における1年ごとの返済予定額の総額

区分	1年超2年以内 (百万円)	2年超3年以内 (百万円)	3年超4年以内 (百万円)	4年超5年以内 (百万円)
長期借入金	1,300	1,299	977	930
リース債務	1,755	140	94	43

【引当金明細表】

区分	当期首残高 (百万円)	当期増加額 (百万円)	当期減少額 (目的使用) (百万円)	当期減少額 (その他) (百万円)	当期末残高 (百万円)
貸倒引当金	0	0	0	-	0
ポイント引当金	38	46	36	-	47
定期整備引当金	5,308	1,980	409	-	6,879

【資産除去債務明細表】

当事業年度期首及び当事業年度末における資産除去債務の金額が当事業年度期首及び当事業年度末における負債及び純資産の合計額の100分の1以下であるため、記載を省略しております。

(2) 【主な資産及び負債の内容】

流動資産

イ 現金及び預金

区分	金額(百万円)
現金	45
預金	
当座預金	0
普通預金	9,666
別段預金	4
定期預金	1,326
計	10,997
合計	11,043

ロ 営業未収入金

相手先別内訳

相手先	金額(百万円)
全日本空輸(株)	821
NECマネジメントパートナー(株)	51
(株)ジェイティービー	42
(株)日産クリエイティブサービス	34
(株)ドーエイ	19
その他	119
合計	1,088

営業未収入金の発生及び回収並びに滞留状況

当期首残高 (百万円)	当期発生高 (百万円)	当期回収高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	回収率(%)	滞留期間(日)
(A)	(B)	(C)	(D)	$\frac{(C)}{(A)+(B)} \times 100$	$\frac{(A)+(D)}{2}$ $\frac{(B)}{366}$
2,225	39,974	41,111	1,088	97.4	15

(注) 消費税等の会計処理は、税抜方式を採用しておりますが、上記金額には消費税等が含まれております。

八 商品

区分	金額（百万円）
当社オリジナルグッズ	8
合計	8

二 貯蔵品

区分	金額（百万円）
整備消耗部品	493
販売促進物	12
機内消耗品	26
機内サービス品	8
機内残燃料	5
切手・印紙類	1
通信機器予備品	0
合計	548

ホ 未収入金

相手先	金額（百万円）
全日本空輸（株）	366
関西エアポート（株）	55
Avolon Aerospace Norway 8 AS	43
Macquarie Aerospace Finance 4720 AS	34
HONEYWELL AEROSPACE TRADING GROUP	33
その他	94
合計	627

固定資産
差入保証金

区分	金額（百万円）
航空機材リース保証金	922
事務所敷金	69
その他	7
合計	999

流動負債

イ 営業未払金

相手先	金額(百万円)
全日本空輸(株)	787
国土交通省	649
小倉税務署	139
福岡国際空港(株)	46
DAE 5512 Ireland Limited	39
その他	386
合計	2,050

ロ 1年内返済予定の長期借入金

相手先	金額(百万円)
(株)三井住友銀行	438
(株)北九州銀行	265
(株)日本政策投資銀行	125
(株)佐賀銀行	80
(株)西日本シティ銀行	60
その他	150
合計	1,119

ハ 未払金

相手先	金額(百万円)
ANAセールス(株)	249
三井住友カード(株)	115
(株)ナニワツーリスト	93
Airbus SAS	87
全日本空輸(株)	68
その他	722
合計	1,337

固定負債

イ 長期借入金

相手先	金額(百万円)
(株)北九州銀行	1,965
(株)三井住友銀行	1,569
(株)日本政策投資銀行	656
(株)佐賀銀行	192
(株)西日本シティ銀行	120
その他	317
合計	4,820

ロ リース債務

相手先	金額(百万円)
JA三井リース(株)	1,572
三井住友ファイナンス&リース(株)	742
北九州エアターミナル(株)	387
空港施設(株)	277
東京センチュリー(株)	223
三菱UFJリース(株)	25
合計	3,229

ハ デリバティブ債務

相手先	金額(百万円)
(株)あおぞら銀行	796
(株)三井住友銀行	616
三井物産(株)	235
三井住友信託銀行(株)	2
(株)大分銀行	0
合計	1,651

(3)【その他】

当事業年度における四半期情報等

(累計期間)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	当事業年度
売上高 (百万円)	9,679	20,245	31,112	40,416
税引前四半期(当期)純利益金額 (百万円)	73	740	697	46
四半期(当期)純利益金額 又は四半期純損失金額() (百万円)	50	687	449	400
1株当たり四半期(当期)純利益金額 又は1株当たり四半期純損失金額() (円)	17.54	239.87	156.84	139.91

(会計期間)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
1株当たり四半期純利益金額 又は1株当たり四半期純損失金額() (円)	17.54	257.41	83.04	296.75

第6【提出会社の株式事務の概要】

事業年度	4月1日から3月31日まで
定時株主総会	6月中
定時株主総会の議決権の基準日	3月31日
剰余金の配当の基準日	9月30日 3月31日
1単元の株式数	100株
単元未満株式の買取り	
取扱場所	(特別口座) 東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部
株主名簿管理人	(特別口座) 東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社
取次所	-
買取手数料	株式の売買の委託に係る手数料相当額として別途定める金額
公告掲載方法	当社の公告方法は、電子公告としております。 ただし事故その他やむを得ない事由により電子公告をすることができないときは、日本経済新聞に掲載いたします。 当社の公告掲載URLは次のとおりであります。 https://www.starflyer.jp/starflyer/koukoku.html
株主に対する特典	当社は、毎年3月31日および9月30日現在の株主に対し、所有株数に応じて当社の営業する国内定期航空路線の優待割引券を交付しております。
外国人等の株主名簿への記載の制限	航空法第120条の2第1項の規定に基づき、当社定款には以下の規定があります。 定款第8条(外国人等の株主名簿への記載または記録の制限) 当社は、次の各号のいずれかに掲げる者からその氏名または名称および住所を株主名簿に記載または記録することの請求を受けた場合において、その請求に応ずることにより次の各号に掲げる者の有する議決権の総数が当社の議決権の三分の一以上を占めることとなるときは、その氏名または名称および住所を株主名簿に記載または記録することを拒むものとする。 1. 日本の国籍を有しないもの 2. 外国または外国の公共団体もしくはこれに準ずるもの 3. 外国の法令に基づいて設立された法人その他の団体

(注) 当社の株主は、その有する単元未満株式について、次に掲げる権利以外の権利を行使することができません。

- (1) 会社法第189条第2項各号に掲げる権利
- (2) 会社法第166条第1項の規定による請求をする権利
- (3) 株主の有する株式数に応じて募集株式の割当て及び募集新株予約権の割当てを受ける権利

第7【提出会社の参考情報】

1【提出会社の親会社等の情報】

当社には、金融商品取引法第24条の7第1項に規定する親会社等はありません。

2【その他の参考情報】

当事業年度の開始日から有価証券報告書提出日までの間に、次の書類を提出しております。

(1) 有価証券報告書及びその添付書類並びに確認書

事業年度 第17期（自 2018年4月1日 至 2019年3月31日）2019年6月25日福岡財務支局長に提出。

(2) 内部統制報告書及びその添付書類

2019年6月25日福岡財務支局長に提出。

(3) 四半期報告書及び確認書

第18期第1四半期（自 2019年4月1日 至 2019年6月30日）2019年7月31日福岡財務支局長に提出。

第18期第2四半期（自 2019年7月1日 至 2019年9月30日）2019年10月31日福岡財務支局長に提出。

第18期第3四半期（自 2019年10月1日 至 2019年12月31日）2020年1月31日福岡財務支局長に提出。

(4) 臨時報告書

企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第9号の2（株主総会における議決権行使の結果）の規定に基づく臨時報告書

2020年6月29日福岡財務支局長に提出。

第二部【提出会社の保証会社等の情報】

該当事項はありません。

独立監査人の監査報告書及び内部統制監査報告書

2020年6月25日

株式会社スターフライヤー

取締役会 御中

有限責任 あずさ監査法人
福岡事務所

指定有限責任社員 公認会計士 安藤 見 印
業務執行社員

指定有限責任社員 公認会計士 山田 尚宏 印
業務執行社員

< 財務諸表監査 >

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査証明を行うため、「経理の状況」に掲げられている株式会社スターフライヤーの2019年4月1日から2020年3月31日までの第18期事業年度の財務諸表、すなわち、貸借対照表、損益計算書、株主資本等変動計算書、キャッシュ・フロー計算書、重要な会計方針、その他の注記及び附属明細表について監査を行った。

当監査法人は、上記の財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、株式会社スターフライヤーの2020年3月31日現在の財政状態並びに同日をもって終了する事業年度の経営成績及びキャッシュ・フローの状況を、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準における当監査法人の責任は、「財務諸表監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

財務諸表を作成するに当たり、経営者は、継続企業的前提に基づき財務諸表を作成することが適切であるかどうかを評価し、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に基づいて継続企業に関する事項を開示する必要がある場合には当該事項を開示する責任がある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

財務諸表監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した監査に基づいて、全体としての財務諸表に不正又は誤謬による重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、監査報告書において独立の立場から財務諸表に対する意見を表明することにある。虚偽表示は、不正又は誤謬により発生する可能性があり、個別に又は集計すると、財務諸表の利用者の意思決定に影響を与えると合理的に見込まれる場合に、重要性があると判断される。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクを識別し、評価する。また、重要な虚偽表示リスクに対応した監査手続を立案し、実施する。監査手続の選択及び適用は監査人の判断による。さらに、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手する。
- ・財務諸表監査の目的は、内部統制の有効性について意見表明するためのものではないが、監査人は、リスク評価の実施に際して、状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制を検討する。
- ・経営者が採用した会計方針及びその適用方法の適切性、並びに経営者によって行われた会計上の見積りの合理性及び関連する注記事項の妥当性を評価する。
- ・経営者が継続企業を前提として財務諸表を作成することが適切であるかどうか、また、入手した監査証拠に基づき、継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められるかどうか結論付ける。継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、監査報告書において財務諸表の注記事項に注意を喚起すること、又は重要な不確実性に関する財務諸表の注記事項が適切でない場合は、財務諸表に対して除外事項付意見を表明することが求められている。監査人の結論は、監査報告書日までに入手した監査証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。
- ・財務諸表の表示及び注記事項が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠しているかどうかとともに、関連する注記事項を含めた財務諸表の表示、構成及び内容、並びに財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示しているかどうかを評価する。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した監査の範囲とその実施時期、監査の実施過程で識別した内部統制の重要な不備を含む監査上の重要な発見事項、及び監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去又は軽減するためにセーフガードを講じている場合はその内容について報告を行う。

< 内部統制監査 >

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第2項の規定に基づく監査証明を行うため、株式会社スターフライヤーの2020年3月31日現在の内部統制報告書について監査を行った。

当監査法人は、株式会社スターフライヤーが2020年3月31日現在の財務報告に係る内部統制は有効であると表示した上記の内部統制報告書が、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の評価の基準に準拠して、財務報告に係る内部統制の評価結果について、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の監査の基準に準拠して内部統制監査を行った。財務報告に係る内部統制の監査の基準における当監査法人の責任は、「内部統制監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

内部統制報告書に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、財務報告に係る内部統制を整備及び運用し、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の評価の基準に準拠して内部統制報告書を作成し適正に表示することにある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告に係る内部統制の整備及び運用状況を監視、検証することにある。

なお、財務報告に係る内部統制により財務報告の虚偽の記載を完全には防止又は発見することができない可能性がある。

内部統制監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した内部統制監査に基づいて、内部統制報告書に重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、内部統制監査報告書において独立の立場から内部統制報告書に対する意見を表明することにある。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の監査の基準に従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・内部統制報告書における財務報告に係る内部統制の評価結果について監査証拠を入手するための監査手続を実施する。内部統制監査の監査手続は、監査人の判断により、財務報告の信頼性に及ぼす影響の重要性に基づいて選択及び適用される。
- ・財務報告に係る内部統制の評価範囲、評価手続及び評価結果について経営者が行った記載を含め、全体としての内部統制報告書の表示を検討する。

・内部統制報告書における財務報告に係る内部統制の評価結果に関する十分かつ適切な監査証拠を入手する。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した内部統制監査の範囲とその実施時期、内部統制監査の実施結果、識別した内部統制の開示すべき重要な不備、その是正結果、及び内部統制の監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去又は軽減するためにセーフガードを講じている場合はその内容について報告を行う。

利害関係

会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以 上

-
- (注) 1 上記は監査報告書の原本に記載された事項を電子化したものであり、その原本は当社(有価証券報告書提出会社)が別途保管しております。
- 2 XBRLデータは監査の対象に含まれていません。