

【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】	北海道財務局長
【提出日】	2022年6月29日
【事業年度】	第26期（自 2021年4月1日 至 2022年3月31日）
【会社名】	株式会社A I R D O
【英訳名】	A I R D O Co.,Ltd.
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長 草野 晋
【本店の所在の場所】	札幌市中央区北一条西二丁目9番地 オーク札幌ビルディング
【電話番号】	(011) 252 - 5533 (代表)
【事務連絡者氏名】	執行役員 財務部担当 浦澤 英史
【最寄りの連絡場所】	札幌市中央区北一条西二丁目9番地 オーク札幌ビルディング
【電話番号】	(011) 252 - 5533 (代表)
【事務連絡者氏名】	執行役員 財務部担当 浦澤 英史
【縦覧に供する場所】	株式会社A I R D O 東京空港支店 旅客カウンター (東京都大田区羽田空港三丁目4番2号 第二旅客ターミナルビル2階) (注) 上記は、金融商品取引法に規定する縦覧場所ではありませんが、投資家の便宜を考慮して、縦覧に供する場所としております。

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】

提出会社の状況

回次		第22期	第23期	第24期	第25期	第26期
決算年月		2018年 3 月	2019年 3 月	2020年 3 月	2021年 3 月	2022年 3 月
営業収入	(百万円)	47,483	44,872	45,545	17,413	27,313
経常利益又は経常損失 ()	(百万円)	1,913	2,378	1,629	13,190	4,692
当期純利益又は当期純損失 ()	(百万円)	1,105	1,099	424	12,180	2,367
持分法を適用した場合の 投資利益	(百万円)	-	-	-	-	-
資本金	(百万円)	2,325	2,325	2,325	2,325	100
発行済株式総数						
普通株式	(株)	46,501	46,501	46,501	46,501	46,501
甲種優先株式	(株)	-	-	-	-	700
純資産額	(百万円)	13,227	13,851	12,851	2,205	8,105
総資産額	(百万円)	45,535	50,276	45,543	41,739	48,850
1 株当たり純資産額	(円)	284,457.42	297,882.56	276,364.05	47,431.08	19,499.37
1 株当たり配当額						
普通株式		4,000.00	3,000.00	-	-	-
(うち 1 株当たり 中間配当額)	(円)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
甲種優先株式		-	-	-	-	283,835.62
(うち 1 株当たり 中間配当額)		(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
1 株当たり当期純利益又は 当期純損失 ()	(円)	23,773.56	23,653.34	9,122.61	261,937.62	55,177.40
潜在株式調整後 1 株当たり 当期純利益	(円)	-	-	-	-	-
自己資本比率	(%)	29.0	27.6	28.2	5.3	16.6
自己資本利益率	(%)	8.8	8.1	3.2	161.8	45.9
株価収益率	(倍)	-	-	-	-	-
配当性向	(%)	16.8	12.7	-	-	-
営業活動による キャッシュ・フロー	(百万円)	6,293	7,376	5,509	9,975	1,004
投資活動による キャッシュ・フロー	(百万円)	1,677	3,221	4,598	1,822	2,362
財務活動による キャッシュ・フロー	(百万円)	2,382	2,268	1,251	10,489	3,752
現金及び現金同等物の 期末残高	(百万円)	11,865	13,766	13,385	15,809	16,378
従業員数		866	864	887	928	931
(外、平均臨時雇用者数)	(人)	(43)	(54)	(65)	(61)	(58)
株主総利回り	(%)	-	-	-	-	-
(比較指標： -)	(%)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
最高株価	(円)	-	-	-	-	-
最低株価	(円)	-	-	-	-	-

- (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 持分法を適用した場合の投資利益については、持分法を適用すべき関係会社がないため記載しておりません。
- 3 第22期の1株当たり配当額には、就航20周年記念配当1,000円を含んでおります。
- 4 第22期、第23期及び第24期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、潜在株式が存在しないため記載しておりません。第25期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、1株当たり当期純損失であり、また、潜在株式が存在しないため記載しておりません。第26期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、潜在株式が存在するものの、1株当たり当期純損失であるため記載しておりません。
- 5 株価収益率については、当社株式が非上場であるため記載しておりません。
- 6 株主総利回り、比較指標、最高株価及び最低株価については、当社株式は非上場でありますので記載しておりません。
- 7 「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 2020年3月31日)等を第26期の期首から適用しており、第26期に係る主要な経営指標等については、当該会計基準等を適用した後の指標等となっております。

2【沿革】

1996年11月	北海道国際航空株式会社を設立。
1998年10月	定期航空運送事業免許の取得。
1998年12月	「札幌 - 東京」線を1日3往復で運航開始。
2002年6月	東京地方裁判所へ民事再生手続開始の申立てを行うとともに、全日本空輸株式会社と「提携協議に関する覚書」を締結。
2002年9月	東京地方裁判所へ「再生計画案」を提出。
2002年11月	債権者集会にて「再生計画案」の承認を受け、東京地方裁判所より再生計画認可決定を受ける。
2002年12月	東京地方裁判所より再生計画認可決定の確定を受ける。 再生計画に基づき、再生第一次増資を実施するとともに、旧発行済株式の100%無償消却による減資を実施。
2003年3月	再生第二次増資を実施。
2003年7月	「旭川 - 東京」線の運航を開始。
2003年9月	再生第三次増資を実施。
2005年3月	「函館 - 東京」線の運航を開始。 再生債権に係る債務を全て弁済し、民事再生計画を終了。
2006年2月	「女満別 - 東京」線の運航を開始。
2008年9月	「『北海道国際航空株式会社』企業再建ファンド信託 受託者 みずほ信託銀行株式会社」が解散となり、ファンド保有株式については、ファンド受益者の受益権割合に従い配分される。
2008年11月	「札幌 - 仙台」線の運航を開始。
2009年4月	「札幌 - 新潟」線の運航を開始。
2009年11月	「札幌 - 福島」線、「札幌 - 富山」線及び「札幌 - 小松」線の運航を開始。
2011年3月	「帯広 - 東京」線の運航を開始。
2012年10月	商号を株式会社 A I R D O に変更。
2013年3月	「釧路 - 東京」線及び「札幌 - 岡山」線の運航を開始。
2013年6月	「札幌 - 神戸」線の運航を開始。
2015年3月	「札幌 - 福島」線、「札幌 - 新潟」線、「札幌 - 富山」線及び「札幌 - 小松」線を廃止。
2015年10月	「札幌 - 名古屋」線、「札幌 - 広島」線及び「函館 - 名古屋」線の運航を開始。
2017年10月	「札幌 - 広島」線を廃止。
2018年3月	「札幌 - 岡山」線を廃止。
2022年5月	株式会社ソラシドエアと「共同持株会社設立に係る契約書」を締結。

3【事業の内容】

当社の主たる業務は、定期航空運送事業であります。

事業区分	事業の内容
定期航空運送事業	定期の航空機による旅客の運送として、以下の10路線毎日30往復を運航しております。 札幌（新千歳） - 東京（羽田）線 旭川 - 東京（羽田）線 女満別 - 東京（羽田）線 釧路 - 東京（羽田）線 帯広 - 東京（羽田）線 函館 - 東京（羽田）線 札幌（新千歳） - 仙台線 札幌（新千歳） - 名古屋（中部）線 札幌（新千歳） - 神戸線 函館 - 名古屋（中部）線
不定期航空運送事業	主に北海道内の就航空港から国内外への不定期の航空機による旅客の運送（チャーター便）を行っております。
附帯事業	航空運送に附帯関連する事業として、主に機内でオリジナルグッズの販売等を行っております。

（注）その他の関係会社である株式会社日本政策投資銀行とは、重要な営業上の取引はありません。

4【関係会社の状況】

名称	住所	資本金 (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) 株式会社日本政策投資銀行 (注)	東京都千代田区	1,000,424	長期資金の供給 (出融資)	32.49	資金の借入先 役員の受入あり

（注） 有価証券報告書を提出しております。

5【従業員の状況】

(1) 提出会社の状況

2022年3月31日現在

従業員数（人）	平均年齢（歳）	平均勤続年数（年）	平均年間給与（円）
931（58）	38.8	8.8	5,709,780

（注）1 従業員数は就業人員（社外から当社への出向者を含む）であり、短時間契約社員は年間の平均人員を（ ）外数で記載しております。

2 平均年間給与は、賞与及び基準外賃金を含んでおります。

(2) 労働組合の状況

当社の労働組合は、ユニオン エア・ドゥと称し、2001年1月26日に結成され、本社に組合本部が置かれております。また2022年3月31日現在における組合員数は619人で、上部団体の航空連合に加盟しております。

なお、労使関係は安定しております。

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】

わが国の経済動向については、新型コロナウイルス感染症対策に万全を期し、経済活動が正常化に向かう中で、各種政策の効果や海外経済の改善もあって、景気が持ち直していくことが期待される一方、ウクライナ情勢等による不透明感がみられる中で、原材料価格の上昇や金融資本市場の変動、供給面での制約等による下振れリスクに加え、感染症拡大による影響についても引き続き注視する必要があります。

このような中で国内航空業界は、まん延防止等重点措置の解除以降、旅客需要は徐々に回復の兆しを見せてはいるものの、感染力の強い新たな変異株の発現と流行の可能性に鑑みると、未だ感染症再拡大が強く懸念される局面が続いております。これに加えて、原油価格の高騰や日米の金利差拡大を背景とした急激な円安の進行など、航空業界を取り巻く環境は依然として先行きの不透明な厳しい状況が続いております。

当社においても、感染症拡大による航空需要の減少が事業・経営基盤に与える影響は今もって甚大であり、継続企業的前提に重要な疑義を生じさせるような状況が存在しております。

このような状況において当社は、需要に応じた減便・運航機材の小型化による直接運航経費の抑制、営業関連費用や設備投資の見直し等、コスト削減に努めております。また、2022年10月に設立予定である株式会社ソラシドエア（以下、ソラシドエア）との共同持株会社を通じ、新たな価値を共創することによる収益拡大と、可能な限りの業務共通化や知見共有等によるコスト構造改革及び生産性の向上を図ってまいります。加えて、関係先金融機関との連携を強化し機動的な運転資金の確保等、事業継続へ向けた各種施策を滞りなく実行してまいります。

以上の対応策により、継続企業的前提に関する重要な不確実性はないと認識しております。全社一丸となって事業の早期回復を図り、公共交通機関としての役割を果たしてまいります。

当社は、このような厳しい環境に適切に対応すべく、経営基盤の更なる強化に向けて、5ヵ年（2022年度～2026年度）の「中期経営計画」を策定しました。本計画では「財務基盤の強化と成長軌道への回帰」を基本方針とした上で、将来の成長戦略を支える基盤形成と成長を確かなものにする施策を講じることで、再び成長できる体制を早期に構築する内容となっており、本年度より各施策の取り組みを開始しております。また、2022年5月30日にソラシドエアと「共同持株会社設立に係る契約書」を締結し、株式移転計画を作成しており、2022年10月の設立に向けて鋭意準備を進めております。

現下の新型コロナウイルス感染症の影響をはじめとした国内外の情勢は日々刻々と変化しており、今後の見通しも予断を許しませんが、当社は、如何なる状況下においても安全運航の確保を最優先としたうえで、中期経営計画の着実な遂行を通じて、持続的な成長と企業価値の更なる向上を目指してまいります。

< 2022年度経営方針 >

- ・増収施策やコスト構造の変革など全社的な取り組みで黒字化を成し遂げる。
- ・株式会社ソラシドエアとの共同持株会社設立、並びに協業による最大効果の創出に向けた更なる検証と協業施策の確実な実行により、財務基盤の回復を図る。

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。

2【事業等のリスク】

有価証券報告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、経営者が提出会社の財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況に重要な影響を与える可能性があると認識している主要なリスクは、以下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当社が判断したものであります。

(1) 為替レートの変動

当社の行う航空運送事業は、航空燃油費や航空機保険料等の事業費において為替レートの変動の影響を恒常的に受ける環境にあります。このため、当社では為替レートの変動による影響を最小限にとどめ、コストを安定させることを目的として、為替予約及び原油スワップを活用したヘッジ取引を行っております。しかしながら、米ドルやユーロ等、他の通貨に対して円安で長期にわたり推移した場合は、業績に大きな影響を及ぼす可能性があります。

(2) 原油価格の変動

当社の行う航空運送事業は、航空燃料を使用するため、原油価格の変動による影響を受けます。当事業年度における航空燃油費及び燃料税は6,886百万円にのぼり、事業費に占める割合も23.9%に達しております。このため、当社では原油価格の変動による影響を最小限にとどめ、コストを安定させることを目的として、原油スワップを活用したヘッジ取引を一定量、定例的に行っております。しかしながら、今後、産油国の政情不安、投機資金の原油市場への大量流入等の原油価格の上昇要因がいつそう強まり、原油価格が高水準で長期にわたり推移した場合は、業績に大きな影響を及ぼす可能性があります。

(3) 法的規制、安全運航

当社の行う航空運送事業は、航空法及び関連諸法令による規制を受け、国土交通省航空局による監督を受けております。規制は、運航管理施設等の検査や運航規程及び整備規程の認可等、厳格かつ多岐にわたっております。これらの規制を遵守できなかった場合、当社の事業活動が制限もしくは停止に陥ると、業績に大きな影響を及ぼす可能性があります。

(4) 災害リスク

当社が運航する路線の多くは新千歳空港及び羽田空港を利用しております。このため当該地域において地震等の大規模災害や当該施設における火災等による災害が発生した場合には、当該空港発着便の運航が困難となり、業績に大きな影響を及ぼす可能性があります。

(5) 国際情勢の影響

国際紛争や大規模なテロ事件が発生した場合は、国際線のみならず国内線を含めた航空運送事業に対して大きな影響を及ぼすことが予測されます。また、航空機保険料や保安対策の強化に伴う関連費用が増加する可能性があります。当社が想定し得ない国際情勢の変化が発生した場合は、業績に少なからず影響を及ぼす可能性があります。

(6) 公租公課の影響

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や航空機燃料税等が挙げられます。当事業年度の空港使用料は1,323百万円にのぼり、事業費に占める割合も4.6%に達しております。この空港使用料のうち着陸料については、現在、空港施設の管理者に応じ国又は地方公共団体もしくは空港運営事業者より軽減措置を受けておりますが、今後、軽減措置の縮小や廃止が生じる場合は、業績に少なからず影響を及ぼす可能性があります。

(7) 競合リスク

当社は、競合他社との厳しい競争状態にあり、常に当社のサービスや価格等に対する厳しい選別に晒されており、また、予備機の有効活用、低コスト運航体制の構築及び営業施策等を積極的に行うことで競争力の優位性を図ってまいりますが、今後の市場動向によっては、業績に少なからず影響を及ぼす可能性があります。

(8) 情報システムリスク

当社では、運航管理をはじめとする日常業務及び、予約販売・搭乗手続き等を情報システムにより運用しております。当該システムに障害が発生した場合、運航に多大な影響を及ぼす可能性があります。また、コンピュータウィルスの感染等により、重要なデータの喪失や外部への流出が発生した場合、当社の信用が失墜し業績に影響を及ぼす可能性があります。

(9) 人材確保について

航空機の安定的な運航において、運航乗務員をはじめとする高度な専門性を有した国家資格保持者の確保が必要です。当社においても、運航乗務員の人材不足に起因した路線廃止や減便等が過去発生し、経営に影響を及ぼしました。このことを受け、自社での養成体制の見直しや、外部からの資格者の採用を強化し、引き続き人材不足に陥ることの無いよう、人材確保を図ってまいります。

(10) 新型コロナウイルス感染症に関する重要事象等について

感染症拡大による航空需要の減少が当社の事業・経営基盤に与える影響は甚大であり、依然として先行きは不透明な状況が続いていることから、継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような状況が存在しております。

このような状況において当社は、需要に応じた減便・運航機材の小型化による直接運航経費の抑制、営業関連費用や設備投資の見直し等、コスト削減に努めております。また、2022年10月にはソラシドエアと共同持株会社を設立し、新たな価値を共創することによる収益拡大と、可能な限りの業務共通化や知見共有等によるコスト構造改革及び生産性の向上を図るべく、準備を進めております。加えて、関係先金融機関との連携を強化し機動的な運転資金の確保等、事業継続へ向けた各種施策を滞りなく実行してまいります。

以上のことから、継続企業の前提に関する重要な不確実性はないと認識しております。日々刻々と変化する国内外の情勢に対応するため、景気動向を注視し事業の早期回復を図り、公共交通機関としての役割を果たすべく、全社一丸となって適切な対応をしてまいります。

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

経営状態等の状況の概要

当事業年度におけるわが国経済は、新型コロナウイルス感染症による厳しい状況が残るものの、一部持ち直しの動きがみられました。

国内航空業界においては、ワクチン接種等による行動制限の緩和により、航空需要は一時的に回復傾向にありましたが、その後の第6波による感染症再拡大の影響を受け、再び需要は減少に転じました。原油価格については、需要増加の期待感等により上昇傾向にあった中で、2月下旬のウクライナ情勢の急激な変化による影響等で高騰が継続しました。

このような状況の下で当社は、2021年10月の緊急事態宣言解除以降、特に年末年始につきましては、多くのお客様にご利用をいただきましたが、ウクライナ情勢の悪化や世界的な物価、金利の上昇とそれに起因する急激な為替変動の影響を受けるなど、依然として先行き不透明な状況が続きました。一方で、2020年度より取り組んできたコスト構造改革を進めるとともに、株式会社ソラシドエア（以下、ソラシドエア）との協業を軸とした「経営基盤の強化」に向けて準備を進めてまいりました。

従前より、減便や運航機材の小型化等による直接運航経費の削減に加え、人件費等、固定費の削減等に取り組んでまいりましたが、航空需要回復の見通しが依然不透明であるため、2021年7月に第三者割当増資による優先株式を発行し、安定的に事業を継続するための財務基盤の強化を図りました。

営業面では、2021年7月よりソラシドエアとの協業事業の一環として「ふたつの翼で全国を旅しよう」共同特設サイトを開設し、ポイント&マイル相互交換キャンペーンを実施しました。2022年1月には当社初となる「初日の出ツアー」及び「お正月デイフライト・ツアー」と題したチャーターフライトを実施しました。

社会貢献活動としては、北海道教育庁と協力して行っているキャリア教育の取り組みの一環として、「A I R D O 航空教室」の内容を札幌市立大学と協働制作した絵本や紙芝居で学べる「そらのがっこう」をWebサイトに公開しました。

ご愛顧いただいております特別塗装機「ベア・ドゥ北海道」E T が機材更新のため2021年12月に退役し、同月に新たな特別塗装機として北海道の観光振興の活性化を目的に、北海道と包括連携協定を締結する当社と株式会社ポケモンが連携し、きつねポケモンの「アローラロコン」と「ロコン」が機体の先から尾翼まで大きく描かれた「ロコンジェット北海道」を就航させました。

これらの結果、営業収入はコードシェアによる座席販売分も含め、27,313百万円（前年同期比56.9%増）となりました。

事業費は28,819百万円（前年同期比5.2%増）となりました。販売費及び一般管理費は3,229百万円（前年同期比7.4%増）、営業費用は32,048百万円（前年同期比5.4%増）となり、この結果、営業損失は4,735百万円、経常損失は4,692百万円、当期純損失は2,367百万円となりました。

キャッシュ・フローの状況の分析

当事業年度における現金及び現金同等物（以下「資金」という）は、前事業年度末に比べ569百万円の資金が増加（前年同期は2,423百万円の増加）し、当事業年度末には16,378百万円となりました。

当事業年度における各キャッシュ・フローの状況は、次のとおりであります。

（営業活動によるキャッシュ・フロー）

営業活動の結果減少した資金は1,004百万円（前年同期は9,975百万円の減少）となりました。

これは、税引前当期純損失3,860百万円、減価償却費4,471百万円、航空機材整備引当金の減少額523百万円、未収入金の増加額855百万円、未払金の減少額518百万円、前受金の減少額1,310百万円、預り金の増加額1,610百万円等を反映したものであります。

（投資活動によるキャッシュ・フロー）

投資活動の結果減少した資金は2,362百万円（前年同期は1,822百万円の増加）となりました。

これは、定期預金の預入による支出1,004百万円、定期預金の払戻による収入1,014百万円、有形固定資産の取得による支出390百万円、長期前払費用の取得による支出1,968百万円等を反映したものであります。

（財務活動によるキャッシュ・フロー）

財務活動の結果増加した資金は3,752百万円（前年同期は10,489百万円の増加）となりました。

これは、短期借入金の返済による支出500百万円、長期借入金の返済による支出725百万円、リース債務の返済による支出2,022百万円、優先株式発行による収入7,000百万円を反映したものであります。

(2) 生産、受注及び販売の実績

営業実績

当事業年度の営業成績を収入項目別に示すと、次のとおりであります。

項目	当事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	前年同期比 (%)
旅客収入	26,369百万円	159.3
貨物収入	423百万円	134.3
その他	520百万円	94.6
営業収入合計	27,313百万円	156.9

（注）1 旅客収入には、全日本空輸株式会社への座席販売分を含めております。

2 最近2事業年度の主な相手先別の販売実績及び当該販売実績の営業収入合計に対する割合は次のとおりであります。

相手先	前事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)		当事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	
	金額 (百万円)	割合 (%)	金額 (百万円)	割合 (%)
全日本空輸株式会社	8,912	51.2	11,799	43.2

運航実績

当事業年度の運航実績は、次のとおりであります。

項目	当事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	前年同期比 (%)
運航便数	18,967便	140.1
飛行距離	18,257,048km	139.8
飛行時間	30,150時間	140.5

輸送実績

当事業年度の輸送実績は、次のとおりであります。

項目	当事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	前年同期比 (%)
旅客数	1,161,787人	200.4
旅客キ口	1,091,204千人キ口	199.2
座席キ口	2,295,617千席キ口	156.6
座席利用率	47.5%	10.1ポイント増

(注) 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。

なお、路線別の座席利用率は、次のとおりであります。

	前事業年度	当事業年度	備考
「札幌 - 東京」線	34.3%	51.6%	
「旭川 - 東京」線	43.1%	40.6%	
「女満別 - 東京」線	40.2%	42.3%	
「釧路 - 東京」線	42.2%	46.8%	
「帯広 - 東京」線	42.2%	50.7%	
「函館 - 東京」線	40.3%	49.2%	
「札幌 - 仙台」線	35.1%	27.7%	
「札幌 - 名古屋」線	43.9%	57.7%	
「札幌 - 神戸」線	22.7%	37.8%	
「函館 - 名古屋」線	30.2%	39.9%	
路線の平均	37.4%	47.5%	

(注) 座席利用率は当社販売分を表記しております。

(3) 経営者の視点による経営成績等の状況に関する分析

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。

重要な会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定

財務諸表の作成に当たって用いた会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定のうち、重要なものについては、「第5 経理の状況 1 財務諸表等(1)財務諸表 注記事項(重要な会計上の見積り)」に記載のとおりであります。

当事業年度の経営成績の分析

a. 営業収入、事業費及び営業総利益

総座席キロは、運航便数が増加したこと等により、コードシェアによる座席販売分を含め、3,487,195千席キロ(前年同期比48.1%増)となりました。

営業収入は、依然として新型コロナウイルス感染症の影響があったこと等により、航空需要がコロナ前の水準まで回復しなかったことから、27,313百万円(前年同期比56.9%増)となりました。

航行費は、燃料使用量の増加および原油価格の上昇等により航空燃料費が増加し、9,832百万円(前年同期比5.4%増)となりました。

航空機材維持費は、当事業年度中にボーイング767-300型機2機を導入したこと等により減価償却費が増加し、2,670百万円(前年同期比2.8%増)となりました。

整備費は、整備引当金の戻し入れが発生したことで整備引当金繰入額が減少したこと等により、8,572百万円(前年同期比0.2%減)となりました。

運航費は、消耗品費の減少等により、1,240百万円(前年同期比0.6%減)となりました。

運送費は、運航便数の増加等により運送業務委託費が増加し、6,503百万円(前年同期比15.3%増)となりました。

この結果、事業費総額は28,819百万円(前年同期比5.2%増)となり、営業総損失は1,505百万円となりました。

b. 販売費及び一般管理費、営業損益

販売費及び一般管理費は、販売手数料等が増加したこと等により、3,229百万円(前年同期比7.4%増)となり、営業損失は4,735百万円となりました。

c. 営業外損益、経常損益

営業外収益として、雇用調整助成金344百万円、受取負担金115百万円、受取手数料21百万円、為替差益8百万円、受取利息1百万円、営業外費用として支払利息448百万円を計上したこと等により、経常損失は4,692百万円となりました。

d. 当期純損益

特別利益として、受取精算金879百万円、固定資産売却益41百万円、特別損失として固定資産処分損88百万円を計上し、法人税、住民税及び事業税17百万円及び法人税等調整額1,510百万円を計上したことにより、当期純損失は2,367百万円となりました。

財政状態の分析

資産、負債及び純資産の状況

資産の部

資産については、デリバティブ資産が2,098百万円、現金及び預金が593百万円、営業未収入金が523百万円増加したこと等により、前事業年度末と比較して、流動資産が3,864百万円増加しました。

また、リース資産が3,103百万円、長期前払費用等を含む投資その他の資産が767百万円増加したこと等により、前事業年度末と比較して、固定資産が3,246百万円増加しました。

この結果、資産総額は48,850百万円となりました。

負債の部

負債については、営業未払金が545百万円、短期借入金が500百万円減少した一方、1年内返済予定の長期借入金が794百万円、1年内返済予定の関係会社長期借入金が468百万円それぞれ増加したこと等により、前事業年度末と比較して、流動負債が533百万円増加しました。

また、長期借入金が1,244百万円、関係会社長期借入金が743百万円減少した一方、リース債務が3,109百万円増加したこと等により、前事業年度末と比較して、固定負債が677百万円増加しました。

この結果、負債総額は40,745百万円となりました。

純資産の部

株主資本合計は、前事業年度末と比較して、4,485百万円増加しました。この増加は優先株式発行による増資及び当期純損失2,367百万円の計上によるものです。

評価・換算差額等は、原油スワップおよび金利スワップを活用したヘッジ取引に係るものであり、前事業年度末と比較して、1,414百万円増加しました。

この結果、純資産合計は8,105百万円となりました。

資本の財源及び資金の流動性

当社の資本の財源及び資金の流動性につきましては次のとおりです。

当社の運転資金需要のうち主なものは、日々の運航に必要な航空燃油費や、空港使用料など運航経費をはじめ、整備費や運送部門における業務委託費等の事業費のほか、販売費及び一般管理費等の営業費用であります。投資を目的とした資金需要は航空機や航空機のエンジン等への設備投資によるものであります。

当社は、事業運営上必要な流動性と、資金の源泉を安定的に確保することを基本方針としております。

短期運転資金は航空運送事業を中心とした収入金等の他、金融機関からの借入により調達を行っております。設備投資資金につきましてはキャッシュ・フローで賄いきれない分の調達を主とし、その調達手段は金融機関からの長期借入金やファイナンス・リースなど、市場動向や金利動向等を総合的に勘案しながら決定しております。

なお、当事業年度末における借入金及びリース債務を含む有利子負債残高は、27,029百万円となっております。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16,378百万円となっております。

経営成績に重要な影響を与える要因について

当社は、事業等のリスクにおいて、為替レートや原油価格の変動による航行費の増加、航空法及び関連諸法令による規制、自然災害、人財確保等、様々なリスク要因が経営成績に重要な影響を与える可能性があることを認識しております。

そのため当社は、コストを安定させることを目的として、ヘッジ取引の実施、社内管理体制の確立、人材養成体制の見直しや採用の強化等により、経営成績に重要な影響を与えるリスク要因を分散し、リスクの発生を抑え、適切に対応してまいり所存であります。

経営者の問題意識と今後の方針について

当社の経営陣は、現在の事業環境及び入手可能な情報に基づき、迅速かつ最善の経営戦略の立案及び施策の実施に努めております。

また、当社を取り巻く環境は、競合他社との激しい競争に加え、消費者ニーズの多様化や燃料市況等の外部環境が大きく変化する可能性もあることから、幅広い視点で俯瞰した経営戦略の重要性、必要性を認識しております。

加えて、「２ 事業等のリスク」に記載のとおり、コロナ禍の影響により、依然としてコロナ前までの旅客需要の回復までには至っていない状況にあります。感染症収束に伴う従来の水準への回復時期については、引き続き見極めることが困難ではあるものの、全国的にワクチン接種が進んでいることや、IATA（国際航空運送協会）による回復予想等を参考とし、2022年度中を想定しています。

このような状況に対応すべく、需要に応じた機動的な運航調整による収入の最大化、並びに運航関連費用の抑制等を実施しております。

また、前事業年度末時点において、純資産が22億円まで減少し、自己資本比率が5.3%まで低下したことから、早期に自己資本を回復し資金の確保を図ることで財務基盤を強化し、安定的に事業を継続するため2021年7月に優先株式を発行いたしました。

加えて、2022年10月の株式会社ソラシドエアとの共同持株会社設立に向けて、2022年5月に両社による「共同持株会社設立に係る契約書」を締結しました。それぞれ地域に根差した航空会社として地域社会とともに持続的な発展を目指し、可能な限りの業務共通化や知見共有等による更なる費用削減と、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。

以上の対応策を迅速かつ確実に遂行するとともに、事業の継続と従業員の雇用を守るため、前例にとらわれることのない様々な施策を講じてまいります。そして、感染症収束の状況や景気動向等を慎重に注視しつつ、公共交通機関としての役割を全うすべく、事業の回復と更なる飛躍へ向けた体制の構築を進めてまいります。

4【経営上の重要な契約等】

全日本空輸株式会社との業務提携に関する重要な契約の内容

契約の種類	契約の内容	契約相手先	契約日
コードシェアに係わる協力契約	コードシェアリング（国内線共同運航便の運航）の実施等	全日本空輸株式会社	2011年10月20日
業務委託基本契約	販売関連業務、整備業務、地上取扱業務等に係る委託	全日本空輸株式会社	2011年10月20日

当社は、2022年5月27日開催の取締役会において、株式会社ソラシドエアと共同株式移転を通じた共同持株会社設立に係る契約書を締結することを決議し、5月30日付で締結いたしました。

また当社は、2022年6月29日開催の定時株主総会において株式移転計画が承認されました。

これらの詳細につきましては、「第5 経理の状況 1 財務諸表等（1）財務諸表 注記事項（企業結合等関係）」に記載のとおりであります。

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】

(1) 重要な設備の新設等

当事業年度中に実施しました設備投資の総額は5,308百万円であり、主なものは、ボーイング767-300ER型航空機2機の取得2,257百万円であります。

(2) 重要な設備の除却等

当事業年度中においてボーイング767-300型航空機2機を売却しました。

2【主要な設備の状況】

2022年3月31日現在

事業所名 (所在地)	設備の内容	帳簿価額							従業員数 (人)
		建物及び 構築物 (百万円)	航空機 (百万円)	航空機材 (百万円)	車両 運搬具 (百万円)	工具、 器具及 び備品 (百万円)	リース 資産 (百万円)	合計 (百万円)	
本社 (札幌市中央区)	情報機器等	0	—	—	—	6	—	6	74
千歳空港支店 (北海道千歳市)	空港内設備等 空港業務車両	63	—	—	0	10	1	75	160
東京空港支店 (東京都大田区)	空港内設備等 運航部門設備等	151	—	—	—	61	2	215	492
東京事業所 (東京都大田区)	航空機装着部品等 整備部門設備等	58	2,046	39	0	54	13,389	15,589	236

3【設備の新設、除却等の計画】

2022年度において重要な設備の新設及び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	160,000
甲種優先株式	2,800
計	162,800

【発行済株式】

種類	事業年度末現在発行数 (株) (2022年 3 月31日)	提出日現在発行数 (株) (2022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	46,501	46,501	非上場	当社は単元株制度 は採用しておりま せん。(注) 1
甲種優先株式	700	700	非上場	当社は単元株制度 は採用しておりま せん。(注) 1、 2
計	47,201	47,201	—	—

(注) 1 . 当社の株式を譲渡により取得するには、取締役会の承認を要する旨定款に定めております。

(注) 2 . 甲種優先株式の内容は次のとおりであります。

割当先(甲種優先株主)	・ 株式会社日本政策投資銀行 690株 ・ 株式会社北洋銀行 10株
優先配当	年率 4 % により計算される。(払込後 7 年を経過すると年率 8 % となる) 優先配当が実施されない場合は累積するが、非参加型とし、優先配当金及び未払いの累積した優先配当金を超えて、剰余金の配当は行わない。
残余財産の分配	当社は、残余財産を分配するときは、甲種優先株主又は甲種優先登録株式質権者に対して、普通株主又は普通登録株式質権者に先立って定款の定めに従って支払う。
取得条項及び取得請求権	当社は、2022年 7 月16日以降いつでも、金銭を対価として甲種優先株式の全部又は一部を取得することができる。 甲種優先株主との取り決めにより、原則として2028年 7 月15日までは金銭を対価とする取得請求を甲種優先株主は行うことができないが、一定条件下では取得請求が可能になる他、一定事由のもとでは当社の普通株式を対価とする転換請求権を甲種優先株主は行使することができる。
議決権	甲種優先株主は、法令に別段の定めがある場合を除き、株主総会において議決権を有しない。
株式の併合又は分割等	法令に別段の定めがある場合を除き、甲種優先株式について株式の併合又は分割は行わない。甲種優先株主には、募集株式又は募集新株予約権の割当てを受ける権利を与えず、株式又は新株予約権の無償割当てを行わない。

(1) 会社法第322条第 2 項に規定する定款の定めの有無
会社法第322条第 2 項に規定する定款の定めはありません。

(2) 議決権を有しないこととしている理由
資本増強にあたり、既存の株主への影響を考慮したためであります。

(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)
2021年7月16日 (注) 1	700	47,201	3,500	5,825	3,500	3,500
2021年7月16日 (注) 2	-	47,201	5,725	100	3,500	-

(注) 1. 甲種優先株式の発行による増加であります。

2. 会社法第477条第1項及び第488条第1項の規定に基づき、資本金及び資本準備金の額を減少した全額をその他資本剰余金へ振り替えたものであります。

(5) 【所有者別状況】

普通株式

2022年3月31日現在

区分	株式の状況								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)	—	5	—	100	—	—	357	462	—
所有株式数 (株)	—	19,210	—	25,516	—	—	1,775	46,501	—
所有株式数の 割合(%)	—	41.31	—	54.87	—	—	3.82	100.00	—

甲種優先株式

2022年3月31日現在

区分	株式の状況								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)	—	2	—	—	—	—	—	2	—
所有株式数 (株)	—	700	—	—	—	—	—	700	—
所有株式数の 割合(%)	—	100.00	—	—	—	—	—	100.00	—

(6) 【大株主の状況】
所有株式数別

2022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 (%)
(株) 日本政策投資銀行	東京都千代田区大手町 1 丁目 9 番 6 号	15,796	33.47
A N A ホールディングス(株)	東京都港区東新橋 1 丁目 5 番 2 号	6,328	13.41
双日(株)	東京都千代田区内幸町 2 丁目 1 番 1 号	4,650	9.85
(株) 北洋銀行	北海道札幌市中央区大通西 3 丁目 7 番地	2,335	4.95
石屋製菓(株)	北海道札幌市西区宮の沢 2 条 2 丁目11番36号	1,976	4.19
楽天グループ(株)	東京都世田谷区玉川 1 丁目14番 1 号	1,976	4.19
北海道空港(株)	北海道千歳市美々987番地22号	1,581	3.35
東京海上日動火災保険(株)	東京都千代田区丸の内 1 丁目 2 番 1 号	988	2.09
(株) 北海道銀行	北海道札幌市中央区大通西 4 丁目 1 番	691	1.46
ノースパシフィック(株)	北海道札幌市中央区南 8 条西 8 丁目523番地	638	1.35
計	—	36,959	78.30

(注) 発行済株式総数に対する所有株式数の割合は、小数点第 3 位以下を四捨五入して表示しております。
なお、所有株式に係る議決権数の個数の多い順上位10名は、以下のとおりであります。

所有議決権数別

2022年 3 月31日現在

氏名又は名称	住所	所有議決権数 (個)	総株主の議決権 に対する所有議 決権数の割合 (%)
(株) 日本政策投資銀行	東京都千代田区大手町 1 丁目 9 番 6 号	15,106	32.49
A N A ホールディングス(株)	東京都港区東新橋 1 丁目 5 番 2 号	6,328	13.61
双日(株)	東京都千代田区内幸町 2 丁目 1 番 1 号	4,650	10.00
(株) 北洋銀行	北海道札幌市中央区大通西 3 丁目 7 番地	2,325	5.00
石屋製菓(株)	北海道札幌市西区宮の沢 2 条 2 丁目11番36号	1,976	4.25
楽天グループ(株)	東京都世田谷区玉川 1 丁目14番 1 号	1,976	4.25
北海道空港(株)	北海道千歳市美々987番地22号	1,581	3.40
東京海上日動火災保険(株)	東京都千代田区丸の内 1 丁目 2 番 1 号	988	2.12
(株) 北海道銀行	北海道札幌市中央区大通西 4 丁目 1 番	691	1.49
ノースパシフィック(株)	北海道札幌市中央区南 8 条西 8 丁目523番地	638	1.37
計	—	36,259	77.97

(注) 総株主の議決権に対する所有議決権数の割合は、小数点第 3 位以下を四捨五入して表示しております。

(7) 【議決権の状況】

【発行済株式】

2022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	甲種優先株式 700	—	(注)
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)	—	—	—
完全議決権株式 (その他)	普通株式 46,501	46,501	—
発行済株式総数	47,201	—	—
総株主の議決権	—	46,501	—

(注) 甲種優先株式の内容は、「 1 . 株式等の状況 (1) 株式の総数等 発行済株式 (注) 2 」に記載のとおりであります。

【自己株式等】

該当事項はありません。

2【自己株式の取得等の状況】

【株式の種類等】

該当事項はありません。

(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】

該当事項はありません。

(4)【取得自己株式の処理状況及び保有状況】

該当事項はありません。

3【配当政策】

当社におきましては、市場競争力の維持や収益の向上に不可欠な設備投資等を実行するために必要な内部留保を確保しつつ、財政状態及び利益水準を総合的に勘案して配当を決定することを基本方針としております。

当社の剰余金の配当は、期末配当の年 1 回を基本的な方針としております。配当の決定機関は、株主総会であります。

当事業年度の普通株式の期末配当につきましては、新型コロナウイルス感染症の影響により前期に引き続き当期純損失を計上したこと及び先行きの見通しが依然として不透明であることから、誠に遺憾ながら無配とし、甲種優先株式につきましては、定款の定めに従い 1 株につき 283,835.62 円の期末配当とさせていただきます。

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	株式の種類	配当金の総額(百万円)	1 株当たり配当額(円)
2022年 6 月29日 定時株主総会	普通株式	-	-
	甲種優先株式	198	283,835.62

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、当社の経営姿勢及び安全に関する価値観や方向性を社内外に示すものとして、以下の5つを柱とする「企業理念」を定め、事業活動を展開しております。

- ・安全を絶対的使命として追求します
- ・お客様に感動していただける空の旅を提供します
- ・コスト意識を持って企業競争力を強化します
- ・人を活かし育み、活力ある企業風土を創造します
- ・北海道の翼として地域社会の発展に貢献します

当社は、経営環境の変化に迅速かつ的確に対応できる経営体制の確立が、重要な経営課題の一つであるとの認識に立ち、コーポレート・ガバナンスの充実・強化、コンプライアンスの徹底について、経営陣のみならず、全社員が意識し実践することが重要であると考えております。

会社の機関の内容及び内部統制システム・リスク管理体制の整備の状況等

イ 会社の機関の内容

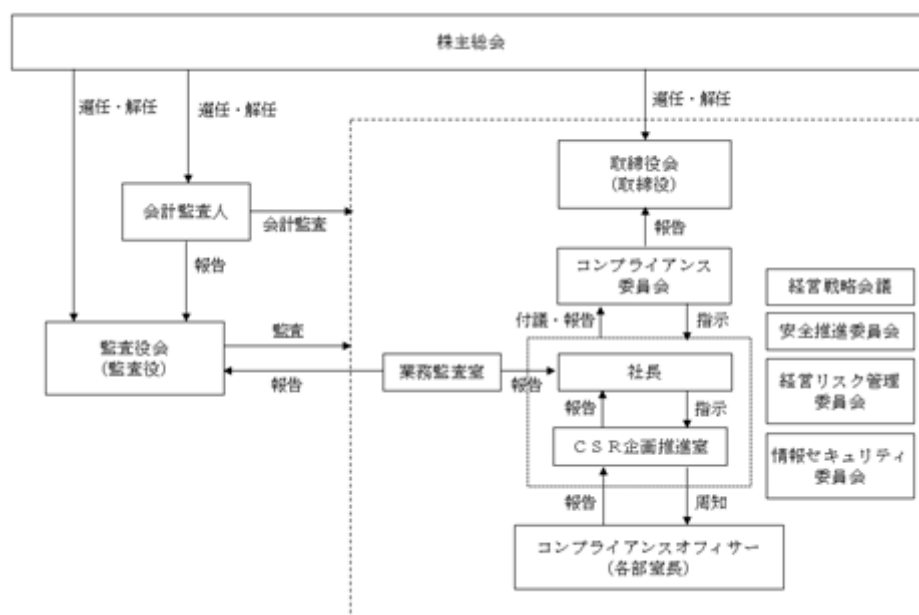
当社は、業務執行上の主要な案件については「経営戦略会議」において審議し意思決定を行っております。

「経営戦略会議」は代表取締役社長が議長を務め、常勤取締役、常勤監査役、執行役員、本部長、そのほか代表取締役社長が指名する者によって構成しております。審議内容は会社業務の統括、経営全般に関する方針、計画並びに業務執行に関する重要事項であります。

業務執行上特に重要な案件については、取締役会に上程し最終的な意思決定を行っております。取締役会は、代表取締役社長が議長を務め、取締役7名の構成となっており、監査役も取締役会に出席しております。決議内容は法令又は定款に定める事項等の案件であります。

また、当社は監査役会制度を採用しております。監査役会は常勤監査役1名及び社外監査役2名により構成されており、取締役の業務執行について適正に監査を行っております。

ロ 会社の機関・内部統制の関係



八 内部統制システム及びリスク管理体制の整備の状況

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

- 1) 当社は、コンプライアンス関連規程及びコンプライアンスマニュアル等の制定等を通じて、取締役及び使用人が法令等を遵守することを確保する態勢を整備しております。
- 2) コンプライアンス推進等に係る諮問機関として「コンプライアンス委員会」を設置し、推進方針・規程・マニュアル等の審議、態勢整備改善状況の審議・検証を行います。
- 3) C S R 企画推進室が、経営リスク管理・内部統制の強化・推進、社内コンプライアンス態勢の構築、広報等を一体的に主管し、適切な管理体制の維持、向上に努めております。
- 4) 社長直属の業務監査室が内部監査を定期的実施し、すべての業務が法令・定款及び社内規程に準拠して適切かつ合理的に行われているか、また、コンプライアンスに係る内部管理体制が適切かつ有効であるかの検証を行い、会社の財産の保全並びに経営効率の向上に努めております。業務監査室は、監査結果を速やかに社長に報告するとともに、必要に応じて取締役会に報告しております。
- 5) 安全運航の最高責任者である社長とそれを補佐する安全統括管理者を所管とし、全社部門横断的な会議体において、取締役が日常運航の状況を逐次確認できる体制を整え、安全管理体制をより強固なものとし、運航品質の向上に努めております。

安全運航に係る法令及び社内規程の遵守を確認する内部安全監査制度により、安全監査部が専門的な立場から検証及び推進に努めております。

- 6) 法令等違反行為の早期発見と是正を図るため、内部通報制度「ヘルプライン窓口」を設置し、C S R 企画推進室担当役員または室長及び社外の弁護士が担当しております。なお、内部通報を行った者が当該内部通報を行ったことを理由として不利な取扱いを受けないことを確保しております。

当事業年度においては、コンプライアンスの推進、内部通報制度の周知と活用を目的として、全社員研修及び新入社員を対象とした対面による研修を開催し、社内浸透を図っております。

- 7) 当社は、社外取締役を必要に応じて選任することにより、取締役の職務執行の監督強化を図っております。

b 取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に対する体制

- 1) 取締役会・経営戦略会議をはじめとする重要な会議の意思決定に係る情報、社長決裁、その他重要な決裁に係る情報を法令及び文書管理規程等に基づき適正に記録・管理・保存し、必要な関係者が閲覧できる体制としております。
- 2) 「情報セキュリティ委員会」を設置し、情報システムの安全性と管理状況についてモニタリングを行い、情報セキュリティに関するリスク管理態勢を整備しております。

c 損失の危険の管理に関する規程その他の体制

- 1) 航空機の安全運航について、安全運航の最高責任者である社長とそれを補佐する安全統括管理者を所管とし、全社部門横断的な会議体において、取締役が日常運航の状況を逐次確認できる体制を整え、安全管理体制をより強固なものとし、運航品質の向上に努めております。

航空安全に関するリスクについては、安全管理規程に基づき、リスクマネジメント会議体（安全推進委員会・安全部長会・飲酒対策会議・各専門機能の安全品質に関わる会議）でリスクの回避・対応策等を協議・策定し、安全性の向上を図っております。また、事故等の危機に際しては、E R M（危機対応マニュアル）に基づいて全社的に対応することとしております。

社長及び安全統括管理者の直轄組織として安全推進と安全監査 2 つの機能を持つ安全推進室を配置し、安全推進部による安全管理システムの運営促進と、安全監査部による当該システムの監視及び継続的な改善を図っております。

- 2) 当社の事業活動に影響を及ぼす可能性がある航空安全以外の経営上のリスクを適切に管理するため、経営リスク管理規程を制定し、リスクアセスメント及びリスクが顕在化した場合の影響の低減・回避等を図るための計画を策定しております。

社長を最高責任者とする「経営リスク管理委員会」を設置し、リスクアセスメントをはじめとする経営リスク管理体制全般の審議及び進捗状況の評価を実施し、リスクの低減・回避等に必要の対策を実行しております。

- 3) コンプライアンス、経営リスク管理及び情報セキュリティ等業務全般に関するリスクの管理について、「コンプライアンス委員会」、「経営リスク管理委員会」、「情報セキュリティ委員会」及び業務監査室が組織横断的リスク状況の監視及び内部管理体制の適切性と有効性の検証を行うとともに、各担当部署において必要な規則・ガイドライン等を整備しております。

なお、当事業年度においては、「コンプライアンス委員会」を 4 回、「経営リスク管理委員会」を 4 回、「情報セキュリティ委員会」を 4 回開催しております。

- 4) 社長が任命する「コンプライアンス・オフィサー」が、C S R 企画推進室と連携し各部室内のコンプライアンスに関する事項を取り扱っております。

- 5) 経理・財務面については、各部室店長による自律的な管理を基本としつつ、本社財務部が統括管理を行っております。経理・財務の内容は、定期的取締役会及び経営戦略会議において報告・審議を行っております。
- 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
- 1) 企業理念に則り、毎年度、経営方針及び事業計画により全社的な目標を設定するとともに、各部門において、その目標達成のための具体策を立案・実行しております。
- 2) 取締役会を原則 2 ヶ月に 1 回開催し、重要事項の決定及び取締役の業務執行状況の監督を行っております。また、社長が議長を務める経営戦略会議を原則毎月 2 回開催し、取締役会の議論を充実させるべく事前審議を行うとともに、業務執行に関する基本事項及び重要事項に係る意思決定を機動的に行っております。
- 3) 日常の職務遂行に際しては、職務権限規程、業務分掌規程等に基づき権限委譲を行い、各レベルの責任者が意思決定ルールに則り業務を遂行しております。
- e 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
- 監査役が求めた場合には、監査役の職務の補助に必要な使用人を配置することとしております。
- f 監査役の職務を補助すべき使用人の取締役からの独立性に関する事項
- 1) 監査役を補助すべき使用人に対する指揮命令は常勤監査役が行います。
- 2) 当該使用人の任命、異動等人事権に係る事項の決定には、常勤監査役の事前の同意を得ることとしております。
- g 取締役及び使用人が監査役に報告するための体制その他の監査役への報告に関する体制
- 1) 常勤監査役は、取締役会のほか、経営戦略会議、安全推進委員会等、重要な会議に出席し重要な報告を受けております。
- 2) 取締役及び使用人は各監査役の要請に応じて必要な報告及び情報提供を行っております。報告・情報提供の主なものは次のとおりです。
- ・ 当社に重要な影響を及ぼす事項
 - ・ 内部監査の実施状況
 - ・ 稟議書類及び監査役から要求された会議議事録
- h その他監査役の監査が実効的に行われていることを確保するための体制
- 1) 社長と監査役は、相互の意思疎通を図るため、必要に応じて会合を持っております。
- 2) 監査役の職務遂行にあたり、監査役が必要と認めた場合には、弁護士、公認会計士等の外部専門家との連携を図れる環境を整備しております。

役員報酬の内容

区分	支給人員（名）	支給額（百万円）
取締役（うち社外取締役）	9（ 2 ）	56（ 1 ）
監査役（うち社外監査役）	1（ - ）	4（ - ）
合計	10	60

責任限定契約の内容の概要

当社は、会社法第427条第1項の規定により、取締役（業務執行取締役等を除く）及び、監査役全員と同法第423条第1項の賠償責任を限定する契約を締結しており、当該契約に基づく賠償の限度額は法令が規定する最低責任限度額であります。なお、当該責任限定が認められるのは、当該取締役（業務執行取締役等を除く）または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。

役員等を被保険者として締結している役員等賠償責任保険契約の内容の概要

当社は、取締役及び監査役全員を対象とする会社法第430条の3第1項の役員等賠償責任保険契約を締結しており、被保険者である取締役及び監査役がその職務の執行に関し責任を負うこと又は当該責任の追及に係る請求を受けることによって生ずることのある損害が填補されます。

取締役の定数

当社の取締役は15名以内とする旨を定款に定めております。

取締役の選任の決議要件

当社は、取締役の選任決議について、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行う旨定款に定めております。

また、取締役の選任決議は、累積投票によらないものとする旨定款に定めております。

取締役及び監査役の責任免除

当社は、会社法第426条第1項の規定により、取締役会の決議をもって同法第423条第1項の行為に関する取締役（取締役であった者を含む。）及び監査役（監査役であった者を含む。）の賠償責任を法令の限度において免除することができる旨定款に定めております。これは、取締役及び監査役がその期待される役割を十分に発揮できることを目的とするものであります。

株主総会の特別決議要件

当社は、株主総会の円滑な運営を行うため、会社法第309条第2項に定める株主総会の特別決議要件について、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3分の2以上をもって行う旨定款に定めております。

(2) 【役員の状況】

役員一覧

男性10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
代表取締役社長 取締役会議長 経営戦略会議議長 安全推進委員会 委員長	草野 晋	1960年10月15日	1983年 4 月 1999年10月 2007年 4 月 2009年 6 月 2011年 6 月 2013年 6 月 2015年 3 月 2015年 6 月 2019年 6 月	日本開発銀行 (現 株式会社日本政策投資銀行) 入行 日本政策投資銀行 (現 株式会社日本政策投資銀行) 審査部課長 同行プロジェクトファイナンス部長 株式会社日本政策投資銀行都市開発部長 同行常務執行役員 同行取締役常務執行役員 当社顧問 当社代表取締役副社長 当社代表取締役社長 (現任)	(注) 3	一株
取締役副社長 企画部総括 総務部総括 マーケティング本部 総括 運送本部総括 I T 推進部担当	手嶋 通晴	1962年10月 3 日	1990年 8 月 2009年 4 月 2011年 4 月 2012年 4 月 2014年 4 月 2016年 4 月 2018年 4 月 2019年 4 月 2020年 4 月 2020年 6 月 2021年 6 月	全日本空輸株式会社入社 同社運航本部業務推進室グループリソース企画部 稼働企画チームリーダー 同社運航本部グループ運営推進室リソース計画・ 開発部長 同社総務部副部長 A N A 成田エアポートサービス株式会社取締役 旅客サービス部長 全日空商事株式会社執行役員 全日本空輸株式会社福岡空港支店副支店長 同社福岡空港支店長 当社顧問 当社専務取締役 当社取締役副社長 (現任)	(注) 3	一株
取締役 安全統括管理者 安全推進委員会 副委員長 安全推進室総括 整備本部総括 整備本部長	岡本 達也	1959年 1 月26日	1981年 4 月 1999年 6 月 2005年 7 月 2008年 4 月 2010年 4 月 2012年 4 月 2014年 4 月 2018年 4 月 2019年 6 月 2020年 4 月 2020年 6 月	全日本空輸株式会社入社 同社整備本部機体メンテナンスセンター生産業務部 計画課リーダー 同社整備本部機体計画部副部長 兼 機体企画チーム リーダー 株式会社エア・ニッポンネットワーク (現 A N A ウ ィングス株式会社) 整備部長 全日本空輸株式会社整備本部機装センター T E A M 装備品生産業務部長 スカイネットアジア航空株式会社 (現 株式会社ソラ シドエア) 整備本部長 A N A ベースメンテナンステクニクス株式会社 代表取締役社長 同社取締役会長 当社執行役員整備本部長 当社執行役員整備本部長 兼 整備訓練部長 当社取締役整備本部長 (現任)	(注) 3	一株
取締役 運航本部総括 運航本部長	中園 幸男	1960年 1 月18日	1982年 1 月 2005年 5 月 2009年 4 月 2012年 4 月 2013年 4 月 2016年11月 2017年 6 月 2019年 6 月 2021年 6 月	全日本空輸株式会社入社 同社運航本部乗員室エアバス乗員部第二課リーダー 同社運航本部乗員室エアバス乗員部副部長 同社フライトオペレーションセンター B 7 7 7 乗員部副部長 同社 A N A 人財大学付部長 当社技術本部運航品質サポート部長 当社執行役員技術本部副本部長 兼 運航品質サポート部長 当社執行役員運航本部副本部長 当社取締役運航本部長 (現任)	(注) 3	一株

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数
取締役 財務部総括 C S R 企画推進室 担当 C S 推進室担当	安廣 孝史	1966年 7 月25日	1990年 4 月 2007年 9 月 2008年 3 月 2008年10月 2011年 5 月 2013年 3 月 2017年 3 月 2018年 6 月 2019年 6 月 2020年 6 月 2021年 6 月	株式会社日本長期信用銀行（現 株式会社新生銀行） 入行 日本政策投資銀行（現 株式会社日本政策投資銀行） 入行 同行経営企画部課長 株式会社日本政策投資銀行金融法人部課長 同行シンジケーショングループ次長 同行監査部内部監査役 D B J アセットマネジメント株式会社リスク管理 部長 同社取締役リスク管理部長 同社取締役執行役員リスク管理部長 同社取締役執行役員リスク管理部長 兼 総務部長 当社取締役（現任）	（注）3	一株
取締役	北川 知弘	1971年 5 月 8 日	1995年 4 月 2015年 4 月 2019年 4 月 2020年 4 月 2021年 4 月 2021年 6 月 2022年 4 月	全日本空輸株式会社入社 同社フライトオペレーションセンター業務推進部 企画チームリーダー A N A ホールディングス株式会社グループ経営戦略 室経営企画部経営戦略チームリーダー 兼 株式会社 A N A 総合研究所 兼 全日本空輸株式会社企画室企画部マネジャー 同社グループ経営戦略室経営企画部担当部長 兼 エアラインマネジメントチームリーダー 同社グループ経営戦略室経営企画部担当部長 兼 エアラインマネジメントチームリーダー 兼 全日本空輸株式会社企画室企画部担当部長 当社取締役（現任） A N A ホールディングス株式会社グループ経営戦略 室エアライン事業部担当部長 兼 全日本空輸株式会社経営戦略室エアライン事業部 担当部長（現任）	（注）3	一株
取締役	福田 健吉	1960年11月10日	1983年 4 月 2007年 4 月 2008年10月 2009年 6 月 2012年 6 月 2014年 6 月 2016年 6 月 2021年 6 月 2022年 6 月	日本開発銀行（現 株式会社日本政策投資銀行）入行 日本政策投資銀行（現 株式会社日本政策投資銀行） 総務部審議役 株式会社日本政策投資銀行管理部長 同行中国支店長 同行執行役員人事部長 同行常務執行役員関西支店長 同行取締役常務執行役員 新むつ小川原株式会社代表取締役社長（現任） 当社取締役（現任）	（注）3	一株
常勤監査役	平尾 清之	1961年12月20日	1986年 4 月 2006年11月 2011年 4 月 2012年 4 月 2012年10月 2013年 4 月 2014年 4 月 2015年 4 月 2017年 4 月 2018年 4 月 2022年 4 月 2022年 6 月	全日本空輸株式会社入社 エアニッポン株式会社整備本部整備部業務課長 同社整備本部整備部長 全日本空輸株式会社整備本部機体計画部副部長 同社整備本部機体事業室整備計画部長 A N A システムズ株式会社事業推進部長 A N A ラインメンテナンステクニクス株式会社 取締役 A N A ラインメンテナンステクニクス株式会社 取締役 兼 A N A ウィングフェローズ・ヴィ王子 株式会社取締役 A N A エアロサブライシステム株式会社取締役 兼 A N A ウィングフェローズ・ヴィ王子株式会社 取締役 A N A ラインメンテナンステクニクス株式会社 代表取締役社長 当社参与 当社監査役（現任）	（注）4	一株

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数
監査役	長野 実	1959年11月16日	1982年 4 月 株式会社北海道拓殖銀行入行 1998年11月 株式会社北洋銀行入行 2005年 6 月 同行経営管理部企画課長 2009年 4 月 同行経営管理部副部長 兼 企画第一課長 2009年 6 月 同行経営管理部部長 2011年 6 月 同行執行役員営業推進統括部長 2012年 6 月 同行執行役員旭川中央支店長 2014年 6 月 同行取締役旭川中央支店長 2015年 4 月 同行取締役本店営業部本店長 2016年 6 月 同行常務取締役本店営業部本店長 2017年 6 月 同行常務取締役 2019年 6 月 同行取締役副頭取（代表取締役）（現任） 2020年 6 月 当社監査役（現任）	（注）5	一株
監査役	箕輪 留以	1969年 9 月21日	1993年 4 月 日本開発銀行(現 株式会社日本政策投資銀行)入行 2009年 7 月 株式会社日本政策投資銀行南九州支店課長 2011年 5 月 同行リスク統括部課長 2012年11月 同行リスク統括部次長 2013年 6 月 同行人事部課長 2016年 6 月 米国スタンフォード大学国際政策研究所(派遣) 2017年 6 月 株式会社日本政策投資銀行企業金融第2部担当部長 2020年 6 月 同行企業金融第2部部長 2021年 6 月 同行北海道支店長（現任） 2021年 6 月 当社監査役（現任）	（注）6	一株
計					一株

- （注）1 取締役北川知弘及び福田健吉は、社外取締役であります。
- 2 監査役長野実及び箕輪留以は、社外監査役であります。
- 3 2022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。
- 4 2022年3月期に係る定時株主総会終結の時から2024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 2020年3月期に係る定時株主総会終結の時から2024年3月期に係る定時株主総会終結の時までであります。
- 6 2021年3月期に係る定時株主総会終結の時から2024年3月期に係る定時株主総会終結の時までであります。
- 7 当社では、業務執行に係る責任と役割を明確にするとともに、意思決定の迅速化および業務遂行機能の効率化を図るため、執行役員制度を導入しております。執行役員は7名で、財務部担当・北海道地域担当 浦澤英史、安全推進室長 矢野伊知郎、運航本部副本部長兼運航品質サポート部長 月井秀樹、総務部長 池田直樹、企画部長 三宅啓文、運送本部長 高松裕史、マーケティング本部長 吉田亮一で構成しております。

社外役員の状況

当社の社外取締役である北川知弘は、ANAホールディングス株式会社グループ経営戦略室エアライン事業部担当部長及び全日本空輸株式会社経営戦略室エアライン事業部担当部長を務めております。ANAホールディングス株式会社は、当社普通株式数の13.61%を保有する大株主であり、同社と航空機のリース契約を締結しております。また、全日本空輸株式会社とは、コードシェアリング（国内線共同運航便の運航）に係る業務提携及び販売関連業務、整備業務、地上取扱業務の委託等、業務上の関係を有しております。

当社の社外取締役である福田健吉は、株式会社日本政策投資銀行出身で、新むつ小川原株式会社代表取締役社長を務めております。同社と当社の間には、取引関係はありません。

当社の社外監査役である長野実は、株式会社北洋銀行の取締役副頭取を務めております。株式会社北洋銀行は、当社普通株式数の5.00%を保有する大株主であり、定常的な銀行取引（同行からの借入を含む）があります。

当社の社外監査役である箕輪留以は、株式会社日本政策投資銀行の北海道支店長を務めております。株式会社日本政策投資銀行は、当社普通株式数の32.49%を保有する大株主であり資金の借入先であります。

(3) 【監査の状況】

監査役監査の状況

当社における監査役監査は、3名の監査役により実施しております。各監査役は取締役会やその他の重要な会議に出席するほか、随時取締役等から営業報告を受け、重要な決裁書類を閲覧し、業務の適法性を監査しております。本社及び各事業所に対する業務監査や調査を行っており、その結果を監査役会及び代表取締役社長に報告しております。また、会計監査人と情報及び意見の交換を行い監査の充実を図っております。

当事業年度において当社は監査役会を6回開催しており、個々の監査役の出席状況については次のとおりであります。

氏名	開催回数	出席回数
後藤 順幸	6	6
友定 聖二（注2）	2	2
長野 実	6	6
箕輪 留以	4	4

（注）1 開催回数が異なるのは、就任・退任時期によるものです。

2 2021年6月29日付で辞任により退任いたしました。

監査役会における主な検討事項は、監査方針・監査計画・監査の方法・各監査役の職務分担の決定、内部統制システムの整備・運用状況、監査環境の整備、会計監査人の監査の相当性、常勤監査役による月次活動報告に基づく情報共有等となっております。

常勤監査役は、取締役会以外にも社内での重要な会議に出席し意見を述べる他、すべての稟議書を閲覧し各部門長に質問、意見等を行っております。加えて、当期は事業の基盤となる人財投資への取り組みのうち、人とコンプライアンスの側面において、従業員の意識や個々人の行動規範に潜在するリスクについて監査にて確認しております。また、業務監査室の行う内部監査に立ち合い、得られた情報については定期的に開催される監査役会において常勤監査役から社外監査役へ報告がなされ、情報の共有化を図っております。

内部監査の状況

当社における内部監査は、業務監査室（4名）により、内部統制システムを踏まえた、経営諸活動全般にわたる監査を実施しております。業務監査室は、監査結果を代表取締役社長及び取締役へ報告し、監査役、会計監査人、関連部署等と監査に関する情報交換及び連携業務を行うとともに、監査結果に基づく助言、提言及び監査に関わる社内啓発等を行っております。

業務監査室は定例監査計画に基づき、監査役監査と連動して、2008年4月より全部門を対象とした監査を実施しております。これにより、被監査部門では業務遂行についての「自己評価」を行い、それをもとに定例監査において業務の執行状況と問題点（リスク）の把握を図りつつ、業務監査室と被監査部門が一体となって、内部統制の充実を目指しております。これからも、事業活動のモニタリング機能の拡充を含め、内部監査のいっそうの着実な実施に努めてまいります。

会計監査の状況

イ 監査法人の名称

有限責任監査法人トーマツ

ロ 継続監査期間

23年間

ハ 業務を執行した公認会計士

指定有限責任社員 業務執行社員 瀬戸 卓

指定有限責任社員 業務執行社員 木村 彰夫

ニ 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員は、公認会計士 2 名、その他12名であります。

ホ 監査法人の選定方針と理由

当社は適切な会計監査が実施されるよう、監査法人の品質管理体制が適切であり、独立性及び監査の実施体制に問題がないことを確認し、有限責任監査法人トーマツを監査公認会計士等に選定しております。

ヘ 監査役及び監査役会による監査法人の評価

当社の監査役及び監査役会は、有限責任監査法人トーマツについて、会計監査人の適格性・独立性を害する事由等の発生はなく、適正な監査の遂行が可能であると評価しております。

監査報酬の内容等

イ 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)
16	—	17	7

当社における非監査業務は、連結決算体制の構築に関するアドバイザリー業務等であります。

ロ 監査公認会計士等と同一のネットワーク（デロイト・トウシュ・トーマツグループ）に対する報酬（イを除く）

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)
—	2	—	2

当社における非監査業務は、税務に関するアドバイザリー業務等であります。

ハ その他の重要な監査証明業務に基づく報酬の内容

（前事業年度）

該当事項はありません。

（当事業年度）

該当事項はありません。

ニ 監査報酬の決定方針

当社の監査公認会計士等に対する監査報酬の決定方針としましては、代表取締役が監査役会の同意を得て定める旨を定款に定めております。

ホ 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及び報酬見積りの算定根拠等が適切であるかどうかについて検証を行い、報酬等の額について同意しております。

(4) 【 役員の報酬等 】

当社は、非上場会社でありますので、記載すべき事項はありません。

なお、役員報酬の内容につきましては、「 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」に記載しております。

(5) 【 株式の保有状況 】

当社は非上場会社でありますので、記載すべき事項はありません。

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（2021年4月1日から2022年3月31日まで）の財務諸表について、有限責任監査法人トーマツにより監査を受けております。

3 連結財務諸表について

当社は子会社がありませんので、連結財務諸表を作成しておりません。

1 【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 (2021年 3 月31日)	当事業年度 (2022年 3 月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	16,033	16,627
営業未収入金	410	933
有価証券	-	200
貯蔵品	221	193
前払費用	293	331
未収還付法人税等	48	0
デリバティブ債権	776	2,875
その他	1,066	1,552
流動資産合計	18,849	22,714
固定資産		
有形固定資産		
建物	490	508
減価償却累計額	190	219
建物（純額）	300	289
航空機	5,511	2,861
減価償却累計額	3,063	814
航空機（純額）	1 2,447	1 2,046
工具、器具及び備品	559	571
減価償却累計額	365	415
工具、器具及び備品（純額）	194	156
リース資産	23,307	28,451
減価償却累計額	13,007	15,048
リース資産（純額）	10,299	13,403
建設仮勘定	26	132
その他	545	346
減価償却累計額	483	301
その他（純額）	62	44
有形固定資産合計	13,331	16,074
無形固定資産		
ソフトウェア	405	140
その他	0	0
無形固定資産合計	405	141
投資その他の資産		
投資有価証券	200	-
長期前払費用	1 6,721	1 6,858
繰延税金資産	1,810	2,586
その他	421	476
投資その他の資産合計	9,153	9,920
固定資産合計	22,890	26,136
資産合計	41,739	48,850

(単位：百万円)

	前事業年度 (2021年 3 月31日)	当事業年度 (2022年 3 月31日)
負債の部		
流動負債		
営業未払金	5,583	5,037
短期借入金	500	-
1 年内返済予定の長期借入金	1 450	1 1,244
1 年内返済予定の関係会社長期借入金	1 275	1 743
リース債務	2,017	2,171
未払金	1,135	748
未払費用	197	305
未払法人税等	20	17
預り金	246	1,857
その他	1,275	109
流動負債合計	11,701	12,235
固定負債		
長期借入金	1 6,575	1 5,331
関係会社長期借入金	1 5,412	1 4,668
リース債務	9,761	12,871
退職給付引当金	913	993
航空機材整備引当金	5,169	4,645
固定負債合計	27,832	28,510
負債合計	39,534	40,745
純資産の部		
株主資本		
資本金	2,325	100
資本剰余金		
その他資本剰余金	947	8,641
資本剰余金合計	947	8,641
利益剰余金		
利益準備金	197	-
その他利益剰余金		
繰越利益剰余金	1,729	2,514
利益剰余金合計	1,531	2,514
株主資本合計	1,741	6,226
評価・換算差額等		
繰延ヘッジ損益	464	1,878
評価・換算差額等合計	464	1,878
純資産合計	2,205	8,105
負債純資産合計	41,739	48,850

【損益計算書】

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
営業収入	1 17,413	1 27,313
事業費		
航行費	9,325	9,832
航空機材維持費	2,597	2,670
整備費	8,589	8,572
運航費	1,247	1,240
運送費	5,642	6,503
事業費合計	27,402	28,819
営業総損失()	9,988	1,505
販売費及び一般管理費		
業務委託費	991	1,101
販売手数料	233	329
広告宣伝費	76	33
役員報酬	77	60
給料及び手当	735	728
減価償却費	211	201
その他	681	774
販売費及び一般管理費合計	3,007	3,229
営業損失()	12,996	4,735
営業外収益		
受取利息	7	1
有価証券利息	11	0
受取手数料	11	21
受取負担金	-	115
為替差益	-	8
雇用調整助成金	605	344
その他	105	47
営業外収益合計	741	538
営業外費用		
支払利息	677	448
原油スワップ差損	103	-
為替差損	46	-
その他	108	47
営業外費用合計	935	496
経常損失()	13,190	4,692
特別利益		
固定資産売却益	-	2 41
受取精算金	-	879
特別利益合計	-	921
特別損失		
固定資産処分損	-	3 88
減損損失	4 194	-
特別損失合計	194	88
税引前当期純損失()	13,384	3,860
法人税、住民税及び事業税	12	17
法人税等調整額	1,216	1,510
法人税等合計	1,203	1,492
当期純損失()	12,180	2,367

【事業費明細書】

		前事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)		当事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	
区分	注記 番号	金額(百万円)	構成比 (%)	金額(百万円)	構成比 (%)
1 航行費					
運航乗務員人件費		1,624		1,622	
航空燃油費及び燃料税		5,306		6,886	
空港使用料		2,394		1,323	
計		9,325	34.0	9,832	34.1
2 航空機材維持費					
航空機等減価償却費		2,387		2,430	
航空機保険料		101		124	
航空機賃借料		-		18	
その他		108		97	
計		2,597	9.5	2,670	9.3
3 整備費					
人件費		1,215		1,229	
部品費		123		77	
業務委託費		5,323		5,488	
航空機材整備引当金繰入額		1,466		1,362	
その他		460		414	
計		8,589	31.3	8,572	29.7
4 運航費					
人件費		602		620	
業務委託費		91		89	
乗員訓練費		189		189	
運航乗員旅費		159		157	
その他		204		183	
計		1,247	4.6	1,240	4.3
5 運送費					
人件費		1,075		1,033	
客室乗員人件費		964		965	
業務委託費		1,958		2,586	
機内サービス費		91		103	
航空保安役務費		304		395	
賃借料		644		698	
客室乗務員旅費		40		62	
その他		564		658	
計		5,642	20.6	6,503	22.6
事業費合計		27,402	100	28,819	100

【株主資本等変動計算書】

前事業年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本					
	資本金	資本剰余金	利益剰余金			株主資本合計
		その他資本剰余金	利益準備金	その他利益剰余金	利益剰余金合計	
				繰越利益剰余金		
当期首残高	2,325	947	197	10,450	10,648	13,921
当期変動額						
当期純損失（ ）				12,180	12,180	12,180
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）						
当期変動額合計	-	-	-	12,180	12,180	12,180
当期末残高	2,325	947	197	1,729	1,531	1,741

	評価・ 換算差額等	純資産合計
	繰延ヘッジ損益	
当期首残高	1,070	12,851
当期変動額		
当期純損失（ ）		12,180
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）	1,534	1,534
当期変動額合計	1,534	10,645
当期末残高	464	2,205

当事業年度（自 2021年 4 月 1 日 至 2022年 3 月31日）

（単位：百万円）

	株主資本					
	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	利益準備金	その他利益剰余金
						繰越利益剰余金
当期首残高	2,325	-	947	947	197	1,729
会計方針の変更による累積的影響額						147
会計方針の変更を反映した当期首残高	2,325	-	947	947	197	1,876
当期変動額						
新株の発行	3,500	3,500		3,500		
減資	5,725	3,500	9,225	5,725		
欠損填補			1,531	1,531	197	1,729
当期純損失（ ）						2,367
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）						
当期変動額合計	2,225	-	7,693	7,693	197	637
当期末残高	100	-	8,641	8,641	-	2,514

	株主資本		評価・ 換算差額等	純資産合計
	利益剰余金	株主資本合計	繰延ヘッジ損益	
	利益剰余金 合計			
当期首残高	1,531	1,741	464	2,205
会計方針の変更による 累積的影響額	147	147		147
会計方針の変更を反映した 当期首残高	1,678	1,594	464	2,058
当期変動額				
新株の発行	-	7,000		7,000
減資	-	-		-
欠損填補	1,531	-		-
当期純損失（　）	2,367	2,367		2,367
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）			1,414	1,414
当期変動額合計	835	4,632	1,414	6,046
当期末残高	2,514	6,226	1,878	8,105

【キャッシュ・フロー計算書】

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税引前当期純損失 ()	13,384	3,860
減価償却費	4,336	4,471
減損損失	194	-
航空機材整備引当金の増減額 (は減少)	880	523
支払利息	677	448
為替差損益 (は益)	29	218
営業債権の増減額 (は増加)	79	523
前払費用の増減額 (は増加)	41	34
未収入金の増減額 (は増加)	446	855
その他の流動資産の増減額 (は増加)	119	26
営業債務の増減額 (は減少)	4,652	228
未払金の増減額 (は減少)	211	518
未払費用の増減額 (は減少)	203	108
前受金の増減額 (は減少)	1,272	1,310
預り金の増減額 (は減少)	195	1,610
その他	137	899
小計	9,955	561
利息の受取額	39	2
利息の支払額	662	453
法人税等の支払額又は還付額 (は支払)	602	7
営業活動によるキャッシュ・フロー	9,975	1,004
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	214	1,004
定期預金の払戻による収入	1,065	1,014
有価証券の償還による収入	1,045	-
有形固定資産の取得による支出	218	390
有形固定資産の売却による収入	0	41
無形固定資産の取得による支出	108	-
投資有価証券の償還による収入	666	-
敷金及び保証金の差入による支出	2	51
敷金及び保証金の回収による収入	4	1
長期前払費用の取得による支出	505	1,968
長期前払費用の売却による収入	95	-
その他	5	5
投資活動によるキャッシュ・フロー	1,822	2,362
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入れによる収入	500	-
短期借入金の返済による支出	-	500
長期借入れによる収入	11,200	-
長期借入金の返済による支出	675	725
リース債務の返済による支出	1,931	2,022
株式の発行による収入	-	7,000
担保に供した預金の増減額 (は増加)	1,396	-
財務活動によるキャッシュ・フロー	10,489	3,752
現金及び現金同等物に係る換算差額	87	184
現金及び現金同等物の増減額 (は減少)	2,423	569
現金及び現金同等物の期首残高	13,385	15,809
現金及び現金同等物の期末残高	15,809	16,378

【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

(1) 満期保有目的の債券

償却原価法(定額法)によっております。

2 デリバティブ等の評価基準及び評価方法

(1) デリバティブ

時価法によっております。

3 棚卸資産の評価基準及び評価方法

(1) 貯蔵品

最終仕入原価法(収益性の低下による簿価切下げの方法)によっております。

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)

主として定率法によっておりますが、建物(附属設備を除く)及び航空機並びに2016年4月1日以後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 3～39年

航空機 10年

工具、器具及び備品 3～20年

(2) 無形固定資産(リース資産を除く)

定額法によっております。

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

所有権移転ファイナンス・リース取引に係るリース資産

自己所有の固定資産に適用する減価償却方法と同一の方法を採用しております。

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、残存価額を零とする定額法を採用しております。

5 引当金の計上基準

(1) 貸倒引当金

債権の貸倒損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率により、貸倒懸念債権等特定の債権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) 退職給付引当金

従業員の退職給付に備えるため、当事業年度末における退職給付債務の見込額に基づき計上しております。

退職給付見込額の期間帰属方法

退職給付債務の算定にあたり、退職給付見込額を当事業年度末までの期間に帰属させる方法については、給付算定式基準によっております。

数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法

過去勤務費用は、その発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数(10年)による定額法により費用処理しております。

数理計算上の差異は、各事業年度の発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数(10年)による定額法により按分した額をそれぞれ発生の翌事業年度から費用処理しております。

(3) 航空機材整備引当金

主な定例整備費用の支出に備えるため、当事業年度末までの運航実績に基づく負担額を計上しております。

6 収益の計上基準

営業収入のうち、国内定期旅客収入の計上は搭乗基準によっております。

また、当社が旅客運送サービスの利用に応じて付与するA I R D Oポイントについては、A I R D Oポイントと交換されるサービスの利用時またはA I R D Oポイントの失効時に収益を計上しております。

7 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。また、為替予約が付されている外貨建金銭債権債務等については、振当処理を行っております。

(2) ヘッジ手段とヘッジ対象

ヘッジ手段・・・為替予約、原油スワップ、金利スワップ

ヘッジ対象・・・外貨建予定取引、航空燃料購入予定取引、借入金利息

(3) ヘッジ方針

当社の内規である「市場リスク管理規程」及び「市場リスク管理要領」に基づき、為替変動リスク、原油価格変動リスク、金利変動リスクをヘッジしております。

(4) ヘッジ有効性評価の方法

ヘッジ対象の相場変動又はキャッシュ・フロー変動の累計とヘッジ手段の相場変動又はキャッシュ・フロー変動の累計を比較し、その変動額の比率によって有効性の評価をしております。

ただし、為替予約については、為替予約の締結時に、リスク管理方針に従って、米貨建による同一金額で同一期日の為替予約をそれぞれ振当てているため、その後の為替相場の変動による相関関係は完全に確保されているので、決算日における有効性の評価を省略しております。

8 キャッシュ・フロー計算書における資金の範囲

手許現金、随時引き出し可能な預金及び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取得日から3ヶ月以内に償還期限の到来する短期投資からなっております。

(重要な会計上の見積り)

会計上の見積りにより当事業年度に係る財務諸表にその額を計上した項目であって、翌事業年度以降に係る財務諸表に重要な影響を及ぼす可能性があるものは、次のとおりです。

(1) 航空機及びエンジンの将来発生整備費用の見積り

当事業年度の財務諸表に計上した金額

	前事業年度	当事業年度
航空機材整備引当金（百万円）	5,169	4,645

重要な会計上の見積りの内容に関する情報

当社は、将来発生する航空機及びエンジンの主な定例整備費用の支出に備え、航空機材整備引当金を計上しております。過去の整備実績における整備単価や整備工数を使用し、整備管理部門が策定する航空機の定例整備計画及びエンジン整備計画に基づき将来発生する整備費用総額を見積り、航空機の使用期間やエンジンの使用回数に応じて引当計上を行っております。

当社は、将来発生する整備費用総額の見積りにあたり、将来の整備工数が過去実施した同種の整備実績と同程度に発生すること、将来の整備単価が過去実施した整備における適用単価と同水準であること等の仮定を置いております。

将来の整備工数や整備単価は、実際の整備における想定外の不具合箇所の発見や整備委託先の変更等の理由により、想定と乖離する可能性があります。また定例整備計画及びエンジン整備計画は、当社が策定する中長期的な機材計画及び事業計画ならびに年間の運航計画に基づき策定されておりますが、航空機及びエンジンに関する技術的問題の発生や日々の運航中に発生する不具合等の要因により見直される可能性があります。これらの事象が発生した場合には、翌事業年度以降の財務諸表において、航空機材整備引当金の金額に重要な影響を及ぼす可能性があります。

(2) 繰延税金資産の回収可能性

当事業年度の財務諸表に計上した金額

	前事業年度	当事業年度
繰延税金資産（百万円）	1,810	2,586

重要な会計上の見積りの内容に関する情報

当社の繰延税金資産は、税務上の繰越欠損金及び将来減算一時差異について、収益力及びタックス・プランニングに基づく将来の課税所得発生額を見積り、将来の税金負担額を軽減する効果を有すると認められる範囲内で計上しております。繰延税金資産の算定には、期末日において施行されている法令に基づき、税務上の繰越欠損金及び将来減算一時差異が解消されると予想される時点における税率を使用しております。

当社は、将来の課税所得発生額を、主に経営者により承認された事業計画に基づき見積っております。当社は事業計画の策定にあたり、旅客数や旅客単価、運航便数の設定及び主な事業費を構成する航空燃料単価や業務委託単価について一定の仮定を置いております。旅客数及び旅客単価は国内外の経済情勢の変動及びそれに伴う航空需要の変動や同業他社との競合等により、航空燃料単価及び業務委託単価は原油価格の変動や委託先との価格交渉の結果等により影響を受ける可能性があり、また運航便数は旅客需要の動向等により計画と乖離する可能性があります。これらの要因により、課税所得の発生時期及び金額が見積りと異なった場合、翌事業年度以降の財務諸表において、繰延税金資産の金額に重要な影響を及ぼす可能性があります。

新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、依然として航空需要は不安定な状況が続いており、当社の事業基盤及び経営基盤に影響を及ぼしております。一方で、ワクチン接種をはじめとした感染症予防対策が2020年度以降着実に進められており、今後もワクチン接種と治療薬の開発が進展すれば、感染者数抑え込みに一進一退は見られながらも需要の回復が従来以上に見込まれます。

当社は上述した仮定に基づき将来課税所得を見積り、繰延税金資産の回収可能性を評価しております。

繰延税金資産に関する内容及び金額ならびに評価性引当額については、「注記事項（税効果会計関係）」に記載しております。

(3) 固定資産の減損

当事業年度の財務諸表に計上した金額

	前事業年度	当事業年度
有形固定資産（百万円）	13,331	16,074
無形固定資産（百万円）	405	141
減損損失（百万円）	194	-

重要な会計上の見積りの内容に関する情報

当社は、資産及び資産グループについて減損の兆候の有無を判定しております。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いるため、事業用資産については全社一体としてグルーピングを行っており、売却予定資産については個別資産ごとにグルーピングを行っております。

資産または資産グループに減損の兆候が存在する場合、当該資産または資産グループから得られる割引前将来キャッシュ・フローに基づき、減損の認識の要否を判定しております。減損損失を認識すべきであると判定された資産または資産グループについては、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。

当社は、固定資産の減損損失の要否を判定するにあたり、将来キャッシュ・フローについて一定の仮定を置いております。将来キャッシュ・フローの見積りの前提となる主要な仮定としては、「(1) 航空機及びエンジンの将来発生整備費用の見積り 重要な会計上の見積りの内容に関する情報」に記載した航空機及びエンジン整備に関する仮定、「(2) 繰延税金資産の回収可能性 重要な会計上の見積りの内容に関する情報」に記載した旅客数、運航便数及び各種単価に関する仮定並びに新型コロナウイルス感染症影響からの回復に関する仮定があります。

当社はこれらの仮定に基づき将来キャッシュ・フローを見積り、減損損失の要否を判定しております。将来キャッシュ・フローの金額が見積りと異なった場合、翌事業年度以降の財務諸表に重要な影響を及ぼす可能性があります。

（会計方針の変更）

（収益認識に関する会計基準等の適用）

「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号 2020年3月31日。以下「収益認識会計基準」という。）等を当事業年度の期首から適用し、約束した財又はサービスの支配が顧客に移転した時点で、当該財又はサービスと交換に受け取ると見込まれる金額で収益を認識することといたしました。

当社が旅客運送サービスの利用に応じて付与するA I R D Oポイントについて、付与したA I R D Oポイントに配分された取引価格を履行義務として認識し、契約負債に計上する方法に変更し、A I R D Oポイントと交換されるサービスの利用時又はA I R D Oポイントの失効時に収益を認識することとしました。取引価格は契約に含まれる履行義務ごとの独立販売価格の比率に基づいて配分されております。

収益認識会計基準の適用については、収益認識会計基準第84項ただし書きに定める経過的な取扱いに従っており、当事業年度の期首より前に新たな会計方針を遡及適用した場合の累積的影響額を、当事業年度の期首の繰越利益剰余金に加減し、当該期首残高から新たな会計方針を適用しております。

当事業年度の期首の純資産に累積的影響額が反映されたことにより、株主資本等変動計算書の繰越利益剰余金の期首残高は147百万円減少しております。なお、当事業年度の営業収入、営業損失、経常損失及び税引前当期純損失に与える影響は軽微であります。

なお、収益認識会計基準第89-3項に定める経過的な取扱いに従って、前事業年度に係る「収益認識関係」注記については記載しておりません。

（時価の算定に関する会計基準等の適用）

「時価の算定に関する会計基準」（企業会計基準第30号 2019年7月4日。以下「時価算定会計基準」という。）等を当事業年度の期首から適用し、時価算定会計基準第19項及び「金融商品に関する会計基準」（企業会計基準第10号 2019年7月4日）第44-2項に定める経過的な取扱いに従って、時価算定会計基準等が定める新たな会計方針を将来にわたって適用することといたしました。

また、「金融商品関係」注記において、金融商品の時価のレベルごとの内訳等に関する事項等の注記を行うことといたしました。ただし、「金融商品の時価等の開示に関する適用指針」（企業会計基準適用指針第19号 2019年7月4日）第7-4項に定める経過的な取扱いに従って、当該注記のうち前事業年度に係るものについては記載しておりません。

（表示方法の変更）

（貸借対照表）

前事業年度において、「流動資産」の「その他」に含めていた「デリバティブ債権」は資産の総額の100分の5を超えたため、当事業年度より独立掲記することとしました。この表示方法の変更を反映させるため、前事業年度の財務諸表の組替えを行っております。

この結果、前事業年度の貸借対照表において、「流動資産」の「その他」に表示していた1,842百万円は、「デリバティブ債権」776万円、「その他」1,066百万円として組み替えております。

（キャッシュ・フロー計算書）

前事業年度において、「営業活動によるキャッシュ・フロー」の「その他」に含めていた「預り金の増減額」は、金額的重要性が増したため、当事業年度より独立掲記することとしました。この表示方法の変更を反映させるため、前事業年度の財務諸表の組替えを行っております。

この結果、前事業年度のキャッシュ・フロー計算書において、「営業活動によるキャッシュ・フロー」の「その他」に表示していた57百万円は、「預り金の増減額」195百万円、「その他」137百万円として組み替えております。

（会計上の見積りの変更）

航空機材整備引当金

従来より主な定例整備費用の支出に備えるため航空機材整備引当金を計上しておりますが、当事業年度において取引先と航空機賃貸借契約書に関する覚書を締結したことに伴い、前事業年度末の貸借対照表で計上した航空機材整備引当金のうち不要となる金額が判明したため、当該金額を取崩しております。

これにより、当事業年度の損益計算書において、営業損失、経常損失、税引前当期純損失がそれぞれ570百万円減少しております。

(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 (2021年3月31日)	当事業年度 (2022年3月31日)
航空機	2,333百万円	2,046百万円
長期前払費用	2,960	3,093
計	5,293	5,140

担保付債務は、次のとおりであります。

当社は、航空機材の購入資金の一部を調達するため航空機機材を担保として、取引金融機関4先とシンジケートローン契約を締結しております。

	前事業年度 (2021年3月31日)	当事業年度 (2022年3月31日)
1年内返済予定の長期借入金	350百万円	1,100百万円
1年内返済予定の関係会社長期借入金	275	743
長期借入金	5,525	4,425
関係会社長期借入金	5,412	4,668
計	11,562	10,937

2 当社は、運転資金の効率的な調達を行うため取引金融機関と当座貸越契約を締結しております。契約に基づく事業年度末における当座貸越契約に係る借入未実行残高は次のとおりであります。

	前事業年度 (2021年3月31日)	当事業年度 (2022年3月31日)
当座貸越極度額	4,500百万円	4,500百万円
借入実行残高	500	—
差引額	4,000	4,500

(損益計算書関係)

1 顧客との契約から生じる収益

営業収入については、顧客との契約から生じる収益及びそれ以外の収益を区分して記載しておりません。顧客との契約から生じる収益の金額は、財務諸表「注記事項（収益認識関係）1．顧客との契約から生じる収益を分解した情報」に記載しております。

2 固定資産売却益の内容は次のとおりであります。

	前事業年度 (自 2020年 4 月 1 日 至 2021年 3 月31日)	当事業年度 (自 2021年 4 月 1 日 至 2022年 3 月31日)
航空機	—百万円	41百万円

3 固定資産処分損の内容は次のとおりであります。

	前事業年度 (自 2020年 4 月 1 日 至 2021年 3 月31日)	当事業年度 (自 2021年 4 月 1 日 至 2022年 3 月31日)
ソフトウェア	—百万円	88百万円
工具、器具及び備品	—	0
有形固定資産その他	—	0
計	—	88

4 減損損失

前事業年度において、当社は以下の資産について減損損失を計上しました。

用途	種類	場所
売却予定資産	長期前払費用	—

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いるため、事業用資産については全社一体としてグルーピングを行っており、売却予定資産については個別資産ごとにグルーピングを行っております。

航空機エンジンに関わる長期前払費用について、当社が保有するボーイング767-300型機を前事業年度中に一部退役させたことから、前事業年度において帳簿価額を回収可能額まで減額し、当該減少額を減損損失（194百万円）として特別損失に計上しました。

なお、当該資産の回収可能額は、正味売却価額によって測定しております。正味売却価額については、売却見積額に基づき算定しております。

なお、当事業年度については、該当事項はありません。

(株主資本等変動計算書関係)

前事業年度(自 2020年4月1日 至 2021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)	46,501	—	—	46,501

2 配当に関する事項

(1) 配当金支払額

該当事項はありません。

(2) 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になるもの

当事業年度の期末配当は無配につき、該当事項はありません。

当事業年度(自 2021年4月1日 至 2022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)	46,501	—	—	46,501
甲種優先株式(株) (注)	—	700	—	700
計	46,501	700	—	47,201

(注) 甲種優先株式の発行済株式総数の増加700株は、第三者割当による新株の発行による増加であります。

2 配当に関する事項

(1) 配当金支払額

該当事項はありません。

(2) 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になるもの

付議	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
2022年6月29日 定時株主総会	甲種優先株式	その他 資本剰余金	198	283,835.62	2022年3月31日	2022年6月30日

(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

	前事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
現金及び預金勘定	16,033百万円	16,627百万円
預入期間が3ヶ月を超える定期預金	224	248
現金及び現金同等物	15,809	16,378

2 重要な非資金取引の内容

前事業年度(自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)

該当事項はありません。

当事業年度(自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

当事業年度に新たに計上したファイナンス・リース取引に係る資産及び債務の額は、5,144百万円であります。

(リース取引関係)

(借主側)

1. ファイナンス・リース取引

所有権移転ファイナンス・リース取引

リース資産の内容

航空機であります。

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。

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

主として、整備設備(車両運搬具)、サーバー及び事務機器(工具、器具及び備品)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

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 (2021年3月31日)	当事業年度 (2022年3月31日)
1年以内(百万円)	161	159
1年超(百万円)	161	0
合計(百万円)	322	159

(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、設備投資計画に基づいた必要な資金については原則として自己資金で賄い、必要に応じ銀行等金融機関からの借入とする方針であります。一時的な余資は主に流動性の高い金融資産で運用しております。なお、デリバティブは、後述するリスク回避を目的としており、投機的な取引は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

有価証券は、主に満期保有目的の債券であり、市場価格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、そのほとんどが1年以内の支払期日であります。一部外貨建てのものについては、為替の変動リスクに晒されております。

長期借入金及びリース債務は、主に設備投資に係る資金調達を目的としております。このうち一部は、金利の変動リスクに晒されておりますが、デリバティブ取引(金利スワップ取引)を利用してヘッジしております。

当社のデリバティブ取引は、外貨建予定取引の為替変動リスク及び航空燃料購入取引における原油価格変動リスク並びに借入金に係る支払金利の変動リスクを抑制し、コストを安定させることを目的として利用しております。なお、デリバティブ取引を利用してヘッジ会計を行っております。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については、前述の重要な会計方針「7 ヘッジ会計の方法」をご参照下さい。

(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、債権管理部門が主要な取引先の状況を定期的にモニタリングし、財務部が取引相手ごとに期日及び残高を管理することで、財務状況等の悪化等による回収懸念の早期把握や軽減を図っております。

満期保有目的の債券は、格付の高い債券のみを対象としているため、信用リスクは僅少であります。

デリバティブ取引については、取引相手先を高格付を有する金融機関及び商社に限定しているため信用リスクはほとんどないと認識しております。

市場リスク(為替・金利及び原油価格等の変動リスク)の管理

当社は、外貨建ての営業債務について、契約書に基づいた通貨別月別に把握された為替の変動リスクに対して、為替予約を利用してヘッジしております。また、借入金に係る支払金利の変動リスクに対しては金利スワップ取引を利用し、原油価格の変動リスクに対しては原油スワップ取引によるヘッジを定例的に行い、変動リスクを分散しております。

有価証券については、定期的に時価や発行体の財務状況等を把握しております。

デリバティブ取引の執行・管理については、当社の内規である取引権限及び取引限度額等を定めた「市場リスク管理規程」及び「市場リスク管理要領」に従い、財務部内の取引執行グループ及び取引管理グループが、財務担当役員の承認を得て行っております。月次の取引実績は、経営戦略会議に報告しております。

資金調達に係る流動性リスク(支払期日に支払いを実行できなくなるリスク)の管理

当社は、財務部が適時に資金繰表を作成・更新するとともに、手許流動性の維持などにより流動性リスクを管理しております。

(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、注記事項「デリバティブ取引関係」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。

前事業年度 (2021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)
(1) 有価証券 (2)	200	200	0
資産計	200	200	0
(1) 長期借入金 (3)	12,712	12,638	73
(2) リース債務 (4)	11,779	13,102	1,322
負債計	24,492	25,741	1,249
デリバティブ取引 (5)	773	773	—

- (1) 「現金及び預金」及び「営業未払金」については、現金であること、及び預金並びに営業未払金は短期間で決済されるため時価が帳簿価額に近似するものであることから、記載を省略しております。
- (2) 有価証券には、投資有価証券を含めております。
- (3) 長期借入金には、1年内返済予定の長期借入金、1年内返済予定の関係会社長期借入金及び関係会社長期借入金を含めております。
- (4) リース債務には、1年内返済予定のリース債務を含めております。
- (5) 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ます。

当事業年度 (2022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)
(1) 有価証券	200	200	0
資産計	200	200	0
(1) 長期借入金 (2)	11,987	11,879	108
(2) リース債務 (3)	15,042	15,651	608
負債計	27,029	27,530	500
デリバティブ取引 (4)	2,874	2,874	—

- (1) 「現金及び預金」及び「営業未払金」については、現金であること、及び預金並びに営業未払金は短期間で決済されるため時価が帳簿価額に近似するものであることから、記載を省略しております。
- (2) 長期借入金には、1年内返済予定の長期借入金、1年内返済予定の関係会社長期借入金及び関係会社長期借入金を含めております。
- (3) リース債務には、1年内返済予定のリース債務を含めております。
- (4) 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ます。

(注) 1. 金銭債権及び満期のある有価証券の決算日後の償還予定額
前事業年度 (2021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	16,033	—	—	—
有価証券				
満期保有目的の債券				
(1) 国債・地方債等	—	—	—	—
(2) 社債	—	200	—	—
(3) その他	—	—	—	—
合計	16,033	200	—	—

当事業年度 (2022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	16,627	—	—	—
有価証券				
満期保有目的の債券				
(1) 国債・地方債等	—	—	—	—
(2) 社債	200	—	—	—
(3) その他	—	—	—	—
合計	16,827	—	—	—

(注) 2. 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 (2021年 3 月31日)

	1 年以内 (百万円)	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)	5 年超 (百万円)
長期借入金	725	1,987	2,125	1,813	1,813	4,248
リース債務	2,017	2,115	2,184	2,198	1,648	1,615
合計	2,742	4,103	4,309	4,011	3,461	5,863

当事業年度 (2022年 3 月31日)

	1 年以内 (百万円)	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)	5 年超 (百万円)
長期借入金	1,987	2,125	1,813	1,813	1,813	2,435
リース債務	2,171	2,214	2,264	2,318	2,308	3,765
合計	4,158	4,339	4,077	4,131	4,121	6,200

３．金融商品の時価のレベルごとの内訳等に関する事項

金融商品の時価を、時価の算定に係るインプットの観察可能性及び重要性に応じて、以下の３つのレベルに分類しております。

レベル１の時価：観察可能な時価の算定に係るインプットのうち、活発な市場において形成される当該時価の算定の対象となる資産又は負債に関する相場価格により算定した時価

レベル２の時価：観察可能な時価の算定に係るインプットのうち、レベル１のインプット以外の時価の算定に係るインプットを用いて算定した時価

レベル３の時価：観察できない時価の算定に係るインプットを使用して算定した時価

時価の算定に重要な影響を与えるインプットを複数使用している場合には、それらのインプットがそれぞれ属するレベルのうち、時価の算定における優先順位が最も低いレベルに時価を分類しております。

(１) 時価で貸借対照表に計上している金融商品

当事業年度（2022年３月31日）

区分	時価（百万円）			
	レベル１	レベル２	レベル３	合計
デリバティブ取引 商品関連	—	2,875	—	2,875
資産計	—	2,875	—	2,875
デリバティブ取引 金利関連	—	0	—	0
負債計	—	0	—	0

(２) 時価で貸借対照表に計上している金融商品以外の金融商品

当事業年度（2022年３月31日）

区分	時価（百万円）			
	レベル１	レベル２	レベル３	合計
有価証券 社債	—	200	—	200
資産計	—	200	—	200
長期借入金	—	—	11,879	11,879
リース債務	—	—	15,651	15,651
負債計	—	—	27,530	27,530

(注) 時価の算定に用いた評価技法及び時価の算定に係るインプットの説明

有価証券

社債の時価は、取引先金融機関等から提示された価格によっており、市場での取引頻度が低く、活発な市場における相場価格とは認められないため、レベル２の時価に分類しております。

長期借入金、リース債務

これらの時価は、元利金の合計額を、同様の新規借入またはリース取引を行った場合に想定される利率で割り引いた現在価値により算定しており、レベル３の時価に分類しております。

デリバティブ取引

取引先金融機関等から提示された価格等に基づき算定しており、レベル２の時価に分類しております。

(有価証券関係)
満期保有目的の債券
前事業年度(2021年3月31日)

	種類	貸借対照表計上額 (百万円)	時価(百万円)	差額(百万円)
時価が貸借対照表計上額を 超えるもの	(1) 国債・地方債等	—	—	—
	(2) 社債	200	200	0
	(3) その他	—	—	—
	小計	200	200	0
時価が貸借対照表計上額を 超えないもの	(1) 国債・地方債等	—	—	—
	(2) 社債	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	—	—	—
合計		200	200	0

当事業年度(2022年3月31日)

	種類	貸借対照表計上額 (百万円)	時価(百万円)	差額(百万円)
時価が貸借対照表計上額を 超えるもの	(1) 国債・地方債等	—	—	—
	(2) 社債	200	200	0
	(3) その他	—	—	—
	小計	200	200	0
時価が貸借対照表計上額を 超えないもの	(1) 国債・地方債等	—	—	—
	(2) 社債	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	—	—	—
合計		200	200	0

(デリバティブ取引関係)

1. ヘッジ会計が適用されていないデリバティブ取引

(1) 通貨関連

前事業年度(2021年3月31日)及び当事業年度(2022年3月31日)

該当事項はありません。

(2) 商品関連

前事業年度(2021年3月31日)及び当事業年度(2022年3月31日)

該当事項はありません。

(3) 金利関連

前事業年度(2021年3月31日)及び当事業年度(2022年3月31日)

該当事項はありません。

2. 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

前事業年度(2021年3月31日)及び当事業年度(2022年3月31日)

該当事項はありません。

(2) 商品関連

前事業年度(2021年3月31日)

ヘッジ会計の方法	取引の種類	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	原油スワップ取引 変動受取・固定支払	航空燃油費	3,404	1,159	776
合計			3,404	1,159	776

当事業年度(2022年3月31日)

ヘッジ会計の方法	取引の種類	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	原油スワップ取引 変動受取・固定支払	航空燃油費	4,771	1,793	2,875
合計			4,771	1,793	2,875

(3)金利関連

前事業年度（2021年3月31日）

ヘッジ会計の方法	取引の種類	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	金利スワップ取引 変動受取・固定支払	長期借入金	1,562	937	2
合計			1,562	937	2

当事業年度（2022年3月31日）

ヘッジ会計の方法	取引の種類	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	金利スワップ取引 変動受取・固定支払	長期借入金	937	312	0
合計			937	312	0

(退職給付関係)

1. 採用している退職給付制度の概要

当社は確定給付型の制度として退職一時金制度を採用しております。

2. 確定給付制度

(1) 退職給付債務の期首残高と期末残高の調整表

	前事業年度 (自 2020年 4 月 1 日 至 2021年 3 月31日)	当事業年度 (自 2021年 4 月 1 日 至 2022年 3 月31日)
退職給付債務の期首残高	861百万円	970百万円
勤務費用	114	121
利息費用	0	0
数理計算上の差異の発生額	10	0
退職給付の支払額	16	52
退職給付債務の期末残高	970	1,040

(2) 退職給付債務の期末残高と貸借対照表に計上された退職給付引当金の調整表

	前事業年度 (2021年 3 月31日)	当事業年度 (2022年 3 月31日)
積立型制度の退職給付債務	—百万円	—百万円
非積立型制度の退職給付債務	970	1,040
未積立退職給付債務	970	1,040
未認識数理計算上の差異	56	46
貸借対照表に計上された負債と資産の純額	913	993
退職給付引当金	913	993
貸借対照表に計上された負債と資産の純額	913	993

(3) 退職給付費用及びその内訳項目の金額

	前事業年度 (自 2020年 4 月 1 日 至 2021年 3 月31日)	当事業年度 (自 2021年 4 月 1 日 至 2022年 3 月31日)
勤務費用	114百万円	121百万円
利息費用	0	0
数理計算上の差異の費用処理額	9	10
確定給付制度に係る退職給付費用	124	132

(4) 数理計算上の計算基礎に関する事項

主要な数理計算上の計算基礎

	前事業年度 (2021年 3 月31日)	当事業年度 (2022年 3 月31日)
割引率	0.1%	0.1%

(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 (2021年 3 月31日)	当事業年度 (2022年 3 月31日)
繰延税金資産		
税務上の繰越欠損金 (注) 2	5,132百万円	6,558百万円
航空機材整備引当金	1,767	1,588
退職給付引当金	312	339
減価償却超過額	220	273
未払整備業務委託費	89	40
未払賞与	15	38
ポイント負債	—	37
未払航空機燃料税	27	29
その他	51	40
繰延税金資産小計	7,617	8,946
税務上の繰越欠損金に係る評価性引当額 (注) 2	3,521	3,809
将来減算一時差異等の合計に係る評価性引当額	2,005	1,567
評価性引当額小計 (注) 1	5,526	5,377
繰延税金資産合計	2,090	3,569
繰延税金負債		
繰延ヘッジ損益	265	983
未収事業税	14	—
繰延税金負債合計	279	983
繰延税金資産の純額	1,810	2,586

(注) 1 評価性引当額が前事業年度より149百万円減少しております。この主な要因は、税務上の繰越欠損金の増加に伴い、当該税務上の繰越欠損金に係る評価性引当額が増加した一方、航空機材整備引当金等の将来減算一時差異に係る評価性引当額が減少したことによるものであります。

(注) 2 税務上の繰越欠損金及びその繰延税金資産の繰越期限別の金額
前事業年度(2021年3月31日)

	1年以内 (百万円)	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)	5年超 (百万円)	合計 (百万円)
税務上の繰越 欠損金(1)	—	—	—	—	—	5,132	5,132
評価性引当額	—	—	—	—	—	3,521	3,521
繰延税金資産	—	—	—	—	—	1,611	1,611

(1) 税務上の繰越欠損金は、法定実効税率を乗じた額であります。

当事業年度(2022年3月31日)

	1年以内 (百万円)	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)	5年超 (百万円)	合計 (百万円)
税務上の繰越 欠損金(2)	—	—	—	—	—	6,558	6,558
評価性引当額	—	—	—	—	—	3,809	3,809
繰延税金資産	—	—	—	—	—	2,749	2,749

(2) 税務上の繰越欠損金は、法定実効税率を乗じた額であります。

(3) 税務上の繰越欠損金については、将来の課税所得の見込みにより、回収可能と判断した部分については評価性引当額を認識しておりません。

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があるときの、当該差異の原因となった主要な項目別の内訳

前事業年度及び当事業年度は税引前当期純損失を計上しているため、注記を省略しております。

(企業結合等関係)

当社と株式会社ソラシドエアとの共同持株会社設立について

当社と株式会社ソラシドエア（以下「ソラシドエア」といい、当社とソラシドエアを総称して「両社」といいます。）とは、2022年10月3日をもって、株式移転により両社の完全親会社となる株式会社リージョナルプラスウイングス（以下「共同持株会社」といいます。）を設立すること（以下「本株式移転」といいます。）について合意に達し、2022年5月27日開催の当社の取締役会、2022年5月26日開催のソラシドエアの取締役会において決議の上、2022年5月30日付で「株式移転計画書」を作成いたしました。

また、2022年6月29日に開催した当社の定時株主総会、2022年6月28日に開催したソラシドエアの定時株主総会において、本株式移転計画について承認されております。

本株式移転を行う目的、本株式移転計画の概要等に関する事項は以下のとおりであります。

1. 本株式移転の目的

両社は、「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ともに成長・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。

また、地域との連携を一層推進するとともにお客様への良質なサービスの提供を目的として、両社にて企業価値の向上に資する業務提携・協力関係をこれまで築いてまいりました。

このような中、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影響による将来の不確実性、働き方や暮らしの多様化、デジタル技術の進展によるお客様の価値観の変容やマーケットの変化による航空需要への影響、地域・環境が抱える普遍的な課題への対応などに直面しており、両社の事業展開にも大きな変革が求められています。

両社の毀損した財務基盤を早期に回復させ再生復活を果たし、また新たな事業環境を生き抜いて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（人財・技術・施設等）を効率的に活用し、スケールメリットを最大限発揮させ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。

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すとともに、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、お客様へ一層の付加価値を提供し、持続的な成長を目指してまいります。

本株式移転の方法、本株式移転に係る割当ての内容、株式移転計画の日程

(1) 本株式移転の方法

両社を株式移転完全子会社、新規に設立する共同持株会社を株式移転完全親会社とする共同株式移転となります。

(2) 本株式移転に係る割当ての内容

会社名	株式会社A I R D O	株式会社ソラシドエア
株式移転比率（普通株式）	9	2
株式移転比率（A種優先株式）	1	1

(注) 1 本株式移転に係る株式の割当ての詳細

当社の普通株式1株に対して、共同持株会社の普通株式9株を、ソラシドエアの普通株式1株に対して、共同持株会社の普通株式2株を割当交付いたします。また、当社の甲種優先株式1株に対して、共同持株会社のA種優先株式1株を、ソラシドエアの甲種優先株式1株に対して、共同持株会社のA種優先株式1株を割当交付いたします。なお、上記株式移転比率は、本株式移転計画書作成後共同持株会社成立日までの間において、株式移転比率に重大な影響を与える事由が新たに発見された場合又は当該事由が生じた場合等においては、両社で協議し、合意の上、変更することがあります。

2 共同持株会社が交付する新株式数（予定）

普通株式：843,637株

上記は、当社の2022年3月31日時点における普通株式の発行済株式総数（46,501株）及びソラシドエアの2022年3月31日時点における普通株式の発行済株式総数（212,564株）を前提として算出しております。

A種優先株式：950株

上記は、当社の2022年3月31日時点における甲種優先株式の発行済株式総数（700株）及びソラシドエアの2022年3月31日時点における甲種優先株式の発行済株式総数（250株）を前提として算出しております。

但し、共同持株会社が両社の発行済株式の全部を取得する時点の直前時まで、それぞれが保有する自己株式の全部を消却する予定であるため、当社又はソラシドエアの株主から株式買取請求権の行使がなされた場合等には、共同持株会社が実際に交付する新株式数が変動することがあります。

（3）本株式移転計画の日程

本株式移転のスケジュールは、以下を予定しております（今後の日程については検討状況等により変更することがあります。）。

2021年5月28日	取締役会決議（両社）
2021年5月31日	共同持株会社設立に関する基本合意書締結
2022年5月26日	共同持株会社設立に係る契約の承認及び本株式移転計画書の内容の決定に係る取締役会（ソラシドエア）
2022年5月27日	共同持株会社設立に係る契約の承認及び本株式移転計画書の内容の決定に係る取締役会（当社）
2022年5月30日	共同持株会社設立に係る契約の締結及び本株式移転計画書の作成（両社）
2022年6月28日	本株式移転計画書承認に係る定時株主総会並びに普通株主による種類株主総会及び甲種優先株主による種類株主総会（ソラシドエア）
2022年6月29日	本株式移転計画書承認に係る定時株主総会並びに普通株主による種類株主総会及び甲種優先株主による種類株主総会（当社）
2022年10月3日（予定）	共同持株会社設立登記日（本株式移転効力発生日）

2. 本株式移転の当事会社の概要（2022年3月31日）

商号		株式会社A I R D O	株式会社ソラシドエア
事業内容		定期航空運送事業等	定期航空運送事業等
設立年月日		1996年11月	1997年7月
本店所在地		北海道札幌市中央区北一条西二丁目9番地 オーク札幌ビルディング	宮崎県宮崎市大字赤江 宮崎空港内
代表者		代表取締役社長 草野 晋	代表取締役社長 高橋 宏輔
資本金		100百万円	100百万円
発行済株式総数		47,201株	212,814株
総資産		48,850百万円	43,608百万円
純資産		8,105百万円	6,444百万円
決算期		3月31日	3月31日
従業員数		931人	929人
業績概要	決算期	2022年3月期	2022年3月期
	営業収入	27,313	26,102
	営業損失()	4,735	6,230
	経常損失()	4,692	5,386
	当期純損失()	2,367	2,939

3. 本株式移転により新たに設立する会社

(1)	商号	株式会社リージョナルプラスウイングス (英文表記) RegionalPlus Wings Corp.		
(2)	事業内容	航空運送事業等及び当該事業を営む子会社等の経営管理並びにそれに附帯又は関連する業務		
(3)	本店所在地	東京都大田区		
(4)	代表者及び 役員の就任予定	代表取締役会長	草野 晋	現：A I R D O 代表取締役社長
		代表取締役社長	高橋 宏輔	現：ソラシドエア 代表取締役社長
		取締役	峯尾 隆史	現：ソラシドエア 取締役副社長
		取締役	手嶋 通晴	現：A I R D O 取締役副社長
		取締役	福田 健吉	現：新むつ小川原株式会社 代表取締役社長 A I R D O 取締役 ソラシドエア 取締役
		取締役	北川 知弘	現：ANAホールディングス株式会社グループ 経営戦略室エアライン事業部担当部長兼全 日本空輸株式会社経営戦略室エアライン事 業部担当部長 A I R D O 取締役 ソラシドエア 取締役
		監査役	平尾 清之	現：A I R D O 監査役
		監査役	磯根 周二	現：D B J リアルエステート株式会社 監査役
		監査役	日高 雄一郎	現：ソラシドエア 監査役
(5)	資本金	100百万円		
(6)	純資産(連結)	未定		
(7)	総資産(連結)	未定		
(8)	決算期	3月31日		

(収益認識関係)

1. 顧客との契約から生じる収益を分解した情報

当事業年度(自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

(単位:百万円)

	事業セグメント
	航空運送事業
旅客収入	26,369
貨物収入	423
その他	520
顧客との契約から生じる収益	27,313
その他の収益	—
合 計	27,313

2. 顧客との契約から生じる収益を理解するための基礎となる情報

当社における主な顧客との契約から生じる収益の内容は以下のとおりであります。

航空運送事業に係る収益については、主として顧客の運送目的地到着時点において履行義務が充足されると判断しております。

航空運送事業においては、主に国内旅客運送約款を締結しております。当該契約については、一時点で履行義務が充足されると判断し、運送目的地に到着した顧客に対する収益について、搭乗基準に基づき収益を認識しております。

3. 顧客との契約に基づく履行義務の充足と当該契約から生じるキャッシュ・フローとの関係並びに当事業年度末において存在する顧客との契約から翌事業年度以降に認識すると見込まれる収益の金額及び時期に関する情報
契約負債の内訳は以下のとおりであります。

(単位:百万円)

	当事業年度
契約負債(期首残高)	147
契約負債(期末残高)	109

契約負債の減少は、主としてA I R D Oポイントの使用または失効による収益認識により生じたものであります。また、当事業年度に認識された収益の額のうち期首現在の契約負債に含まれていた額は、60百万円であります。

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

当社は、航空運送事業の単一セグメントであるため、記載を省略しております。

【関連情報】

前事業年度(自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)

1. 製品及びサービスごとの情報

損益計算書の営業収入に占める航空運送事業の割合が90%を超えているため、その記載を省略しております。

2. 地域ごとの情報

損益計算書の営業収入、貸借対照表の有形固定資産に占める本邦の割合がいずれも90%を超えているため、その記載を省略しております。

3. 主要な顧客ごとの情報

(単位:百万円)

顧客の名称又は氏名	営業収入	関連するセグメント名
全日本空輸株式会社	8,912	航空運送事業

当事業年度(自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

1. 製品及びサービスごとの情報

損益計算書の営業収入に占める航空運送事業の割合が90%を超えているため、その記載を省略しております。

2. 地域ごとの情報

損益計算書の営業収入、貸借対照表の有形固定資産に占める本邦の割合がいずれも90%を超えているため、その記載を省略しております。

3. 主要な顧客ごとの情報

(単位:百万円)

顧客の名称又は氏名	営業収入	関連するセグメント名
全日本空輸株式会社	11,799	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】

当社は、航空運送事業の単一セグメントであり、記載を省略しております。

【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】

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】

該当事項はありません。

(関連当事者情報)

関連当事者との取引

(1) 財務諸表提出会社の親会社及び主要株主 (会社等の場合に限る) 等

前事業年度 (自 2020年 4 月 1 日 至 2021年 3 月31日)

種類	会社等の 名称又は 氏名	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	株式会社 日本政策 投資銀行	東京都 千代田 区	1,000,424	長期資金の 供給 (出融資)	(被所有) 直接 32.49	資金の 借入先	資金の借入	5,000	1年内返済 予定の長期 借入金	275
							借入金の返済	275	長期借入金	5,412
							借入金に係る 支払手数料	0	—	—
							支払利息 (注1)	44	—	—
主要株主	ANAホー ルディング ス株式会社	東京都 港区	467,601	ANAゲ ループの経 営戦略策定 及び経営管 理	(被所有) 直接 13.61	航空機の売 買、リース	リース債務の 支払	1,917	リース債務 (流動)	2,002
							リース債務 利息の支払	584	リース債務 (固定)	9,742
									前払費用	25

取引条件及び取引条件の決定方針等

(注1) 借入金利率については、市場金利等を勘案し双方協議のうえ決定しております。

また、航空機2,333百万円及び長期前払費用2,960百万円を担保に供しております。

(注2) その他の取引条件及び取引条件の決定方針等については、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。

当事業年度 (自 2021年 4 月 1 日 至 2022年 3 月31日)

種類	会社等の 名称又は 氏名	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	株式会社 日本政策 投資銀行	東京都 千代田 区	1,000,424	長期資金の 供給 (出融資)	(被所有) 直接 32.49	資金の 借入先	出資の受入	6,900	—	—
							借入金の返済	275	1年内返済 予定の長期 借入金	743
							借入金に係る 支払手数料	0	長期借入金	4,668
							支払利息 (注1)	53	—	—
主要株主	ANAホー ルディング ス株式会社	東京都 港区	467,601	ANAゲ ループの経 営戦略策定 及び経営管 理	(被所有) 直接 13.61	航空機の売 買、リース	リース資産の 取得	2,006	—	—
							リース債務 の支払	2,008	リース債務 (流動)	2,159
							リース債務 利息の支払	326	リース債務 (固定)	12,863
									前払費用	29

取引条件及び取引条件の決定方針等

(注1) 借入金利率については、市場金利等を勘案し双方協議のうえ決定しております。

また、航空機2,046百万円及び長期前払費用3,093百万円を担保に供しております。

(注2) その他の取引条件及び取引条件の決定方針等については、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。

(2) 財務諸表提出会社と同一の親会社をも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 2020年 4 月 1 日 至 2021年 3 月31日)

種類	会社等の 名称又は 氏名	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)
主要株主 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	—	包括業務 提携	航空機燃料の 支払	3,435	営業未払金	533
							整備関連費用 の支払	5,998	未収入金 営業未払金	271 3,058
							搭乗に係る 旅客収受金の 精算委託	—	営業未収入金 (注1)	385
							共同運航に よる座席販売 収入	8,597	未払金(注2) 流動負債その他 (注2)	840 1,272

取引条件及び取引条件の決定方針等

- (注1) 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、これに係る未収入金であります。
(注2) 取引金額確定前までに概算精算を行っているため、期末残高については精算差額が計上されております。
(注3) その他の取引条件及び取引条件の決定方針等については、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。

当事業年度 (自 2021年 4 月 1 日 至 2022年 3 月31日)

種類	会社等の 名称又は 氏名	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)
主要株主 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	—	包括業務 提携	航空機燃料の 支払	7,340	営業未払金	902
							整備関連費用 の受取	879	未収入金	984
							整備関連費用 の支払	7,180	営業未払金	3,144
							搭乗に係る 旅客収受金の 精算委託	—	営業未収入金 (注1)	882
							共同運航に よる座席販売 収入	11,376	未払金(注2)	178

取引条件及び取引条件の決定方針等

- (注1) 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、これに係る未収入金であります。
(注2) 取引金額確定前までに概算精算を行っているため、期末残高については精算差額が計上されております。
(注3) その他の取引条件及び取引条件の決定方針等については、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。

(3) 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 2020年 4 月 1 日 至 2021年 3 月31日）

種類	会社等の 名称又は 氏名	所在地	資本金又は 出資金 （百万円）	事業の内容 又は職業	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）
役員	長野実	—	—	当社監査役 株式会社 北洋銀行 取締役 副頭取 （代表取 締役）	（被所有） 直接 5.00	株式会社 北洋銀行か らの資金の 借入及び役 員の兼任等	借入金の返済	275	1年内返済 予定の長期 借入金	275
							借入金に係る 支払手数料	0	長期借入金	5,412
							支払利息 （注1）	39	—	—
									—	—

取引条件及び取引条件の決定方針等

- （注1） 借入金利率については、市場金利等を勘案し双方協議のうえ決定しております。また、航空機2,333百万円及び長期前払費用2,960百万円を担保に供しております。
- （注2） 長野実氏については、2020年 6 月26日付で当社の監査役に就任したことにより、就任後の株式会社北洋銀行との取引が関連当事者取引に該当します。なお、上記の取引金額は、長野実氏が関連当事者となった期間の取引金額であります。
- （注3） 当社は、株式会社北洋銀行と当座貸越契約を締結しております。当事業年度末の融資枠は3,000百万円で、借入実行残高はありません。

当事業年度（自 2021年 4 月 1 日 至 2022年 3 月31日）

種類	会社等の 名称又は 氏名	所在地	資本金又は 出資金 （百万円）	事業の内容 又は職業	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）
役員	長野実	—	—	当社監査役 株式会社 北洋銀行 取締役 副頭取 （代表取 締役）	（被所有） 直接 5.00	株式会社 北洋銀行か らの資金の 借入及び役 員の兼任等	借入金の返済	275	1年内返済 予定の長期 借入金	1,025
							借入金に係る 支払手数料	0	長期借入金	4,387
							支払利息 （注1）	50	—	—
									—	—

取引条件及び取引条件の決定方針等

- （注1） 借入金利率については、市場金利等を勘案し双方協議のうえ決定しております。また、航空機2,046百万円及び長期前払費用3,093百万円を担保に供しております。
- （注2） 当社は、株式会社北洋銀行と当座貸越契約を締結しております。当事業年度末の融資枠は3,000百万円で、借入実行残高はありません。

(1 株当たり情報)

1. 1 株当たり当期純損失及び算定上の基礎は、以下のとおりであります。

項目	前事業年度 (自 2020年 4 月 1 日 至 2021年 3 月31日)	当事業年度 (自 2021年 4 月 1 日 至 2022年 3 月31日)
1 株当たり当期純損失 ()	261,937.62円	55,177.40円
(算定上の基礎)		
当期純損失 () (百万円)	12,180	2,367
普通株主に帰属しない金額 (百万円)	—	198
普通株式に係る当期純損失 () (百万円)	12,180	2,565
普通株式の期中平均株式数 (株)	46,501	46,501

(注) 前事業年度の潜在株式調整後 1 株当たり当期純利益については、1 株当たり当期純損失であり、また、潜在株式が存在しないため記載しておりません。当事業年度の潜在株式調整後 1 株当たり当期純利益については、潜在株式が存在するものの、1 株当たり当期純損失であるため記載しておりません。

2. 1 株当たり純資産額及び算定上の基礎は、以下のとおりであります。

項目	前事業年度 (自 2020年 4 月 1 日 至 2021年 3 月31日)	当事業年度 (自 2021年 4 月 1 日 至 2022年 3 月31日)
1 株当たり純資産額	47,431.08円	19,499.37円
(算定上の基礎)		
純資産の部の合計額 (百万円)	2,205	8,105
純資産の部の合計額から控除する金額 (百万円)	—	7,198
普通株式に係る期末の純資産額 (百万円)	2,205	906
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)	46,501	46,501

(重要な後発事象)

企業結合に関する事項は、「 1 財務諸表等 (1) 財務諸表 注記事項 (企業結合等関係) 」に記載のとおりであります。

【附属明細表】

【有価証券明細表】

【債券】

有価証券	満期保有目的 の債券	銘柄	券面総額(百万円)	貸借対照表計上額 (百万円)
		北海道電力㈱社債第359回	200	200
		小計	200	200
計			200	200

【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	490	18	—	508	219	29	289
航空機	5,511	—	2,649	2,861	814	400	2,046
工具、器具及び備品	559	12	0	571	415	50	156
リース資産	23,307	5,144	—	28,451	15,048	2,040	13,403
建設仮勘定	26	132	26	132	—	—	132
その他	545	—	199	346	301	17	44
有形固定資産計	30,440	5,308	2,876	32,872	16,798	2,538	16,074
無形固定資産							
ソフトウェア	1,134	—	97	1,036	896	167	140
その他	3	—	—	3	2	0	0
無形固定資産計	1,137	—	97	1,040	899	167	141
長期前払費用	9,796	1,903	981	10,717	3,859	1,720	6,858

(注) 1 当期増加額の主な内訳

リース資産	ボーイング767-300ER型機 2機	2,257百万円
長期前払費用	航空機エンジン整備費	1,516百万円

2 当期減少額の主な内訳

航空機	ボーイング767-300型機 2機	2,649百万円
長期前払費用	航空機エンジン整備費	632百万円

【社債明細表】

該当事項はありません。

【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	500	—	—	-
1年以内に返済予定の長期借入金	725	1,987	0.83%	-
長期借入金(1年以内に返済予定のものを除く)	11,987	9,999	1.01%	2023年～2030年
1年以内に返済予定のリース債務	2,017	2,171	2.52%	-
リース債務(1年以内に返済予定のものを除く)	9,761	12,871	2.52%	2023年～2030年
合計	24,992	27,029	-	-

- (注) 1 長期借入金には関係会社長期借入金を含めております。
2 「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。
3 長期借入金(1年以内に返済予定のものを除く)の貸借対照表日後5年間の返済予定額は以下のとおりであります。

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	2,125	1,813	1,813	1,813

- 4 リース債務(1年以内に返済予定のものを除く)の貸借対照表日後5年間の返済予定額は以下のとおりであります。

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)
リース債務	2,214	2,264	2,318	2,308

【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)
航空機材整備引当金	5,169	1,565	1,518	570	4,645

【資産除去債務明細表】

該当事項はありません。

(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	23
当座預金	—
普通預金	16,354
別段預金	0
定期預金	248
合計	16,627

ロ 営業未収入金

相手先	金額 (百万円)
全日本空輸株式会社	933
合計	933

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)	$\frac{(C)}{(A) + (B)} \times 100$	$\frac{(A) + (D)}{2} - \frac{(B)}{365}$
410	17,223	16,700	933	94.7	14.2

ハ 貯蔵品

区分	金額 (百万円)
航空機予備部品	129
機内販売品	33
その他	29
合計	193

二 繰延税金資産

繰延税金資産は2,586百万円であり、その内容については「1 財務諸表等 (1) 財務諸表 注記事項(税効果会計関係)」に記載しております。

ホ デリバティブ資産

相手先	金額(百万円)
住友商事株式会社	1,141
三井物産株式会社	1,044
株式会社三井住友銀行	519
株式会社あおぞら銀行	169
合計	2,875

流動負債

イ 営業未払金

相手先	金額(百万円)
全日本空輸株式会社	4,384
北海道エアポート株式会社	182
国土交通省航空局	121
札幌中税務署	85
株式会社セノン	38
その他	224
合計	5,037

(3) 【その他】

該当事項はありません。

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
基準日	3 月31日
剰余金の配当の基準日	3 月31日
1 単元の株式数	—
株式の名義書換え 取扱場所 株主名簿管理人 取次所 名義書換手数料 新券交付手数料	東京都千代田区丸の内一丁目 4 番 5 号 三菱 U F J 信託銀行株式会社 証券代行部 東京都千代田区丸の内一丁目 4 番 5 号 三菱 U F J 信託銀行株式会社 三菱 U F J 信託銀行株式会社 全国各支店 無料 無料
単元未満株式の買取り 取扱場所 株主名簿管理人 取次所 買取手数料	単元株制度は採用しておりません。 選任しておりません。 該当事項はありません。 該当事項はありません。
公告掲載方法	日本経済新聞に掲載する方法による。
株主に対する特典	株主に対し、株数に応じて当社の営業する定期航空路線の優待割引券を交付する。

(注) 当社は2022年 6 月30日付で、株主名簿管理人を三井住友信託銀行株式会社に変更する予定です。

第 7 【提出会社の参考情報】

1 【提出会社の親会社等の情報】

当社は上場会社ではありませんので、金融商品取引法第24条の 7 第 1 項の適用がありません。

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	事業年度	自	2020年 4 月 1 日	2021年 6 月29日
及びその添付書類	(第25期)	至	2021年 3 月31日	北海道財務局長に提出
(2) 半期報告書	(第26期中)	自	2021年 4 月 1 日	2021年12月23日
		至	2021年 9 月30日	北海道財務局長に提出

(3) 臨時報告書

2021年 6 月 1 日北海道財務局長に提出

企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第 1 項及び第 2 項第 2 号（優先株式の発行）の規定に基づく臨時報告書であります。

2021年 6 月 1 日北海道財務局長に提出

企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第 2 項第 6 号の 3（株式移転による持株会社の設立）の規定に基づく臨時報告書であります。

2022年 5 月30日北海道財務局長に提出

企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第 2 項第 6 号の 3（株式移転による持株会社の設立）の規定に基づく臨時報告書であります。

(4) 臨時報告書の訂正報告書

2021年 6 月30日北海道財務局長に提出

企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第 1 項及び第 2 項第 2 号（優先株式の発行）の規定に基づく臨時報告書の訂正報告書であります。

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

2022年6月29日

株式会社A I R D O

取締役会 御中

有限責任監査法人トーマツ

札幌事務所

指定有限責任社員
業務執行社員

公認会計士 瀬戸 卓

指定有限責任社員
業務執行社員

公認会計士 木村 彰夫

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A I R D Oの2021年4月1日から2022年3月31日までの第26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A I R D Oの2022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。

強調事項（共同持株会社の設立）

企業結合等関係に記載されているとおり、会社と株式会社ソラシドエアとは、2022年10月3日をもって、株式移転により共同持株会社を設立することについて合意し、2022年5月27日に開催した会社の取締役会、2022年5月26日に開催した株式会社ソラシドエアの取締役会において決議している。また、2022年6月29日に開催した会社の定時株主総会、2022年6月28日に開催した株式会社ソラシドエアの定時株主総会において、株式移転計画について承認されている。

当該事項は、当監査法人の意見に影響を及ぼすものではない。

監査上の主要な検討事項

監査上の主要な検討事項とは、当事業年度の財務諸表の監査において、監査人が職業的専門家として特に重要であると判断した事項である。監査上の主要な検討事項は、財務諸表全体に対する監査の実施過程及び監査意見の形成において対応した事項であり、当監査法人は、当該事項に対して個別に意見を表明するものではない。

継続企業の前提に関する重要な不確実性の有無についての経営者による判断の妥当性の評価	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
会社は、新型コロナウイルス感染症拡大による航空需要の減少が事業・経営基盤に与える影響は甚大であり、依然として先行きは不透明な状況が続いていることから、継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような状況が存在すると判断している。 会社は当該状況を解消するために、需要に応じた減便・運航機材の小型化による直接運航経費の抑制、営業関連費用や設備投資の見直し等のコスト削減や、2022年10月の株式会社ソラシドエアとの共同持株会社設立によるコスト構造改革などの対応策を進めている。この対応策を反映した翌事業年度の事業計画に、財務諸表作成日までの入手可能な情報を考慮した、将来1年間の資金計画において十分な資金が確保されていることから、会社は継続企業の前提に関する重要な不確実性は認められないと判断している。 当該事業計画には、【注記事項】（重要な会計上の見積り）における（2）繰延税金資産の回収可能性に記載のとおり、国内外の経済情勢の変動や航空需要の変動、原油価格の変動等の影響を踏まえた旅客数、旅客単価、運航便数及び航空燃料単価等についての重要な一定の仮定を含んでいる。これらの一定の仮定は不確実性を伴い、継続企業の前提に関する重要な不確実性の有無についての経営者の判断に影響を及ぼすものである。 上記より、継続企業の前提に関する重要な不確実性の有無についての経営者の判断結果は、財務諸表全体に対して重要な影響を与えること、経営者による判断の妥当性の評価には監査人として高度な判断を要することから、当監査法人は、継続企業の前提に関する重要な不確実性の有無についての経営者による判断の妥当性の評価を監査上の主要な検討事項に該当するものと判断した。	当監査法人は、継続企業の前提に関する重要な不確実性の有無についての経営者の判断の妥当性を評価するにあたり、主として以下の監査手続を実施した。 （1）重要な一定の仮定の妥当性を含む将来業績の見積りの妥当性 予算作成部署に対して、事業計画の策定に関する内部統制の構築状況について質問するとともに、事業計画が意思決定機関において承認されていることを確認することで、内部統制が適切に構築され業務に適用されているか評価した。 旅客数の回復予測に関する一定の仮定について、利用可能な外部データと比較して不合理な仮定ではないか検討した。また、将来の運航便数が旅客数の一定の仮定と整合した見積りであることを確認するとともに、旅客単価が、過去の旅客単価実績に会社が仮定した一定の変動率を考慮して算定された単価と整合していることを検討した。 また、一定の仮定における旅客数、運航便数及び旅客単価に基づき、将来の旅客収入が合理的に算定されているか検討した。 将来の航空燃料単価に関する一定の仮定について、過去や足元の航空燃料単価の動向や会社が実施している原油スワップを活用したヘッジ取引による効果を考慮して、不合理な水準の仮定ではないか検討するとともに、運航便数に応じた航空燃料使用量と航空燃料単価に基づき、航空燃油費及び燃料税が合理的に見積られているか検討した。 その他の営業収入や事業費、販売費及び一般管理費等について、過去の発生金額や国等の航空業界に対する支援施策の効果、その他外部・内部環境の変化等を考慮して、合理的な水準で見積られているか検討した。 （2）将来業績の見積りや経営者の対応策に基づく将来1年間の資金計画の妥当性 将来1年間の資金計画が、上記で検討した将来業績の見積りや将来発生する重要な整備支出、借入金、リース債務等の返済を考慮して、適切に策定されているか検討した。 将来の重要な整備支出については、航空機材整備引当金の見積額や見積りにあたって仮定している支出時期と整合しているか検討した。 また、借入金やリース債務の返済については、契約書に基づく約定返済スケジュールや約定返済額と整合しているか検討した。 上記で検討した将来1年間の資金計画において、資金繰りが維持されているか検討した。 さらに、監査人が将来業績について独自の見積りを行い、当該独自の見積りに基づく資金計画においても、資金繰りが維持されているか検討することにより、継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められるか否かの経営者の判断の妥当性を評価した。

繰延税金資産の回収可能性の評価	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
会社は、当事業年度の貸借対照表において、繰延税金資産2,586百万円を計上している。【注記事項】（重要な会計上の見積り）（２）繰延税金資産の回収可能性に記載のとおり、会社は、税務上の繰越欠損金及び将来減算一時差異について、収益力及びタックス・プランニングに基づき将来の課税所得発生額を見積った上で、将来の税金負担額を軽減する効果を有すると認められる範囲内で繰延税金資産を計上している。当該算定においては、将来解消されると予想される時点の税率を使用している。 収益力及びタックス・プランニングに基づく将来の課税所得発生額の見積りは、合理的な見積可能期間における事業計画を基礎としている。当該事業計画は国内外の経済情勢の変動や航空需要の変動、原油価格の変動等の影響を踏まえた旅客数、旅客単価、運航便数及び航空燃料単価等について重要な仮定を置いている。これらの重要な仮定、税務上の繰越欠損金及び将来減算一時差異が解消される時期や金額の見積り、及び合理的な見積可能期間の決定は、経営者による重要な判断を伴うものである。 以上のとおり、繰延税金資産の回収可能性の評価には、見積りの不確実性及び経営者による重要な判断を伴うものであることから、当監査法人は、繰延税金資産の回収可能性の評価における以下の事項を監査上の主要な検討事項に該当するものと判断した。 （１）事業計画における将来業績を基礎とした一時差異等加減算前課税所得の見積りと合理的な見積可能期間の決定に関する評価 （２）税務上の繰越欠損金及び将来減算一時差異が解消される時期や金額の見積りの評価	当監査法人は、繰延税金資産の回収可能性の評価を検討するにあたり、主として以下の監査手続を実施した。 （１）事業計画における将来業績を基礎とした一時差異等加減算前課税所得の見積りと合理的な見積可能期間の決定に関する評価 経営者による繰延税金資産の回収可能性に関する判断の妥当性に影響する重要な虚偽表示リスクに対応する内部統制を理解し、整備状況及び業務への適用を担当者への質問及び関連する証憑の閲覧により評価した。 繰延税金資産の回収可能性の評価に使用する事業計画について、監査上の主要な検討事項「継続企業の前提に関する重要な不確実性の有無についての経営者による判断の妥当性の評価」における「監査上の対応」（１）に記載した手続を実施した。 監査上の主要な検討事項「継続企業の前提に関する重要な不確実性の有無についての経営者による判断の妥当性の評価」において検討している税引前当期純利益から、繰延税金資産の回収可能性の評価で使用する一時差異等加減算前課税所得を算定する調整項目について、過去の実績と比較検討するとともに、予算との整合性を検討した。 過去の税務上の繰越欠損金の発生原因、事業計画の達成状況及び、課税所得発生額の推移等を勘案して、経営者が決定した合理的な見積可能期間の妥当性を検討した。 過年度に見積った当事業年度の一時差異等加減算前課税所得について、見積りと実績との比較（遡及的検討）によって、経営者の過年度及び当期の見積りプロセスの有効性を評価した。 （２）税務上の繰越欠損金及び将来減算一時差異が解消される時期や金額の見積りの評価 将来減算一時差異のうち特に金額の重要性が高い航空機材整備引当金の解消スケジュールについて、会社が策定した整備計画と整合していることを確認するとともに、航空機及びエンジンの使用可能期間との整合性を検討した。 その他の将来減算一時差異に関する解消見込年度のスケーリングについて、過去の解消実績との整合性を検討した。 税務上の繰越欠損金について、一時差異等加減算前課税所得から解消が見込まれる将来減算一時差異を控除した金額との整合性を検討した。

その他の記載内容

その他の記載内容は、有価証券報告書に含まれる情報のうち、財務諸表及びその監査報告書以外の情報である。経営者の責任は、その他の記載内容を作成し開示することにある。また、監査役及び監査役会の責任は、その他の記載内容の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。

当監査法人の財務諸表に対する監査意見の対象にはその他の記載内容は含まれておらず、当監査法人はその他の記載内容に対して意見を表明するものではない。

財務諸表監査における当監査法人の責任は、その他の記載内容を通読し、通読の過程において、その他の記載内容と財務諸表又は当監査法人が監査の過程で得た知識との間に重要な相違があるかどうか検討すること、また、そのような重要な相違以外にその他の記載内容に重要な誤りの兆候があるかどうか注意を払うことにある。

当監査法人は、実施した作業に基づき、その他の記載内容に重要な誤りがあると判断した場合には、その事実を報告することが求められている。

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

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、継続企業の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。

監査人は、監査役及び監査役会と協議した事項のうち、当事業年度の財務諸表の監査で特に重要であると判断した事項を監査上の主要な検討事項と決定し、監査報告書において記載する。ただし、法令等により当該事項の公表が禁止されている場合や、極めて限定的ではあるが、監査報告書において報告することにより生じる不利益が公共の利益を上回ると合理的に見込まれるため、監査人が報告すべきでないと判断した場合は、当該事項を記載しない。

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

-
1. 上記の監査報告書の原本は当社（有価証券報告書提出会社）が別途保管しております。
 2. X B R L データは監査の対象には含まれていません。