

【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】	関東財務局長
【提出日】	2024年6月26日
【事業年度】	第28期（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）
【会社名】	スカイマーク株式会社
【英訳名】	Skymark Airlines Inc.
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長執行役員 本橋 学
【本店の所在の場所】	東京都大田区羽田空港三丁目5番10号
【電話番号】	03(5708)8280（代表）
【事務連絡者氏名】	執行役員 財務経理部長 田上 馨
【最寄りの連絡場所】	東京都大田区羽田空港三丁目5番10号
【電話番号】	03(5708)8280（代表）
【事務連絡者氏名】	執行役員 財務経理部長 田上 馨
【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24期	第25期	第26期	第27期	第28期
決算年月	2020年3月	2021年3月	2022年3月	2023年3月	2024年3月
事業収益 (百万円)	90,360	34,064	47,147	84,661	104,075
経常利益又は経常損失 (百万円)	2,811	29,602	15,079	3,713	7,463
当期純利益又は当期純損失 (百万円)	1,265	16,342	6,729	5,726	2,997
持分法を適用した場合の投資利益 (百万円)	-	-	-	-	-
資本金 (百万円)	9,000	100	100	100	100
発行済株式総数 (株)	45,000,000	45,000,000	47,286,000	60,329,400	60,329,400
純資産額 (百万円)	21,640	10,424	9,299	23,917	27,857
総資産額 (百万円)	71,936	85,452	93,559	107,837	110,790
1株当たり純資産額 (円)	480.91	231.65	196.67	396.46	472.57
1株当たり配当額 (円)	-	-	-	5	29
(内1株当たり中間配当額) (円)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
1株当たり当期純利益又は 当期純損失(円)	28.13	363.16	145.78	111.88	49.93
潜在株式調整後1株当たり 当期純利益 (円)	-	-	-	-	-
自己資本比率 (%)	30.0	12.2	9.9	22.2	25.1
自己資本利益率 (%)	5.2	101.9	68.2	34.5	11.6
株価収益率 (倍)	-	-	-	10.6	20.3
配当性向 (%)	-	-	-	4.5	58.1
営業活動によるキャッ シュ・フロー (百万円)	-	24,529	12,459	5,911	8,179
投資活動によるキャッ シュ・フロー (百万円)	-	4,722	380	2,269	2,186
財務活動によるキャッ シュ・フロー (百万円)	-	29,863	8,852	9,608	2,326
現金及び現金同等物の期末 残高 (百万円)	-	13,270	9,282	22,519	26,909
従業員数 (名)	2,503	2,525	2,463	2,393	2,470
(外、平均臨時雇用者数) (名)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
株主総利回り (%)	-	-	-	-	93.6
(比較指標：配当込み TOPIX) (%)	(-)	(-)	(-)	(-)	(141.3)
最高株価 (円)	-	-	-	1,545	1,331
最低株価 (円)	-	-	-	1,135	902

(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きまし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きましては、当社は持分法を適用する関連会社がないため記載しておりません。
3. 第27期及び第28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24期、第25期及び第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、潜在株式が存在しないため、また、1株当たり当期純損失であるため記載しておりません。
4. 第24期は2020年初頭からの新型コロナウイルス感染拡大による影響から当期純損失を計上しております。
5. 第25期及び第26期は新型コロナウイルス感染拡大による緊急事態宣言及びまん延防止等重点措置が発令されていたことから大幅な減便を行ったことにより第24期と比較して事業収益が大幅に減少し、経常損失及び当期純損失を計上しております。また、収入が減少したことにより営業活動によるキャッシュ・フローについてもマイナスとなっております。
6. 第24期から第26期までの株価収益率については、2022年12月14日に東京証券取引所グロース市場に上場したため記載しておりません。
7. 第24期から第27期までの株主総利回り、比較指標については、2022年12月14日に東京証券取引所グロース市場に上場したため、記載しておりません。
8. 最高株価及び最低株価は東京証券取引所グロース市場におけるものであります。なお、2022年12月14日に東京証券取引所グロース市場に上場したため、それ以前については記載しておりません。
9. 第24期の財務諸表については、「会社計算規則」（平成18年法務省令第13号）の規定に基づき算出した各数値を記載しております。第25期以降の財務諸表については、「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）に基づき作成しております。  
なお、第24期の財務諸表については、会社法第436条第2項第1号の規定に基づき、有限責任監査法人トーマツの監査を受けております。第25期以降の財務諸表については、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、有限責任監査法人トーマツの監査を受けております。
10. 当社は、2020年2月13日付で普通株式1株につき25株の割合で株式分割を行っております。そこで、第24期の期首に当該株式分割が行われたと仮定して、1株当たり純資産額及び1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失を算定しております。また、当社は2021年9月28日付で有償第三者割当増資、2022年12月14日に東京証券取引所グロース市場に上場すると共に公募増資を実施しております。
11. 第25期の資本金の減少は、2020年11月16日開催の臨時株主総会決議に基づき、2020年12月21日に効力が発生した無償減資によるものであります。
12. 「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期以降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】

年月	沿革
1996年11月	東京都新宿区に、スカイマークエアラインズ株式会社を資本金1億5,000万円をもって設立
1998年2月	運輸省へ定期航空運送事業免許を申請
1998年5月	東京都港区に本社移転
1988年7月	定期航空運送事業免許取得
1998年9月	9月19日、羽田 - 福岡線第1便就航
2000年5月	東京証券取引所マザーズに上場
2000年7月	世界貿易センタービル（東京都港区）へ本社移転
2002年7月	国際航空運送事業許可証取得
2002年8月	羽田 - ソウル間国際チャーター便就航
2004年10月	浜松町スクエア（東京都港区）へ本社移転
2004年11月	11月1日、ゼロ株式会社と合併
2005年3月	3月1日、資本金を21億6,315万円に減少 普通株式1株を200株に株式分割、単元株制度の導入により1単元の株式数を100株に変更 決算期変更（10月期より3月期へ変更）
2006年10月	10月1日、スカイマーク株式会社に商号変更
2008年12月	本社事務所を羽田空港整備場地区に設置し移転
2009年6月	本店所在地を東京都大田区へ移転
2009年10月	使用機材をボーイング737-800型に統一
2010年11月	エアバス社とA380型機導入に関する基本合意書を締結
2011年2月	エアバス社とA380型機の購入契約を締結
2011年6月	公募および第三者割当増資により資本金が141億円に増加
2012年6月	本社事務所を羽田空港新整備場地区へ移転
2013年11月	東京証券取引所市場第一部へ市場変更
2015年1月	東京地方裁判所に民事再生手続開始の申立て
2015年3月	東京証券取引所第一部上場廃止
2015年9月	再生計画認可決定が確定 資本金の全額減資、180億円の再生増資を実施
2016年3月	民事再生手続終結
2016年11月	本社を東京都大田区羽田空港三丁目5番10号に移転
2019年11月	成田 - サイパン線国際定期便就航
2020年2月	普通株式1株を25株に分割
2020年3月	成田 - サイパン線の運航を休止
2020年12月	資本金を1億円に減少
2021年9月	増資（20億25万円）と同時に減資を実施
2022年12月	東京証券取引所グロース市場に上場

### 3【事業の内容】

当社は、長らく大手数社の寡占により運賃が高止まり状態にあった航空業界に競争原理を起こすべく設立された航空会社であります。当社は設立以来、安全運航を使命とし、社会に役立つ存在となるべくお客様に適正な運賃を提供することを理念としております。なお、当社は、航空事業の単一セグメントであり、セグメント情報の記載を省略しております。

#### (1) 事業の概要

当社の航空事業の概要は次のとおりであります。

事業		概要（2024年3月31日現在）		
航空事業	旅客運送事業	定期航空運送事業	羽田 新千歳線（1日9往復） 羽田 神戸線（1日6往復） 羽田 福岡線（1日12往復） 羽田 鹿児島線（1日4往復） 羽田 那覇線（1日6往復） 羽田 宮古（下地島）路線（1日1往復） 茨城 新千歳線（1日2往復） 茨城 福岡線（1日1往復） 茨城 那覇線（1日1往復） 中部 新千歳線（1日3往復） 中部 鹿児島線（1日2往復） 中部 那覇線（1日3往復） 神戸 新千歳線（1日4往復） 神戸 仙台線（1日2往復） 神戸 茨城線（1日3往復） 神戸 長崎線（1日3往復） 神戸 鹿児島線（1日2往復） 神戸 那覇線（1日4往復） 神戸 宮古（下地島）路線（1日1往復） 福岡 新千歳線（1日1往復） 福岡 那覇線（1日3往復） 鹿児島 奄美線（1日2往復） 那覇 宮古（下地島）路線（1日2往復）	
		不定期航空運送事業	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。	
		附帯事業	旅客運送附帯業務	旅客運送において予約のキャンセル及び変更サービス、手荷物受託サービス及びペット受託サービス等を提供しております。
			広告宣伝業務	当社が運航する航空機にて提供している機内誌、機内サービス等を活用し、広告枠の販売を行っております。
			訓練設備等賃貸業務	他の航空会社に対し、模擬操縦訓練装置（シミュレーター）及び航空機地上作業車両等の貸し出しを行っております。
			商品販売業務	当社が運航する航空機の機内にて当社のグッズ等を販売しております。

(2) 事業の特徴

当社は、1996年11月の設立後、定期航空運送事業に係る路線免許（当時）取得の活動を経て1998年9月19日、航空機1機（ボーイング767-300型機）により羽田＝福岡線（3往復/日）に就航いたしました。航空運送事業における規制緩和政策を受け、大手航空会社（当時3社）に対し半額運賃を武器に、適正な航空輸送サービスの提供を理念に新規航空会社として参入いたしました。当社の参入によって新たに航空運送事業での競争状態の創出に貢献し、効率的な航空機への転換、運航路線の拡充に努め、世界有数の市場規模を誇り、寡占的な構造を持つ日本の国内航空市場において、国内航空会社の第三極として航空運送事業での足場を固めました。現在は、北は北海道から南は沖縄県・宮古（下地島）まで、12空港・23路線・1日当たり154便の運航（2024年夏ダイヤ、2024年3月31日時点）をボーイング737-800型機にて行っております。

当社は、世界的にも利用旅客数の多い空港の一つであり、首都圏からのアクセスもよい東京国際空港（羽田空港）を主要拠点としております。羽田空港を拠点とする路線は、旅客単価が高く、収益性に優れているため、当社は、これらの路線に戦略的に集中して運航することとしており、2023年度の当社の旅客収入、旅客数及び運航便数における羽田空港国内路線の占める割合は、それぞれ、約60%、約54%及び約51%となっております。

また、当社は、保有・運用コストが比較的低廉な小型機（ボーイング737-800型機）のみの単一機材で運航しています。これにより、運航乗務員や整備士に必要なライセンスも1種類となり、人的資源を効率的に活用することができます。加えて、航空機部品などの物的資源についても複数機種を運用する場合に比べて大きくコストが抑制されます。

当社は、「リーズナブルな価格」「シンプル・わかりやすい商品」をコンセプトに、大手航空会社、LCC（格安航空会社）各社との運賃競争での価格優位性を確保し、継続的に利用者に対し、利用し易い価格帯を訴求し続けることを行っております。また、運航品質の向上（定時運航率 1（注）、低い欠航率）、顧客満足度の向上（無料でのコーヒー、緑茶の提供）、地域共生の強化（特定地域を対象とした需要喚起キャンペーンの実施など）は、営業活動を行う上での認知度向上に役立っており、低運賃に加え、一定重量までの手荷物無料受託、変更・取消に係る制限（手数料等）の緩和等、付加価値を提供することで旅客の支払総額における優位性を確保しております。

当社については、伝統的にレジャーやVFR（知人・家族訪問）等の非ビジネスの旅客の割合が高く、ポストコロナにおける非ビジネスの旅客需要の回復は、ビジネスの旅客需要に比べ、より早いものとなっております。加えて、当社は、大手航空会社、LCC各社と異なり国内線のみを運航しておりますが、国内線需要は、国際線需要に比べて、安定して推移するほか、新型コロナウイルス感染拡大による需要減少からの回復は早く足元はコロナ前を上回る旅客需要となっております。また、円安による国内旅行への需要シフトやインバウンド回復など事業環境の好転も見られております。

当社は、2015年の民事再生手続以降、ガバナンスの強化、機材の統一、運用コスト削減、路線の選別等の改革を実施し、柔軟な運航便数調整による変動費抑制や、機材コストや委託費を中心とした固定費削減の施策を実施するなど、コスト削減に取り組んで参りました。今後とも当社は適正な運賃水準を確保しながら、安定した高い運航品質の維持及びお客様へ温かく誠実なサービスを提供することで顧客満足度を高め、高い座席利用率を安定的に維持することで収益の安定確保を図って参ります。

（注）出典：国土交通省HP「航空輸送サービスに係る情報公開」

事業の系統図は次のとおりであります。



#### 4【関係会社の状況】

該当事項はありません。

#### 5【従業員の状況】

##### (1) 提出会社の状況

2024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(千円)
地上社員	1,665	38.9	10.2	5,056
運航乗務員	276	41.0	8.5	15,467
客室乗務員	529	29.3	5.9	3,334
合計又は平均	2,470	37.1	9.1	5,776

- (注) 1. 従業員数は就業人員です。  
 2. 従業員数は、当社から他社への出向社員を除きます。  
 3. 運航乗務員は、人材会社からの受入出向運航乗務員を含みます。  
 4. 運航乗務員及び客室乗務員には、訓練生を除いた従業員数を記載しております。  
 5. 平均年間給与は、賞与及び基準外賃金を含んでおります。なお、人材会社からの受入出向運航乗務員は除いて算出しております。  
 6. 当社は、航空事業の単一セグメントであり、セグメント別の記載を省略しております。

##### (2) 労働組合の状況

当社にはスカイマーク乗員組合があります。労働組合とは健全かつ安定的な関係構築に努めて参ります。

##### (3) 多様性に関する指標

当社が公表している多様性に関する指標は次のとおりです。なお、管理職に占める女性労働者の割合は当事業年度末時点、その他の指標は当事業年度における実績を記載しております。集計対象には当社から他社への出向者を除いています。また、賃金の基準は職種によって異なりますが、性別に関係なく同一です。

管理職に占める女性労働者の割合(%) (注) 1	男性労働者の育児休業等取得率(%) (注) 2	労働者の男女の賃金の差異(%) (注) 1, 3		
		全労働者	正規雇用労働者	有期雇用労働者 (注) 4
19.1	100.0	50.3	50.1	28.4

- (注) 1. 「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)の規定に基づき算出したものであります。  
 2. 「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」(平成3年法律第76号)の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」(平成3年労働省令第25号)第71条の4第1号における育児休業等の取得割合を算出したものであります。  
 3. 当社における運航乗務員(正規雇用)の男女の賃金の差異は66.6%、その他の職種(正規雇用)は65.6%です。  
 4. 有期雇用労働者には正社員定年後に雇用身分の切替を行った常勤嘱託社員(60歳以上)及びアルバイト(65歳以上)を含み、これらは有期雇用労働者のうち91.4%(うち、男性99.4%、女性0.6%)を占めております。正社員定年後の雇用身分切替においては、原則定年前の給与・職位をもとに給与を決定するものとしており、有期雇用労働者の男女賃金格差はこの影響を受けたものです。

## 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】

当社の経営方針、経営環境及び対処すべき課題等は、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) 経営方針

当社は、「経営理念」・「企業ミッション」・「長期ビジョン」・「お客様への約束」から構成される「新生スカイマーク方針」を基に、その実現及び継続に向け全社一丸となって取り組んで参ります。具体的には以下の経営理念及び経営テーマを掲げております。

##### (経営理念)

1. 安全運航を使命として、社会に役立ち評価される存在となる
2. お客様の思いを真摯に受け止め、チャレンジ精神を忘れず、広くアンテナを張り、社会環境の変化に機敏に対応することで、良質かつ特色あるサービスを提供する
3. お客様へのサービス提供者である社員を尊重し、社員が互いに協力しあい、誇りを持って働ける環境と企業風土を築く

##### (経営テーマ)

- ・安全・整備体制の強化
- ・お客様満足と運航品質の向上
- ・収益性・生産性の向上による利益体質の構築、新型コロナウイルス感染症拡大により傷ついた財務基盤の強化
- ・社員満足向上のための人事・組織・風土改革
- ・事業拡大・再成長に向けた基盤作り

#### (2) 経営戦略及び目標とする経営指標等

##### (基本的な経営戦略)

当社は適正な運賃水準を維持しながら、安定した運航品質及びお客様への心のこもったサービスを提供することで収益の安定的確保を図って参ります。当社は、大手航空会社と遜色のない運航品質及び機内サービスを、より低価格で提供できていると考えており、今後、レベニューマネジメントに基づく適正な運賃水準の設定により、収益性を向上させることを目指して参ります。

コスト面に関しても、ボーイング737-800型機のための運航体制とし、多頻度運航を行うほか、継続してコスト削減に取り組むことで、国内線における収益性の安定確保に注力しております。

また、当社は、当事業年度末現在運航中のボーイング737-800型機の後継機としてボーイング737-8型機及びボーイング737-10型機を導入することとし、2022年11月にリース会社とボーイング737-8型機6機のリース契約を、2023年1月にボーイング社とボーイング737-8型機及びボーイング737-10型機計6機(確定4機、オプション2機)の購入契約を締結しました。これらの機材は2025年度第2四半期会計期間より順次導入を開始し現行機材を更新するとともに、2026年度からは現行機材のボーイング737-800型機よりも座席数の多いボーイング737-10型機を収益性の高い羽田空港国内路線に導入することにより、更なる収益性の向上に努めて参ります。また、新型機の導入により、着陸料や燃料費等の更なるコスト削減を見込んでおります。

路線戦略については、2025年に想定されている羽田空港、福岡空港、神戸空港の発着枠の拡大を通じて運航便数を増加させ有償旅客数の増加に繋げるとともに、茨城空港や下地島空港(宮古島市)をはじめとする当社独自の拠点についても就航地と協働して需要の喚起に努め更なる収益性の向上を図って参ります。

また、上記に加え当社は、運航路線及び運航時間の変更などの見直しを行い利便性の向上、定時性の確保、心に残る温かいサービスを提供し続けることによりお客様にとって価値のあるValue for Money(VFM)トップの航空会社であり続けられるよう取組んで参ります。なお、運航品質面では2022年度においても6年連続となる「定時運航率 1」を確保しており(注1)、また、2022年度に引き続き2023年度にも「顧客満足度」第1位を獲得するなど、(注2)、安全運航の堅持を前提にお客様の利便性向上を追求し他社との差別化を図るべく、こうした指標については今後も日本一を継続できるよう努めます。加えてDX推進によるマーケティング強化・顧客利便性の更なる向上に努めます。



(中期経営目標)

当社は中期経営目標において2028年度の業績目標を下記の通り定めております。上記の基本戦略を着実に実行し、変化する競争環境下でも安定的に利益を確保できるよう努めてまいります。

2028年度目標

事業収益	: 1,500億円以上
営業利益	: 150億円程度
自己資本比率	: 40%程度

機動的に更なる株主還元を目指す。

(注1) 出典：国土交通省HP「航空輸送サービスに係る情報公開」

(注2) 出典：サービス産業生産性協議会HP「Japanese Customer Satisfaction Index 2023」、国内長距離交通部門

(3) 経営環境

日本の航空業界は、ポストコロナにおいて、国内線が先行してレジャー・ビジネスの双方で需要を回復、訪日外国人増加に伴う国内移動需要の増加が見られております。国内旅行においては、円安による海外旅行から国内旅行への需要シフト、物価上昇を背景に付加価値の高いサービスに対する値上げ許容度の変化が想定されます。また、中期的には羽田・神戸・福岡空港等の発着枠増加及び再配分により、当社にとっての競争環境の変化が見込まれます。

当社においては、一部の路線でLCC及び大手航空会社との競合に直面しており、また、日本国内でも最大の混雑空港である羽田空港を発着する路線及び地方空港を発着する一部の路線では、大手航空会社と競合しています。

また、当社の主要路線は、路線によっては新幹線・高速バス等の地上交通機関とも競合関係にあります。今後、競合他社等の運賃戦略等により競争が激化した場合には、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

さらに、航空機燃料は原油相場の影響を受け、航空機のリース料等の外貨取引は為替相場の影響を受けるため、今後の相場次第では当社の経営環境に影響を与えることが予想されます。

(4) 優先的に対処すべき事業上及び財務上の課題

新機材の導入

当社は当事業年度末現在運航中のボーイング737-800型機の後継機としてボーイング737-8型機及びボーイング737-10型機の導入を予定しております。これらの新機材は現行機と比較してボーイング737-8型機において15%程度、ボーイング737-10型機では19%程度燃料使用量を削減でき、二酸化炭素排出量の軽減も期待できる省燃費機材です。

ボーイング737-8型機については2025年度第2四半期より導入を開始する計画であり今後、導入に向けた準備を継続して参ります。当社としては、これらの省燃費新機材を導入することは重要な施策のひとつと考えており、2026年度からはボーイング737-8型機に加え、長胴型であり提供座席数を現行機の177席から210席まで拡大することができるボーイング737-10型機を収益性の高い羽田空港国内路線に導入することで、更なる収益性の向上に努めて参ります。新機材の導入戦略を着実に実行することで、現在の29機体制から、2025年度以降は33機体制とし、事業規模拡大を目指して参ります。

#### 発着枠の拡大

羽田空港国内路線の拡大にあたり、5年毎の羽田空港国内路線発着枠の配分見直しにおける増枠の達成が重要と考えております。2020年の配分見直しにおいては評価項目として以下が設けられておりました。

- ・ 運賃水準の低廉化の努力
- ・ 安全の確保
- ・ 全国的なネットワークの形成
- ・ 航空会社の効率的な経営の促進
- ・ 発着枠の効率的な使用
- ・ 行政処分の有無

当社は2020年の羽田空港国内路線発着枠の配分見直しにおいて、本邦航空会社で唯一羽田空港国内路線発着枠の増枠を達成しており、今後も当社の「身近な価格で、高い運航品質とシンプルで心のもったサービスを提供する」ビジネスモデルを維持・強化し、増枠に必要な評価を得られるように継続して努めて参ります。

#### 財務上の課題

当社は新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う旅客需要の減少により、業績に大きな影響を受けました。

政府による新型コロナウイルス感染症の5類への移行やマスクの着用緩和などの方針により、旅客需要は急速に回復しておりますが、当社としましては再び同様の事例が発生した場合等に備えた財務基盤の拡充は重要な課題であると考えております。

具体的には、各種収益向上施策により創出したキャッシュ・フローを元に安全維持のための更新投資、新機材導入などの成長投資を行ったうえで、有利子負債の返済や手元流動性の確保を通じて財務基盤を強化し、自己資本比率を40%程度まで引き上げて参ります。

## 2【サステナビリティに関する考え方及び取組】

当社のサステナビリティに関する考え方及び取組は、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当社が判断したものであります。

### (1) ガバナンス

当社では、気候変動への対策を含むサステナビリティに関する方針を取締役会で審議・決定しています。

取締役会で決定された方針を受け、サステナビリティ委員会で議論を行い、取り組みと目標を決定しています。サステナビリティ委員会は、代表取締役社長執行役員が委員長を務め、業務執行取締役や執行役員から構成される組織です。気候変動を含むサステナビリティ課題全般について、重要方針や施策などについての議論を行っています。

各部門で実施される施策の進捗状況は、サステナビリティ委員会へ年2回報告します。さらにその都度取締役会へも報告することで、適切に監督を行う体制としています。

### (2) 戦略

当社は、『「空」を通じて、社会をより良く。』をコンセプトに『あらゆる人々に、安全で安心かつ高品質な航空サービスを、身近な価格で提供する』ことを通じて、『社会の持続的な発展に貢献する』ことを、サステナビリティ基本方針としています。この基本方針に則って事業活動を継続していくために、重要な要素として、「事業の基盤」と「重要課題」を特定しました。

「事業の基盤」は、当社にとって最も重要であり、普遍的に取り組むべきものです。「安全と品質」及び「ガバナンス」を事業の基盤として位置づけました。これら2つの要素は当社が事業を継続する上で欠かすことができません。最優先で取り組みます。

「重要課題」は、事業を通じた社会の発展への貢献と、社会・環境の持続可能性の向上を両立するために、当社が特に力を入れて取り組むべきものです。私たちの事業は、社会や環境のシステムの上に成り立っています。将来にわたって事業を継続していくためには、当社の持続可能性のみならず、社会や環境の持続可能性の向上も同時に追求していくことが必須と考えています。特定した3つの重要課題を事業計画に組み込み、その解決に取り組みます。

#### ・環境

航空運送事業を行う中でGHG（温室効果ガス）の排出が避けられない当社にとって、気候変動への対策は最も重要な課題の一つです。GHG排出量の少ない航空機やSAF（持続可能な航空燃料）の導入をはじめとした取り組みを推進し、環境負荷の低減と社会価値の創出を両立します。

#### ・人

共生社会の実現のため、公共交通インフラである当社が果たすべき役割は大きいと認識しています。あらゆる人が気軽に利用しやすい航空サービスを提供することで、誰一人取り残さない社会の実現に貢献します。

また、人材は当社の価値創出の源です。社員が成長しながら生き生きと活躍することのできる環境づくりに努めます。

#### ・地域

当社の事業は就航地域と密接に関わり合っており、就航地域の発展無くして当社の発展はあり得ません。路線ネットワークの維持・拡大による人流・物流の拡大と就航地の魅力発信を通じて、就航地の発展に貢献します。

各重要課題に対応する重点テーマ及び取り組みと目標は以下の通りです。

重要課題	重点テーマ	取り組みと目標	
環境	気候変動対策 代替燃料の導入	省燃費機材への切り替え	2030年 航空燃料使用量の10%のSAFへの置き換え
		省燃費運航の促進	
		SAFの利用	2050年 カーボンニュートラル
		車両・施設からの排出削減	
		カーボンオフセット	
人	DE&I <sup>※</sup> 推進	 職員の接遇能力の向上 施設等の環境整備	
		 働き方の多様化 働きがい向上	
	社員の活躍	継続的な学びと成長機会の提供	
地域	地域共生	人流・物流の拡大	
		地域との連携強化	

※ DE&I（ダイバーシティ・エクイティ&インクルージョン）

D&IにEのエクイティ（公平性）が加わり、さまざまな機会や情報へのアクセスをすべての人に公平に保障するという考え

#### 気候変動について

気候変動が事業活動に及ぼす影響をより定量的に把握し、機会とリスクを特定するため、シナリオ分析を進めます。特定した機会とリスクへの対策を経営戦略に反映させることで、持続可能な企業を目指していきます。

#### 人的資本について

航空運送事業は労働集約型産業であり、多様な人材の確保は事業の安定運営に不可欠な要素であると認識しております。当社では、中長期にわたって事業・施策を安定的に推進できる人材を確保するべく、中長期の「人材戦略」として、人材育成と活躍のための環境整備の方針を以下のとおり掲げております。

##### a. 人事制度方針（活躍環境の整備）

当社の事業において多様な人材の活用は不可欠です。そのため当社では、多様な人材が活躍できるよう、「社員の挑戦を支援する」「挑戦マインドの高い人材を積極的に登用する」というコンセプトのもと、以下のような環境の整備に取り組んでいます。

##### ・時短勤務対象範囲の拡大

当社では早朝・深夜を含めたシフト勤務を行う従業員が多い特性を踏まえ、時短勤務制度の対象となる子の年齢を法要件の『子が3歳に達するまで』に対し『中学校入学前まで』に引き上げた運用を従前より実施しておりましたが、2024年1月より、これを『中学校卒業まで』に更に引き上げました。また、3歳までの子の育児のために時短勤務制度を利用する場合には、就労しなかった時間分の給与の全額控除は行わず一部を支給するなど、育児期の社員への支援を実施しております。

##### ・障がい者雇用制度の拡充

当社では2018年にダイバーシティ推進グループを設置し障がい者雇用を促進してまいりましたが、障がい者雇用枠で就業中のアルバイト社員にも段階的なステップアップの道を設けるべく、この度、正社員登用制度の一環として、雇用身分に「アソシエイト社員」を新設いたしました。アソシエイト社員は無期雇用であり、従前設定されていたアルバイト社員と正社員の中間に位置付けています。

・キャリアチャレンジ制度

社員の自律的なキャリア形成を支援し挑戦マインドの高い人材の育成・登用につなげるべく、2023年12月に「組織・人づくり推進室」を設置し、当該部署主管のもと「キャリアチャレンジ制度」を開始いたしました。キャリアチャレンジ制度においては社員自身が自分のキャリアプランを検討し各部署が必要な人材の要件を公開した上で、希望と適性とのマッチングを目指します。従前より社内公募制度は存在していたものの欠員補充のために実施することが多く、社員が希望する部署に挑戦するためには欠員の発生を待たなければいけない状況でしたが、キャリアチャレンジ制度を年2回の定期募集とすることで、部署と人材のマッチングをより機動的に推進してまいります。引き続き、多様な人材が働きやすい環境の整備に取り組んでまいります。

b.人材育成方針

グランドハンドリングをはじめ、航空機の運航に関わる全ての職種を社内に保持していることは、同業他社と比しても当社人員構成上の最大の特徴であります。当社では、現業部門を「プロフェッショナル人材」と位置づけ、これまで培ったチームワークとスキルを活かしながら、安全性・運航品質・ホスピタリティを向上させていける人材の育成を行っています。間接部門については「企画戦略人材」との位置づけのもと経営や事業運営を担う基幹人材を育成するべく、課題分析・企画提案力のブラッシュアップを進めております。

また現業・間接部門ともに、MBO(目標管理制度)や1on1を活用したOJTを主たる育成の場とする人材育成の基本的な枠組みは共通とし、職種ごとに求められる能力に応じて柔軟に教育内容を変更しながら社員の育成を推進しております。

(3) リスク管理

当社では、事業環境を取り巻く様々なリスク要因を認識し、対処することを目的として、リスク管理委員会を中心としたリスク管理体制を構築しています。

リスク管理委員会は、原則として年4回開催され、全リスク項目の中から、会社が管理すべき「優先リスク」を特定しています。さらに、担当部門を明確にし、対策の策定、その進捗、効果、達成状況の確認、評価を行っています。また、これらのリスク管理の実施状況は取締役会へ報告することで、適切に監督を行うこととしています。

リスク管理委員会による評価の結果、“気候関連リスク”を「優先リスク」として位置づけ、サステナビリティ委員会を中心としたPDCAサイクルの中で対策を策定し、取り組みを推進していきます。

(4) 指標及び目標

気候関連の機会とリスクを適切に管理するための指標及び目標を設定し、2030年に航空燃料使用量の10%をSAF(持続可能な航空燃料)に置き換え、さらに2050年にカーボンニュートラルを達成することを目指して取り組んでいきます。

また、当社では、社員が働きやすい環境、活躍できる環境に関する指標として、次のデータを用いております。各指標の目標と実績は以下のとおりです。

指標	目標	当事業年度実績
男性労働者の 育児休業取得率	-	100% (前年同期比+18.6ポイント)
管理職に占める 女性労働者の割合	2026年3月までに20%	19.1% (前年同期比+2.7ポイント)

2022年度の育児・介護休業法の改正と男性育児取得率公表義務化に伴い、初年度は政府目標と同様の50%を取得率の目標としておりました。2022年度、2023年度は取得率が50%を大幅に上回ったことから、今後、改めて目標設定を行う予定です。

また、女性の活躍推進という観点では、2024年度4月1日付で女性執行役員が1名増え、上級管理職である執行役員12名のうち、2名が女性となりました。当社は今後も、女性管理職割合といった指標を活用しながら、上級管理職層を含めた女性活躍の場の拡大・環境の整備を推進してまいります。

### 3【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、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) 発着枠について

当社は羽田空港を発着する路線を中核として事業展開を図っておりますが、同空港の発着枠については、航空法による混雑飛行場に係る特例の適用を受けております。当社が利用可能な同空港の発着枠は、当事業年度末現在において、国内線38枠であり、将来において発着枠の見直し・再配分等が行われた際に、当社の利用可能な発着枠が減少した場合又は想定通りに増加しなかった場合には、当社の事業計画の遂行に影響を及ぼす可能性があります。また、当社における既存発着枠の活用が計画通りに進まない場合についても、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

#### (2) 景気動向の影響について

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。当社は、一般利用者や企業向けに比較的低価格で座席を提供しており、低価格志向の需要を一定程度取り込んでいるものと認識しておりますが、例えば、当社の事業は、一般利用者の非ビジネス目的の旅客需要の構成比が高く、景気低迷等の物価変動に係る需要の減少等により、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。また、消費者が航空機の利用に代えて、新幹線等の地上交通機関を選択する場合や、LCCへのシフト、ビデオ会議等のコミュニケーション手段の浸透によるビジネス慣習の変化、消費者による信頼や認知度の低下、日本の高齢化と人口減少等による旅客需要の変化が生じた場合には、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

#### (3) 原油価格の上昇に伴う燃料費への影響について

燃料費は、当社の営業費用の相当部分を占めているため、燃料の調達可能性及び価格の変更による燃料費の大幅な変動は、当社の営業損益に重大な影響を及ぼす可能性があります。例えば、当社の燃料費は原油価格水準の影響を直接的に受けております。ロシアのウクライナ侵攻等の地政学的要因、国際的な原油市場の需給バランス、金融情勢、為替相場、産油国の政治情勢及び石油精製能力等の影響に伴う原油価格水準の動向によって、燃料費が上昇する可能性があります。当社は、このような燃料費に係る原油価格については商品スワップ取引を行い、変動リスク低減に努めておりますが、これらの取り組みが、燃料費の変動による影響を完全に吸収できるとは限りません。また、当社は燃油サーチャージ制度を導入していないため、燃料費の上昇を顧客に転嫁するためには、運賃を値上げする必要がありますが、運賃の値上げは顧客の需要に影響を及ぼす可能性があります。今後想定を上回る急激な原油価格の上昇が発生した場合、航空需要の縮小により想定を上回る減便が発生することによりオーバーヘッジとなった場合は当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

#### (4) 競争環境について

日本の航空業界においては、LCCの参入により航空各社の勢力地図にも変化がみられ、訪日外国人旅行客の増加等、国内外問わず航空需要は日々大きく変化しております。当社においては、一部の路線でLCC及び大手航空会社との競争に直面しており、また、日本国内でも最大の混雑空港である羽田空港を発着する路線及び地方空港を発着する一部の路線では、大手航空会社と競争しています。

また、当社の主要路線は、路線によっては新幹線・高速バス等の地上交通機関とも競争関係にあります。今後、競争他社等の運賃戦略等により競争が激化した場合には、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

#### (5) 為替変動の影響について

当社の主な費用のうち、航空機リース料及び航空機整備費の大部分並びに航空機の購入については、外貨建て取引を行っているため、為替変動による影響を受けております。当社はかかる為替変動によるリスクをヘッジする目的で為替予約を行っております。しかしながら、為替予約により為替変動の影響を緩和することは可能であっても、すべてを排除することは不可能な状況であります。このため外国為替の大幅な変動が生じた場合には、費用の増減、若しくは外貨建債権債務の評価損益の発生等により、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

(6) 人材の確保について

当社における人材の中でも、運航に従事するもの（操縦士、運航管理者）、航空機の整備に従事するもの（整備士）については、航空法に定める資格が必要であります。当該有資格者については、国内他社の経験者並びに海外の経験者等に拠って、人材を確保しておりますが、雇用環境によっては、相当数の有資格者を一時に確保することが困難になる可能性があります。その対策として、自社養成による有資格者の育成を進めておりますが、資格取得までは一定期間の教育訓練を必要とするため、事業展開の時期並びに規模について制約を受ける可能性があります。

また、当社の従業員の一部は労働組合に所属しておりますが、当社従業員による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与える可能性があります。

(7) 航空機材の導入について

当社は保有する又は保有を計画している全ての航空機の調達等をボーイング社及び航空機リース会社に依存しているため、ボーイング社若しくは航空機リース会社が航空機を適時に納入できない、又は、製品・保守の適切なサポートを提供できない場合、当社の事業活動に重大な影響を及ぼす可能性があります。国内路線における航空機材について、当社は国内路線においてはボーイング737-800型機（177席）を使用機材（当事業年度末現在においてボーイング737-800型機29機を導入）として事業を展開しておりますが、ボーイング737-800型機は2019年に生産が終了していることから、新型機材としてボーイング737-8型機及びボーイング737-10型機の導入を検討しております。しかしながら、例えば、ボーイング737-10型機の導入には、ボーイング社が米国連邦航空局及び国土交通省航空局から認証を取得することが必要であるなど、航空機メーカーの技術上・財務上・その他の理由により、新型機材の導入が遅延した場合、当社の機材計画は変更を余儀なくされ、中長期的な事業に影響を及ぼす可能性があります。さらに、当社の現在の航空機はボーイング社製の単一機種であり、ボーイング社製の737型機の安全性や信頼性に潜在的な問題が生じた場合、それが事実であるか否かにかかわらず、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

(8) 損益構造について

当社の営業費用のうち、人件費、航空機のリース料・整備費、空港施設の賃借料等は、事業収益の変動に比例して変化するものではありません。また、燃料費、着陸料及び航行料等、航空機の運航に関連する営業費用は、座席利用率や旅客数に関わらず発生します。その結果、旅客数、座席利用率及び旅客単価のわずかな減少が、当社の財政状態及び経営成績に大きな影響を及ぼす可能性があります。また、当社は、新型コロナウイルス感染症の影響によって旅客需要が減少した期間において、一定のコスト削減施策を実施しておりますが、今後、更にコスト削減を行う余地が限られる可能性があります。

(9) 使用機材等の整備費の変動について

航空機等に係る整備につきましては、当社の規程で定めている期限、使用機材の状態を考慮し、定期的に点検・整備を実施しておりますが、それぞれの機体及びエンジン等の点検結果によっては整備対象範囲の増加等により、整備費が変動する可能性があります。また、リース取引終了に伴う航空機返還に係る整備費用については、返還する時期、航空機の状態、その他の要因等によりその見込額に大幅な差異が生じた場合には、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

(10) 航空機事故及びトラブル等について

当社の運航便において航空機事故又はトラブル、従業員のコンプライアンス違反等が生じた場合には、顧客の信頼性や社会的評価の低下、航空機運航に係る障害又は損害賠償請求等が生じることにより、当社の事業、財政状態及び経営成績に重大な影響を及ぼす可能性があります。現在、当社は航空機事故等に関して航空保険に加入しておりますが、事故や事件に関する費用が完全に填補されない可能性があり、その場合、当社の経営成績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。また、他社において航空機事故が発生した場合も、業界全体において航空需要が低下し当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。当社では航空機事故及びトラブル等が生じないよう、安全啓発セミナーや全社事故処理模擬演習、緊急脱出訓練等、従業員への研修を徹底しており、安心・安全な運航を提供できるよう努めております。

(11) システム障害等について

当社は、システムを通じて予約販売、搭乗手続、運航管理、業務管理等、お客様へのサービス及び運航に必要な業務を実施しております。システム上で重要な業務を行うことからシステム障害が起こらないよう、定期的にメンテナンスを実施しておりますが、万が一、自然災害、コンピュータウイルス、サイバー攻撃、その他のセキュリティ障害及び通信障害などによって、システムに障害が発生し運航等業務に支障をきたす事態となった場合は、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。また、適切な時期及び内容でシステムのアップグレード等を行えない場合には、当社の事業運営や競争力に影響を及ぼす可能性があります。当社は、様々なシステムの導入にも一定の投資を行っておりますが、新システムの導入については、その性質上、一定の期間を要するほか、新システムが想定どおりに作動しない、導入によりデータや情報の消失が生じる、導入に想定以上のコストがかかる、導入が遅延する、システム障害が発生する、あるいは新システムがビジネス上の要請を満たせない等の可能性、また、それらによってソフトウェアに関して減損処理が必要になる可能性があります。

(12) 顧客情報漏洩について

当社は、膨大な顧客に関する情報を保持していることから、機密保持規程、個人情報保護規程等を制定し、従業員への研修を行う等、情報管理に関する内部管理体制を整備しております。しかしながら、不正アクセス、サイバー攻撃、盗難、パスワードの管理不備や業務上の過失等、何らかの原因により顧客情報の漏洩事故が発生した場合、損害賠償費用の発生や信用失墜により、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

(13) 第三者のサービスへの依存について

当社は、航空運送事業において、一部運航乗務員の派遣を受けているほか、航空機の整備、機器の修理、予約センター等の業務において、第三者に一部の業務を委託しています。特に当社が運航する羽田空港やその他の国内主要空港において、運航上の不具合や長期のストライキなどによって、これらの第三者による受託業務の遂行に支障が生じた場合、当社の事業活動、財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

(14) 災害等について

当社の全ての運航管理は羽田空港で行われており、また、国内路線の多くは羽田空港、新千歳空港、神戸空港、福岡空港、那覇空港等の国内主要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、洪水、台風、大雪等の大規模災害や当該施設における火災等による災害や労働争議が発生した場合には、運航管理及び当該空港発着便の運航が困難となり、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。また、当該地域以外においても、当社が就航する地域において自然災害や何らかの要因により空港施設等の利用に支障が生じた場合にも、同様に当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

(15) 戦争・テロ等の影響について

国際的な戦争・テロ等が発生した場合には、日本国内においても保安対策の強化に伴う航空会社の負担増や航空保険料の上昇等により関連費用が増加する可能性があります。また、中東やウクライナ情勢の長期化による燃料価格等の更なる高騰により、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。



(16) 感染症による影響について

当社は新型コロナウイルス感染症の世界的な流行により甚大な影響を受けました。今後も新型コロナウイルスの感染が再度拡大した場合や新たな感染症が発生・蔓延した場合は、人々が外出を控えることによる利用客数の減少や、顧客の航空利用の意欲の低下が予想されるほか、渡航制限、検疫、公共施設の閉鎖、公共行事の中止等、様々な対策が実施され、国内外の観光及びビジネス目的の旅客需要が引き続き落ち込むことにより当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。加えて、現在、当社は国際路線を運航していませんが、外国人観光客の日本への流入は当社のサービス需要に一定の影響を及ぼす可能性があり、国内外での新型コロナウイルス感染症をはじめとする感染症の拡大により、日本政府による外国人観光客の入国制限が復活した場合、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。さらに、ビジネス商用目的の旅客需要は、新型コロナウイルス感染症拡大によって普及したビデオ会議等のコミュニケーション手段の浸透によるビジネス慣習の変化により、新型コロナウイルス感染症拡大以前の水準に完全には回復しない可能性があるほか、政府の旅行支援策が想定どおりに国内航空旅行の需要を回復させない可能性もあります。また、毒性の強い感染症に当社社員が大量に感染し運航等業務に支障をきたす事態となった場合は、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

(17) 事業に対する法的規制について

当社は、航空事業関連法令等の法的規制に基づき事業を展開しており、国土交通省より航空運送事業者としての「事業許可証」の交付を受けております。

当社では当該法的規制を遵守するため、組織並びに規程類を適宜整備し、専門性の高い人材の確保、育成に努めていますが、これらの法的規制の遵守には多額の費用が必要となります。また、今後、これらの法的規制の改正や新たな規制の導入があった場合、追加的な費用が発生する可能性があります。加えて、当該法規制等に抵触する事象が生じた場合や重大な変更等が生じた場合には、事業許可の取り消しにより当社の事業運営が制限を受け、財政状態及び経営成績に大きな影響を及ぼす可能性があります。なお、現在事業許可の取り消しに係る事象はございません。

(航空運送事業許可の状況)

取得年月	2000年2月(注)
許認可等の名称	事業許可
所管官庁等	国土交通省
有効期限	事業許可証の書換え又は再交付がなされるまでの間、有効とする。 書換え又は再交付の発生事由は、事業許可の内容、若しくは運航者情報の変更による場合であります。 最新の許可内容となった日は2019年12月2日であります。
法令違反の要件及び主な許認可取消事由	航空法第119条(事業の停止及び許可の取消し) ・事業許可等に付した条件に違反したとき。 ・正当な理由が無く、事業許可等の実施すべき事項を実施しないとき。 航空法第120条(許可の失効) ・航空法第4条第1項各号に掲げる者に該当するに至ったとき。  当社の事業許可等に付された条件及び未実施事項はありません。

(注) 航空法改正に伴い、2000年2月1日より従来の路線免許制から事業許可制へと変更されております。

(18) 環境規制について

近年、温暖化防止を始めとした地球環境保全の一環として、航空機による温暖化ガスの排出量削減に係る取組の強化等が求められております。今後、規制の更なる強化や環境税等の新たな規制が導入された場合は、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

また、当社は、航空機の騒音、危険物の使用及び取扱、大気放出及び環境汚染の浄化に関連する様々な規制の適用も受けておりますが、今後の更なる規制の強化や新たな規制が導入された場合には、多額の費用を要する可能性があります。

(19) 公租公課について

航空会社は、公租公課等として航空機燃料税や着陸料及び航行援助施設利用料等の空港使用料を支払う必要がありますが、航空機燃料税、着陸料及び航行援助施設利用料等については現在、国の時限的な軽減措置を受けております。このうち、航空機燃料税については新型コロナウイルス感染症拡大前より一定の軽減を受けておりましたが、新型コロナウイルス感染症拡大により軽減率が拡大されました。この軽減率は2025年3月まで継続されたのちに段階的に縮小され、2028年度以降は新型コロナウイルス感染症拡大前の軽減率に戻ることであります。また、空港使用料の軽減措置は2025年2月まで継続する予定となっております。今後、かかる軽減措置の縮小・廃止が行われた場合、当社の経営に影響を及ぼす可能性があります。なお、当社の事業計画の策定においては、かかる軽減措置について上記期限での終了を見込んでおります。

(20) 訴訟等について

当社の事業活動に関連して、重要な訴訟等が提起された場合は、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

(21) 資産減損について

当社は、固定資産の減損に係る会計基準等に従い、定期的に保有資産の将来キャッシュ・フロー等を算定し減損の兆候の把握及び減損損失の認識・測定を行っております。その結果、将来において固定資産の減損損失を計上することも予測され、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

(22) 有利子負債及びリース債務について

当社は国内路線においてはボーイング737-800型機（177席）を使用機材（当事業年度末現在においてボーイング737-800型機29機を導入）として事業を展開しておりますが、同機材に関しては24機をオペレーティング・リース取引により導入しております。また、当社は、オペレーティング・リースにより一部の新型機材を導入することを予定しており、当社のオペレーティング・リース債務は将来増加する可能性があります。加えて、当社は、金融機関からの借入も行っており、これらのオペレーティング・リース債務及び有利子負債については、その返済等のために多額の手元資金が必要となることなどにより、当社の収益及び流動性に影響を及ぼす可能性があります。また、当社が経済状況や事業環境の変化に応じた施策を行う能力が制限される等の悪影響を受ける可能性があります。

オペレーティング・リース取引により導入されている機材に関して、当該航空機及び未経過リース料については貸借対照表には計上されておられません。しかしながら、今後、リース会計基準等の改正によりオペレーティング・リース対象資産・負債を計上することとなった場合には、関連する経営指標に悪影響を及ぼす可能性があります。また、将来においてリース資産の減損損失が発生した場合には、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

(23) 配当政策について

当社は、株主に対する安定的な配当を実施することは重要な経営課題の一つであると考えています。一方、当社は成長局面にあるため将来の事業展開に備えた財務基盤の強化、成長投資の実行及び利益成長の速度を上げて企業価値の最大化を図ることが、より適切な株主還元になり得ると考えています。かかる2つの観点の最適バランスを適宜判断し、株主還元の充実に努めて参ります。

当社は当面の株主還元方針として調整後当期純利益に対する配当性向は35%程度を基準とし、当社が掲げる財務健全性目標（自己資本比率40%）の達成状況に応じて機動的な追加還元を目指して参ります。

調整後当期純利益：税引前当期純利益×（1 - 実効税率34.59%）にて算出

しかしながら、当社の事業が計画通りに進展しない場合など、当社の業績が悪化した場合には配当の実施を行うことができない可能性があります。

(24) 欠損金の繰越控除について

当社は、現時点で税務上の繰越欠損金が存在するため、法人税等が軽減されております。今後当該繰越欠損金が解消され、通常の税率に基づく法人税、住民税及び事業税が発生する場合において、財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローに影響を与える可能性があります。また、仮に繰越欠損金を利用するのに十分な課税所得がない場合、繰越欠損金による控除を受けられないまま、繰越欠損金を課税所得から控除できる期間を経過する可能性があります。

(25) 繰延税金資産について

当社は、将来の課税所得に関する予測・仮定を基に個別に繰延税金資産の計上・取崩しを行う方針です。

事業収支の悪化等により、将来の課税所得の見込額が低下した場合、繰延税金資産が減少し、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

(26) 業績の季節変動性について

当社の属する旅客航空運送業界においては、春季及び夏季（3月及び7月から9月）並びに年末年始に需要が増加する傾向にあります。そのため当社の業績につきましても、これらの季節変動の影響を受けやすく、偏重が生じやすい状況にあります。したがって、各四半期の業績は、他の四半期又は年度全体の業績を示すものではありません。また、今後の新規路線の就航や就航便数の増加等により、当該季節変動とは異なる偏重傾向が生ずる可能性があります。

(27) 資金調達について

当社の当事業年度末における有利子負債は総資産の28.1%となっております。そのため金融情勢の変化等により計画通り資金調達ができない場合には、事業展開等に影響を受ける可能性があります。また、金融機関からの借入に関して財務制限条項などが付されている契約もあり、当該条項に抵触した場合、貸付人の請求があれば本契約上の期限の利益を失うこととなり、債務の弁済が必要となるため当社の資金繰りや財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

今後事業を推進していく中で借入金等への依存を低減していくように努めて参りますが、金利の上昇により資金調達コストが増大した場合には利益を圧迫し、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

## 4【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

当事業年度における当社の財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の概要は次のとおりであります。

#### 財政状態及び経営成績の状況

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（以下、「コロナ」という。）の5類感染症への移行に伴い経済及び社会活動の正常化が進み、持ち直しの動きがみられました。一方で、原材料価格・エネルギー価格の高騰、米国の金融政策の影響を受けた円安進行、地政学リスクの高まりによる不安定な世界経済など、依然として先行きは不透明な状況が続いております。

当社が事業を展開する航空業界の国内線市場においてはコロナ流行前の水準に近づく回復を見せ、好調に推移いたしました。円安による旅行者の国内旅行へのシフトや訪日観光客の増加など、旺盛な旅客需要は継続する見通しとなっております。

このような環境下において、当社の当事業年度における旅客需要はレジャー・VFR 1を中心に、期初よりコロナ前を上回る水準で推移し、有償旅客数は7,948,495名（前年同期比13.2%増）と多くのお客様にご搭乗いただきました。コストにおいては、大幅な円安進行や原油価格の高騰、世界的なインフレ圧力の高まり等により想定以上に増加いたしました。お客様に提供するサービス品質をより一層を磨き上げながら適切な価格設定を実施し、前年比9.2%増の12,756円に単価を引き上げながらも搭乗率は82.7%と高い水準を保つことで、増益を実現いたしました。

また、当社の中長期における成長戦略施策の一つとして高品質なサービス提供を目指す中で、定時運航率は6年連続第1位を達成、更にはJCSI（日本版顧客満足度指数）調査の「国内長距離交通部門」において2年連続で顧客満足第1位を獲得いたしました。

#### 1. Visit Friends and Relatives：友人親族訪問

当事業年度の財政状態及び経営成績は次のとおりとなりました。

##### a. 財政状態

当事業年度末の資産合計は、前事業年度末に比べ2,953百万円増加し、110,790百万円となりました。

当事業年度末の負債合計は、前事業年度末に比べ986百万円減少し、82,932百万円となりました。

当事業年度末の純資産合計は、前事業年度末に比べ3,939百万円増加し、27,857百万円となりました。

##### b. 経営成績

当事業年度における事業収益は104,075百万円（前年同期比22.9%増）、営業利益4,668百万円（前年同期比35.2%増）、経常利益7,463百万円（前年同期比101.0%増）、当期純利益2,997百万円（前年同期比47.7%減）となりました。

#### キャッシュ・フローの状況

当事業年度末における現金及び現金同等物（以下「資金」という。）の残高は、前事業年度末に比べて4,389百万円増加し、26,909百万円（前事業年度末は22,519百万円）となりました。

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）

当事業年度において営業活動の結果、獲得した資金は8,179百万円（前事業年度は5,911百万円の獲得）となりました。これは主に税引前当期純利益7,463百万円によるものであります。

##### （投資活動によるキャッシュ・フロー）

当事業年度において投資活動の結果、支出した資金は2,186百万円（前事業年度は2,269百万円の支出）となりました。これは主に有形固定資産の取得による支出1,682百万円によるものであります。

##### （財務活動によるキャッシュ・フロー）

当事業年度において財務活動の結果、支出した資金は2,326百万円（前事業年度は9,608百万円の獲得）となりました。これは主に自己株式の取得による支出1,393百万円、長期借入金の返済による支出500百万円、配当金の支払による支出275百万円によるものであります。

生産、受注及び販売の実績

a. 営業実績

当事業年度の営業実績の状況は、次のとおりであります。

科目		当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)		前年同期比
		金額(百万円)	構成比(%)	(%)
航空運送事業収入	旅客収入	101,395	97.4	123.6
	貨物収入	11	0.0	40.0
航空運送事業収入合計		101,406	97.4	123.6
附帯事業収入	附帯事業収入 (航空運送に附帯関連する事業)	2,669	2.6	103.1
合計		104,075	100.0	122.9

(注) 1. 当社は航空事業の単一セグメントであるため、セグメント毎の記載はしておりません。

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総販売実績に対する割合については、総販売実績に対する割合が100分の10以上の相手先がないため、記載を省略しております。

b. 輸送実績

当事業年度の輸送実績の状況は、次のとおりであります。

項目	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	前年同期比 (%)
国内線		
有償旅客数(人)	7,948,495	113.2
有償旅客キロ(千人・キロ)	8,422,868	113.1
有効座席キロ(千席・キロ)	10,186,882	101.6
有償座席利用率(%)	82.6	111.3

(注) 1. 有償旅客キロは、各路線各区間の有償旅客数(千人)に各区間距離(キロ)を乗じたものの合計であります。

2. 有効座席キロは、各路線各区間の有効座席数(千席)に各区間距離(キロ)を乗じたものの合計であります。

(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、わが国において一般に公正妥当と認められる会計基準に準拠して作成しております。この財務諸表の作成に当たり、経営者による会計方針の選択・適用、資産・負債及び収益・費用の開示に影響を与える見積りを必要とする項目があります。経営者は、これらの見積りについて旅客需要の過去の動向や将来の機材導入及び整備計画、過去の整備実績等を勘案してその時点で最も合理的と考えられる見積りや仮定を継続的に使用しております。しかしながら見積り特有の不確実性から、実際の結果はこれら見積りと異なる場合があります。

また、当社の財務諸表で採用する重要な会計方針及び見積りに用いた仮定は、後記「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、「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)」に記載の翌事業年度の財務諸表に与える影響は、翌事業年度以降においても同様に影響を及ぼす可能性があります。

経営成績等の状況に関する認識及び分析・検討内容

a. 経営成績等

1) 財政状態

(資産合計)

当事業年度末の資産合計は110,790百万円となり、前事業年度末に比べ2,953百万円増加しました。流動資産合計は10,039百万円増加しましたが、これは主に円安に伴う外貨預金の増加及び長期預け金の返還に伴う未収入金の増加によるものです。また、固定資産合計は7,086百万円減少しましたが、これは主に繰延税金資産の減少及び長期預け金の返還によるものです。

(負債合計)

負債合計は82,932百万円となり、前事業年度末に比べ986百万円減少しました。これは主に、好調な旅客需要に伴う契約負債の増加1,522百万円、燃油デリバティブ取引に係るデリバティブ債務の減少1,359百万円、未払消費税等の減少331百万円によるものです。

(純資産合計)

純資産合計は27,857百万円となり、前事業年度末に比べ3,939百万円増加しました。これは主に、当期純利益の計上による繰越利益剰余金の増加2,670百万円、為替予約等のデリバティブ取引による繰延ヘッジ損益の増加2,638百万円によるものです。

2) 経営成績

当社は、航空事業の単一セグメントであるため、セグメント別の記載は行っておりません。

(運航体制等の状況)

当事業年度においては、コロナの影響も限定的なものとなり、特に第5類感染症への移行されることが決まった後の旅客需要はコロナ前を大きく超える水準となり、その取り込みのため事業年度を通して全便運航体制としました。加えて週末や連休などの高需要期には羽田＝福岡線を中心に追加定期便を設定し、収益の拡大に努めました。

その結果、当事業年度の運航便数は55,087便となり、運航機体数は同じながらもコロナの影響の残った前事業年度と比べて1.6%増加しました。

(事業収益及び営業費用の状況)

当事業年度においては、好調な旅客需要を取り込むことができた結果、有償旅客数が前年同期比13.2%増の7,948,495名と運航便数の増加以上の伸び率となり、事業収益は104,075百万円(前年同期比22.9%増)となりました。事業費については、急激に進行した円安及び世界的なインフレを受けた諸物価の高騰などにより93,377百万円(前年同期比23.3%増)となりました。こうした費用増を事業収益が一定程度カバーし営業利益は4,668百万円(前年同期比35.2%増)となりました。経常利益は円安に伴う外貨建資産に係る為替差益の計上により7,463百万円(前年同期比101.0%増)となりました。

当期純利益は繰延税金資産の取崩による法人税等調整額の計上により、2,997百万円(前年同期比47.7%減)となりました。

### 3) キャッシュ・フローの状況

キャッシュ・フローの状況につきましては、「(1) 経営成績等の状況の概要」の状況に記載のとおりであります。 キャッシュ・フロー

#### b. 経営成績等の状況に関する認識及び分析・検討内容

当社の事業領域である航空業界は、2020年初頭からの新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大により旅客需要の大部分が蒸発するなど業績に大きな打撃を受けましたが、2023年5月の第5類感染症への移行により名実ともにポストコロナ時代に入り、旅客需要も新型コロナウイルス感染症拡大以前の状況に戻ってきております。一方で、世界的なインフレや円安、高止まりしている原油価格等、取り巻く環境は引き続き注視しなければならない状況にあります。

このような環境のもと、当社において、今後、羽田空港をはじめとする当社就航空港の発着枠拡大、レジャー、インバウンド需要の拡大などの多くの成長機会があるものと考えております。こうした成長ステージを見据え、当社では安全運航を大前提に、マイページ機能の進化やデータ活用などにより顧客体験価値を向上することで需要を更に掘り起こし、かつ、大幅な燃費改善が見込まれる次世代機材の導入等により低コスト運航を堅持することで、様々なリスクが顕在化する競争環境下においても安定的に利益を確保することができる体制を築いてまいります。

また、当社はこうした安全で安心かつ高品質な航空サービスを身近な価格であらゆる人々に提供することを通じて社会の持続的な発展に貢献することを「サステナビリティ基本方針」として掲げており、次世代機材の導入、運航効率の改善、SAF（Sustainable Aviation Fuel：持続可能な航空燃料）の利用等による気候変動への対応、社員の働き方や働きがいの向上への施策の実施、地方自治体や企業との連携に積極的に取り組んでまいります。

加えて、新規路線の検討においては、国内主要空港のみならず地方と地方を結ぶ路線も含めた多角的な検討を行っております。ビジネス・観光需要だけでなくその地域の需要に応じた路線就航を検討し、チャーター便についても状況に応じて実施する方針であります。

なお、当社では次期の業績予想にあたり、為替レートは1ドル＝145円（ヘッジ後138.5円）、ドバイ原油価格は80ドル/BBL（ヘッジ後81.0ドル/BBL）を前提としております。

#### c. 資本の財源及び資金の流動性

当社は新型コロナウイルス感染症の拡大により毀損した財務基盤強化のため2022年7月に株式会社みずほ銀行、株式会社三井住友銀行、株式会社りそな銀行、株式会社日本政策投資銀行をアレンジャーとして300億円の借り入れ（借入期間1年）を行ってりましたが、2023年7月にそのうち100億円を借入期間3年（注）、200億円を借入期間1年として借換を行いました。

（注）100億円のうち45億円は3年間で分割返済、55億円は3年後の期限一括返済

また、2022年12月14日には次世代航空機材の導入費用を確保すること等を目的として東京証券取引所グロース市場に上場し、併せて行った公募増資により約142億円の資金を調達しております。

これらの対応により、当事業年度末における有利子負債の残高は31,096百万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26,909百万円となっております。

## 5【経営上の重要な契約等】

### (1) 営業に関する重要な契約

契約の種類	契約の内容	契約相手先	備考
運航乗務員の提供に関する契約	運航乗務員の提供	PARC Aviation Ltd.	アイルランドの航空機パイロット提供会社
運航乗務員の提供に関する契約	運航乗務員の提供	IAC North Pacific Pty Ltd.	オーストラリアの航空機パイロット提供会社
運航乗務員の提供に関する契約	運航乗務員の提供	IASCO GLOBAL Ltd.	マン島の航空機パイロット提供会社
運航乗務員の提供に関する契約	運航乗務員の提供	Rishworth Aviation Ltd.	ニュージーランドの航空機パイロット提供会社
運航乗務員の提供に関する契約	運航乗務員の提供	WASINC INTERNATIONAL LTD.	香港の航空機パイロット提供会社
航空機材リース契約	航空機材のリース	Bank of Utah as owner trustee	ボーイング737-800型機 3機
航空機材リース契約	航空機材のリース	Sapphire AFL Limited.	ボーイング737-800型機 2機
航空機材リース契約	航空機材のリース	BOC Aviation(UK) Limited.	ボーイング737-800型機 2機
航空機材リース契約	航空機材のリース	JPA No.187 Co., Ltd.	ボーイング737-800型機 1機
航空機材リース契約	航空機材のリース	JPA No.193 Co., Ltd.	ボーイング737-800型機 1機
航空機材リース契約	航空機材のリース	JPA No.194 Co., Ltd.	ボーイング737-800型機 1機
航空機材リース契約	航空機材のリース	JPA No.195 Co., Ltd.	ボーイング737-800型機 1機
航空機材リース契約	航空機材のリース	JPA No.206 Co., Ltd.	ボーイング737-800型機 1機
航空機材リース契約	航空機材のリース	JPA No.221 Co., Ltd.	ボーイング737-800型機 1機
航空機材リース契約	航空機材のリース	DAE 39421 Ireland Limited	ボーイング737-800型機 1機
航空機材リース契約	航空機材のリース	DAE 39422 Ireland Limited	ボーイング737-800型機 1機
航空機材リース契約	航空機材のリース	DAE 38023 Ireland Limited	ボーイング737-800型機 1機
航空機材リース契約	航空機材のリース	DAE 39432 Ireland Limited	ボーイング737-800型機 1機
航空機材リース契約	航空機材のリース	Avolon Aerospace (Ireland) AOE 174 Limited	ボーイング737-800型機 1機
航空機材リース契約	航空機材のリース	Thunderbolt III Leasing 1 Limited	ボーイング737-800型機 1機
航空機材リース契約	航空機材のリース	Falcon 2019-1 Aircraft 2 Limited	ボーイング737-800型機 1機
航空機材リース契約	航空機材のリース	Jetair 16 Limited	ボーイング737-800型機 1機
航空機材リース契約	航空機材のリース	Navigator Aviation Ireland 10 Limited	ボーイング737-800型機 1機
航空機材リース契約	航空機材のリース	SKK Corporation	ボーイング737-800型機 2機
航空機材リース契約	航空機材のリース	CIT Aerospace LLC	ボーイング737-8型機 6機
航空機整備基本契約	航空機整備	MRO Japan株式会社	国内の航空機整備会社
航空機整備基本契約	航空機整備	Evergreen Aviation Technologies Corporation	台湾の航空機整備会社
航空機整備品整備基本契約	航空機部品	Evergreen Aviation Technologies Corporation /Delta Tech Ops	台湾の航空機整備会社、アメリカの航空機整備会社との3社契約



契約の種類	契約の内容	契約相手先	備考
航空機エンジン整備基本契約	航空機エンジン整備	SR Technics Switzerland Ltd.	スイスの航空機装備品整備会社
航空機エンジン整備基本契約	航空機エンジン整備	CFM International INC.	
航空機エンジン基本契約	航空機エンジン購入	CFM International INC.	LEAP-1B25 1基 LEAP-1B27 1基
航空機整備基本契約	航空機整備	全日本空輸株式会社	国内の航空会社
航空機整備基本契約	航空機整備	日本航空株式会社	国内の航空会社
エンジン整備受委託基本契約書	航空機エンジン整備	日本航空株式会社	国内の航空会社
航空機予備部品の支援に関する契約	航空機部品	株式会社ソラシドエア	国内の航空会社
売買契約及び購入権付きオペレーティングリース契約	自社所有航空機エンジンのセール・アンド・リースバック	JPA No.227 Co.,Ltd.	航空機エンジン 1基
売買契約及び購入権付きオペレーティングリース契約	自社所有航空機エンジンのセール・アンド・リースバック	JPA No.228 Co.,Ltd.	航空機エンジン 1基
航空機材購入契約	航空機材の購入	The Boeing Company	ボーイング737-8型機 3機 (確定 2機、オプション 1機) ボーイング737-10型機 3機 (確定 2機、オプション 1機)

(2) 借入契約

相手先	契約締結時期	内容
株式会社みずほ銀行 他	2023年 7月	財務基盤の強化を目的とした総額30,000百万円のタームローン
株式会社商工組合中央金庫	2021年12月	財務基盤の強化を目的とした総額1,000百万円の資本性劣後ローン

6 【研究開発活動】

特記事項はありません。

### 第3【設備の状況】

#### 1【設備投資等の概要】

安全性の強化に加え、競争力と収益性の向上を目的とした設備投資を行っております。当事業年度において設備投資の総額は3,298百万円であります。主なものは航空機部品の購入（729百万円）、ソフトウェアの購入（209百万円）、備品の購入（127百万円）です。

なお、当社は航空事業の単一セグメントであり、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】

当社は航空事業の単一セグメントであり、セグメント別の記載は行っておりません。

##### (1) 航空機

(2024年3月31日現在)

機種	機数(機)	全長(m)	全幅(m)	客席数(席)	帳簿価額(百万円)
ボーイング737-800	29	39.4	34.3	177	9,261

(注) ボーイング737-800型機は5機が自社所有、24機がオペレーティング・リース機材であり、リース会社の内訳等については「第2 事業の状況 5 経営上の重要な契約等」をご覧ください。また、表中の帳簿価額は当該自社所有機に係る金額です。

##### (2) 航空機予備エンジン

(2024年3月31日現在)

	製造者	型式	台数
1号基	CFM International社製	CFM56 7B26	1
2号基	CFM International社製	CFM56 7B26/E	1
3号基	CFM International社製	CFM56 7B26/E	1
4号基	CFM International社製	CFM56 7B26/E	1
5号基	CFM International社製	CFM56 7B26/E	1
6号基	CFM International社製	CFM56 7B26/E	1
7号基	CFM International社製	CFM56 7B26/E	1
8号基	CFM International社製	CFM56 7B26/3	1

(注) 1号基～8号基はボーイング737-800型機用の予備エンジンであります。  
 1号基はAsahi Antalia Kumiaiからのオペレーティング・リースであり、2020年2月からの62ヶ月間の契約であります。  
 2号基はEngine Lease Finance Corporationからのオペレーティング・リースであり、2021年3月からの60ヶ月間の契約であります。  
 3号基は合同会社サクセス・プロエアーからのオペレーティング・リースであり、2022年8月からの53ヶ月間の契約であります。  
 4号基はJPA 228 Co., Ltd.からのオペレーティング・リースであり、2022年1月からの48ヶ月間の契約であります。  
 5号基はJPA 227 Co., Ltd.からのオペレーティング・リースであり、2021年12月からの48ヶ月間の契約であります。  
 6号基はEngine Lease Finance Corporationからのオペレーティング・リースであり、2022年9月からの36ヶ月間の契約であります。  
 7号基はAerFin Limitedからのオペレーティング・リースであり、2023年12月からの24ヶ月間の契約であります。  
 8号基はEngine Lease Finance Corporationからのオペレーティング・リースであり、2024年2月からの16ヶ月間の契約であります。

(3) 事業所等

事業所名 (所在地)	事業部門別の 名称	設備の内容	帳簿価額(百万円)						従業員数 (人)
			建物及び 構築物	機械装置 及び車両 運搬具	工具、器具 備品	リース資産	差入保証金	合計	
本社 (東京都大田区)	管理業務 営業業務 整備業務	内装設備 情報機器等 通信設備 訓練施設	122	0	146	21	458	749	200
羽田事業所 / 東京空港支 店 (東京都大田区)	運航業務 整備業務 空港業務 旅客業務	内装設備 情報機器等 通信設備	531	26	131	-	-	689	1,497
訓練シミュレーター棟 (東京都大田区)	旅客業務 訓練業務	内装設備 情報機器等 通信設備 訓練施設	7	0	0	336	1	345	-
福岡空港支店 (福岡県福岡市博多区)	運航業務 整備業務 空港業務 旅客業務	内装設備 情報機器等 通信設備	37	29	13	-	15	95	111
神戸空港支店 (兵庫県神戸市中央区)	運航業務 整備業務 空港業務 旅客業務	内装設備 情報機器等 通信設備	425	0	27	-	-	453	225
千歳空港支店 (北海道千歳市)	運航業務 整備業務 空港業務 旅客業務	内装設備 情報機器等 通信設備	15	19	7	-	1	44	98
沖縄空港支店 (沖縄県那覇市)	運航業務 整備業務 空港業務 旅客業務	内装設備 情報機器等 通信設備	10	14	23	-	17	66	113
その他	運航業務 整備業務 空港業務 旅客業務	内装設備 情報機器等 通信設備	136	60	47	-	14	258	226
合計	-	-	1,287	151	398	358	509	2,704	2,470

(注) 1. 金額は、2024年3月31日現在の帳簿価額によっております。  
2. 事業所等の賃借料については金額が僅少であるため記載を省略しております。

(4) 重要な設備の売却  
該当事項はありません。

3 【設備の新設、除却等の計画】

(1) 重要な設備の新設等  
該当事項はありません。

(2) 重要な設備の除却等  
該当事項はありません。

## 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	180,000,000
計	180,000,000

##### 【発行済株式】

種類	事業年度末現在発行数 (株) (2024年3月31日)	提出日現在発行数 (株) (2024年6月26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	60,329,400	60,329,400	東京証券取引所 グロース市場	単元株式数 100株
計	60,329,400	60,329,400		

#### (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)
2020年2月13日 (注)1	43,200,000	45,000,000	-	9,000	-	-
2020年12月21日 (注)2	-	45,000,000	8,900	100	-	-
2021年9月28日 (注)3	2,286,000	47,286,000	1,000	1,100	1,000	1,000
2021年9月28日 (注)4	-	47,286,000	1,000	100	1,000	-
2022年12月13日 (注)5	13,043,400	60,329,400	7,134	7,234	7,134	7,134
2022年12月13日 (注)6	-	60,329,400	7,134	100	7,134	-

(注)1. 2020年1月23日開催の取締役会の決議に基づく、株式分割(1:25)によるものであります。

2. 2020年11月16日開催の臨時株主総会決議に基づき、新型コロナウイルス感染症による影響からの回復及び今後の更なる成長を図るため財務体質の改善及びこれに伴う投資余力の拡大等を図ると共に将来的な選択肢としての株主への利益還元を含めた資本政策の柔軟性を確保する目的から、2020年12月21日付で無償減資を行いました。この結果、資本金を8,900百万円減少させ、その他資本剰余金に振り替えております(減資割合98.9%)。

3. 有償第三者割当

割当先 インテグラル2号SS投資事業有限責任組合、ANAホールディングス株式会社、UDSエアライン投資事業有限責任組合

発行価格 875円

資本組入額 437.5円

4. 2021年8月25日開催の取締役会の決議に基づき、新型コロナウイルス感染症による影響からの回復及び今後の更なる成長を図るため財務体質の改善及びこれに伴う投資余力の拡大等を図ると共に将来的な選択肢としての株主への利益還元を含めた資本政策の柔軟性を確保する目的から、2021年9月28日付で無償減資を行いました。この結果、資本金及び資本準備金をそれぞれ1,000百万円減少させ、その他資本剰余金に振り替えております(減資割合90.9%)。

5. 有償一般募集(ブックビルディング方式による募集)

発行価格 1,170円

引受価額 1,093.95円

資本組入額 546.975円

払込金総額 14,268百万円

6. 会社法第447条第1項及び第3項並びに会社法第448条第1項及び第3項の規定に基づき、資本金及び資本準備金を減少し、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】

2024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)	-	7	26	266	46	253	28,644	29,242	-
所有株式数(単元)	-	35,282	14,746	145,097	85,850	1,531	320,497	603,003	29,100
所有株式数の割合(%)	-	5.85	2.45	24.06	14.24	0.25	53.15	100.00	-

(注) 自己株式1,380,014株は、「個人その他」に13,800単元、「単元未満株式の状況」に14株含まれております。

( 6 ) 【大株主の状況】

2024年3月31日現在

氏名又は名称	住所	所有株式数(百株)	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(%)
鈴与スカイ・パートナーズ投資事業有限責任組合	静岡県静岡市清水区入船町11番1号	78,500	13.32
A N Aホールディングス株式会社	東京都港区東新橋一丁目5番2号	78,021	13.24
U D Sエアライン投資事業有限責任組合	東京都千代田区大手町一丁目9番6号	63,552	10.78
鈴与ホールディングス株式会社	静岡県静岡市清水区入船町11番1号	35,860	6.08
CEPLUX- THE INDEPENDENT UCITS PLATFORM 2 (常任代理人 シティバンク、エヌ・エイ東京支店)	31, Z.A. BOURMICH, L-8070, BERTRANGE, LUXEMBOURG (東京都新宿区新宿六丁目27番30号)	24,827	4.21
株式会社エアトリ	東京都港区愛宕二丁目5番1号	19,608	3.33
GOLDMAN SACHS INTERNATIONAL (常任代理人 ゴールドマン・サックス証券株式会社)	PLUMTREE COURT, 25 SHOE LANE, LONDON EC4A 4AU, U.K. (東京都港区六本木六丁目10番1号)	13,116	2.22
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	東京都港区赤坂1丁目8番1号	12,357	2.10
野村信託銀行株式会社(投信口)	東京都千代田区大手町二丁目2番2号	10,993	1.86
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	東京都中央区晴海一丁目8番12号	9,441	1.60
計	-	346,277	58.74

(注) 1. 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は、小数点以下第3位を四捨五入しております。

2. 前事業年度末において主要株主であったインテグラル2号投資事業有限責任組合は、当事業年度末現在では主要株主ではなくなりました。

3. 前事業年度末において主要株主でなかった鈴与スカイ・パートナーズ投資事業有限責任組合は、当事業年度末現在では主要株主となっております。

(7)【議決権の状況】  
 【発行済株式】

2024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)	(普通株式) 1,380,000	-	-
完全議決権株式(その他)	(普通株式) 58,920,300	589,203	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、単元株式数は100株であります。
単元未満株式	(普通株式) 29,100	-	-
発行済株式総数	60,329,400	-	-
総株主の議決権	-	589,203	-

【自己株式等】

2024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(%)
スカイマーク株式会社	東京都大田区羽田空港三丁目5番10号	1,380,000	-	1,380,000	2.29
計	-	1,380,000	-	1,380,000	2.29

## 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3号に該当する普通株式の取得及び会社法第155条第7号に該当する普通株式の取得

#### (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】

区分	株式数(株)	価額の総額(円)
取締役会(2024年1月9日)での決議状況 (取得期間 2024年1月10日~2024年1月10日)	1,380,000	1,393,800,000
当事業年度前における取得自己株式	-	-
当事業年度における取得自己株式	1,380,000	1,393,800,000
残存決議株式の総数及び価額の総額	-	-
当事業年度の末日現在の未行使割合(%)	-	-
当期間における取得自己株式	-	-
提出日現在の未行使割合(%)	-	-

#### (3)【株主総会決議又は取締役会決議に基づかないもの内容】

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	14	14,028
当期間における取得自己株式	16	15,522

(注) 当期間における取得自己株式には2024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、株式交付、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	1,380,014	-	1,380,030	-



### 3【配当政策】

当社は、株主に対する安定的な配当を実施することは重要な経営課題の一つであると考えています。一方、当社は、成長局面にあるため将来の事業展開に備えた財務基盤の強化、成長投資の実行及び利益成長の速度を上げて企業価値の最大化を図ることが、より適切な株主還元になり得るとも考えています。かかる2つの観点の最適バランスを適宜判断し、株主還元の充実に努めて参ります。

当事業年度につきましては、1株当たり29円の配当を実施することを決定しました。

当社は、今後の株主還元方針として調整後当期純利益に対する配当性向は35%程度を基準とし、当社が掲げる財務健全性目標（自己資本比率40%）の達成状況に応じて機動的な追加還元を目指して参ります。

調整後当期純利益：税引前当期純利益×（1 - 実効税率34.59%）にて算出

なお、当社は、会社法第459条第1項に基づき、剰余金の配当（中間配当を含む。）を取締役会の決議によって行うことができる旨を定款に定めております。

なお、当事業年度に係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）
2024年5月22日 取締役会決議	1,709	29

#### 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、企業価値の向上を図るためコーポレート・ガバナンス（企業統治）の強化が重要であると考えております。そのために、当社は、経営理念に基づき、会社の持続的な成長と中長期的な企業価値の創出のために、様々なステークホルダーとの適切な協働に努め、実効的なコーポレート・ガバナンスの実現に取り組み、透明性・健全性の高い、効率的な経営を実現することで、適正な運賃による新たな需要の創出をはじめとする事業の更なる発展に努めております。

取締役会は、株主に対する受託者責任を認識し、独立社外取締役の有効活用等により、経営方針の決定・取締役の職務執行の監督を行います。

< 経営理念 >

1. 安全運航を使命として、社会に役立ち評価される存在となる
2. お客様の思いを真摯に受け止め、チャレンジ精神を忘れず、広くアンテナを張り、社会環境の変化に機敏に対応することで、良質かつ特色あるサービスを提供する
3. お客様へのサービス提供者である社員を尊重し、社員が互いに協力しあい、誇りを持って働ける環境と企業風土を築く

企業統治の体制の概要及び当該体制を採用する理由

##### 1) 企業統治の体制の概要

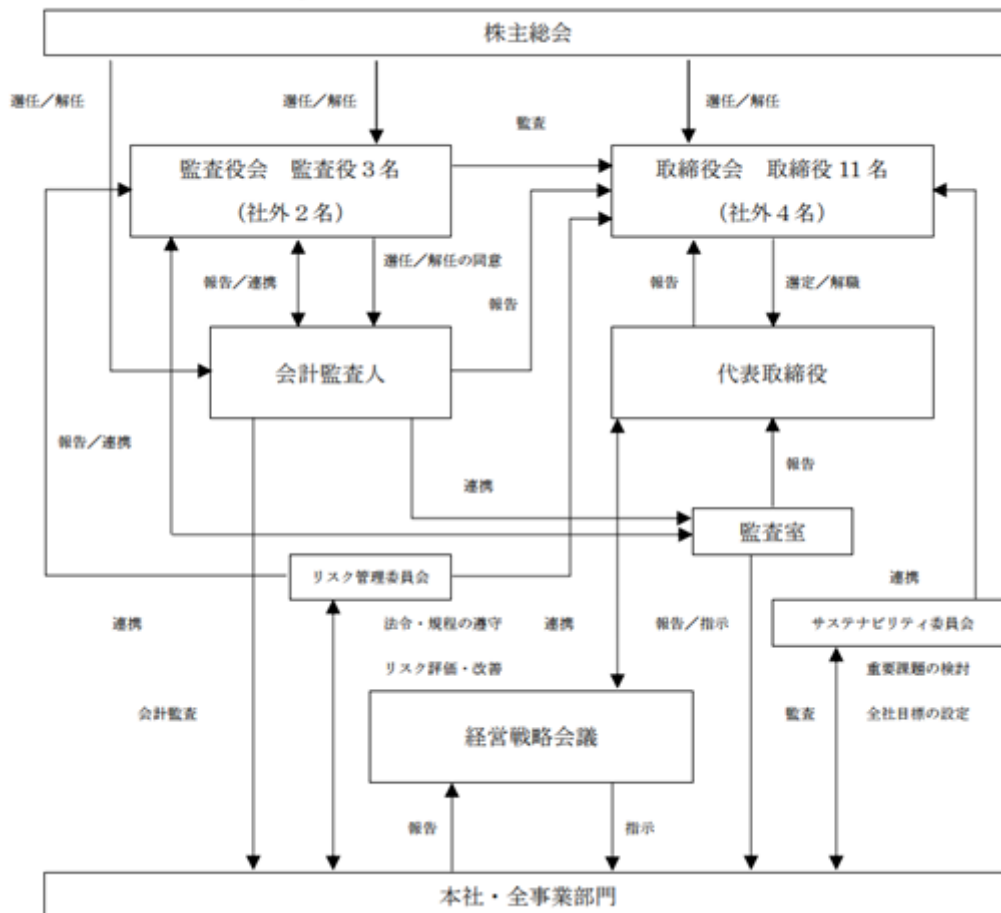
当社は会社法に定める取締役会、監査役、監査役会、会計監査人の設置会社であります。

取締役会は取締役11名（内、社外取締役4名）で構成され、取締役の業務執行に係わる適法性を監査役3名（内、社外監査役2名）で構成される監査役会で監査しております。

取締役会の定める基本方針に基づき、経営の個々の業務執行を審議する機関として各部門の責任者にて構成する「経営戦略会議」を定期的を開催しております。

業務執行及び監督に係わるコーポレート・ガバナンスの体制は以下のとおりとなっております。

##### 【コーポレート・ガバナンス体制】



(a) 取締役会

法令又は定款に定める事項その他重要な業務執行についての決議を行うとともに、取締役の職務遂行を監督し、また取締役が内部統制システムを会社の規模及び事業内容等に照らして適切に整備し、運用しているかを監視するため、取締役会を開催しております。

当機関は、取締役会長が議長を務め、取締役11名（内、社外取締役4名）（社内取締役：洞駿、本橋学、佐藤善信、荒牧秀知、増川則行、高木敬介、桐山毅 社外取締役：米正剛、豊島勝一郎、三輪徳泰、浅井伸祐）で構成され、監査役3名（石黒純夫、山内弘隆、砂川佳子）も出席し、取締役の業務遂行の状況を監視できる体制となっております。

当事業年度において定時取締役会を月1回開催しており、個々の取締役の出席状況については次のとおりであります。

役職	氏名	開催回数	出席回数	備考
社外取締役会長	山本 礼二郎	16回	16回	2024年6月26日退任
代表取締役社長執行役員	洞 駿	16回	16回	
代表取締役専務執行役員	西岡 成浩	16回	16回	2024年6月26日退任
取締役専務執行役員	加藤 勝也	5回	4回	2023年6月27日退任
取締役専務執行役員	荒牧 秀知	11回	11回	
取締役専務執行役員	本橋 学	16回	16回	
取締役常務執行役員	増川 則行	16回	16回	
取締役執行役員	原 高太郎	16回	16回	2024年6月26日退任
社外取締役	楠木 建	16回	16回	2024年6月26日退任
社外取締役	米 正剛	16回	16回	
社外取締役	三橋 優隆	16回	16回	2024年6月26日退任
社外取締役	佐藤 善信	11回	11回	
常勤監査役	石黒 純夫	16回	16回	
常勤監査役	谷村 大作	5回	5回	2023年6月27日退任
非常勤監査役	山内 弘隆	16回	16回	
非常勤監査役	砂川 佳子	11回	11回	

（注）役職は当事業年度末時点を記載しております。取締役専務執行役員荒牧秀知氏、社外取締役佐藤善信氏、非常勤監査役砂川佳子氏の取締役会への出席状況は、2023年6月27日就任後の状況であります。

取締役会における具体的な検討内容としては、以下のとおりです。

1. 経営戦略の立案
  - ・ 経営基本方針
  - ・ 中期経営計画及び事業計画
  - ・ 路線計画
  - ・ 資金計画
  - ・ 航空機材戦略
2. 経営戦略の執行
  - ・ 取締役会議案の審査及び決裁
  - ・ 社内規程に基づく金銭決裁
  - ・ 当社の人事政策上の重要事項の決定
3. その他重要事項に係る意思決定・報告

(b) 経営戦略会議

経営戦略会議は、経営メンバーの協議・決定機関として、全ての業務執行取締役及び全ての執行役員により、原則として、毎週1回開催しております。経営戦略会議は、取締役会への付議事項についての事前討議、経営上の重要事項及び予算の進捗状況について協議し、業務執行取締役及び執行役員の決議により決定し、意思決定の迅速化と業務執行の効率化を図っております。

当会議は、代表取締役社長執行役員が議長を務め、業務執行取締役7名（洞駿、本橋学、佐藤善信、荒牧秀知、増川則行、高木敬介、桐山毅）、執行役員11名（田上馨、中川卓、北見崇、兼子学、浅井万美子、奥野哲也、松尾愛一郎、堀哲雄、藤島ジェイド、山崎利武、遠藤英俊）で構成されております。

(c) 監査役会

当社は、会社法に定める監査役及び監査役会を設置しております。監査役会は、常勤監査役1名、非常勤監査役2名の計3名で（内、社外監査役2名）（社内監査役：石黒純夫 社外監査役：山内弘隆、砂川佳子）構成されております。監査役は、取締役会その他重要な会議に出席し、必要に応じて意見を述べるとともに、監査計画に基づき取締役の職務執行を監査しております。監査役会は、原則として毎月1回の定例の監査役会を開催し、監査役相互の情報共有を図っております。

(d) リスク管理委員会

当社は、事業活動を行うにあたり発生しうるリスク（安全運航に関するリスクを除く）の回避・防止及び発生したリスクへの対応策を検討するため、リスク管理委員会を設置しています。当委員会は、代表取締役社長執行役員が委員長を務め、業務執行取締役7名（洞駿、本橋学、佐藤善信、荒牧秀知、増川則行、高木敬介、桐山毅）、常勤監査役1名（石黒純夫）、執行役員11名（田上馨、中川卓、北見崇、兼子学、浅井万美子、奥野哲也、松尾愛一郎、堀哲雄、藤島ジェイド、山崎利武、遠藤英俊）で構成されております。

(e) サステナビリティ委員会

サステナビリティの取り組み推進を目的とし、気候変動を含むサステナビリティ課題全般について、重要方針や施策などについての議論を行っています。また、各部門で実施される取り組みの進捗状況を定期的に確認することで、PDCAサイクルを回すことを役割としています。当委員会は、代表取締役社長執行役員が委員長を務め、業務執行取締役7名（洞駿、本橋学、佐藤善信、荒牧秀知、増川則行、高木敬介、桐山毅）、執行役員11名（田上馨、中川卓、北見崇、兼子学、浅井万美子、奥野哲也、松尾愛一郎、堀哲雄、藤島ジェイド、山崎利武、遠藤英俊）で構成されております。

2) 企業統治の体制を採用する理由

当社は、取締役会において機動的な意思決定を行う一方、過半数が社外監査役によって構成されている監査役会において、客観的な監督を行うことで、コーポレート・ガバナンスの実効性を担保することが可能となるため、当該体制を採用しております。

企業統治に関するその他の事項

1) 内部統制システム及びリスク管理体制の整備状況

会社法及び会社法施行規則に準拠し、当社の業務の適正性を確保するための体制（「内部統制システム」）を以下のとおり構築し、実行しております。また、事業環境を取り巻く様々なリスク要因を認識し、対処することを目的とした「リスク管理規程」に基づきリスク管理委員会を開催し、リスク管理体制の整備を図っております。

(a) 当社の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

当社は「コンプライアンス規程」を取締役及び使用人が法令、定款、社内規則及び社会規範等を遵守し、企業活動を行うための行動規範とする。

その徹底を図るため、内部統制推進室がコンプライアンスを社内横断的に統括することとし、コンプライアンス体制の構築、維持及び整備にあたる。

監査役及び監査室は連携し、コンプライアンス体制の調査、法令及び定款上の問題の有無を調査し、随時取締役会及び監査役会に報告する。取締役会は、定期的にコンプライアンス体制を見直し、問題点の把握と改善に努める。

法令違反等を防止し、又は早期発見のうえ是正するために、「内部通報制度」を活用し運営する。

健全な会社経営のため、「反社会的勢力排除規程」を定め、反社会的勢力とは関わりを持たず、また、反社会的勢力による不当な要求に対しては、当社全体で毅然と対応する。

(b) 当社の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

取締役の職務執行に係る情報は、「文書管理規程」及び「情報セキュリティ規程」に則り文書又は電磁的媒体に記録し整理・保存する。

監査役は、取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理について、関連諸規程に準拠して実施されているかについて監査し、必要に応じて改善を勧告する。当該文書等の整理・保存について監査し、必要に応じて取締役会に報告する。

(c) 当社の損失の危険の管理に関する規程その他の体制

当社のリスク管理は、内部統制推進室が総括し、組織横断的な協議機関としてリスク管理委員会を設置するとともに、各部門においては各分野における規程やマニュアル類を整備し、具体的な内容を関連要領、細則等に定めて、リスク管理体制を構築する。当該要領及び細則等に基づき、必要に応じてリスクの洗い出しを行うとともに、教育等の実施により、リスク管理体制を確立する。

安全運航に関するリスクについては、代表取締役社長が議長となり、関連する全部門により組成される「安全推進会議」を定期的開催し、リスクの低減・解決策を審議・決定し、安全の維持・向上を図る。

監査室は、各部門のリスク管理状況を監査し、その結果を取締役に報告する。取締役会は、定期的にリスク管理体制を見直し、問題点の把握と改善に努める。

(d) 当社の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

取締役会は、取締役及び使用人が共有する中期経営計画等の全社的な目標を継続し、各部門担当取締役又は、その目標達成のために各部門が実施すべき具体的な施策、及び職務権限・意思決定ルールを含めた効率的な業務遂行体制を定める。

各部門担当取締役は、その進捗状況を取締役会等において定期的に報告し、施策及び業務遂行体制を阻害する要因の分析とその改善に努める。

(e) 当社の業務の適正を確保するための体制

当社は、所管部門において、財務報告の信頼性を確保し、社会的な信用の維持・向上に資するために必要な内部統制の体制を構築し、運用する。

(f) 当社の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

監査役がその職務を補助すべき使用人を置くことを求めた場合、取締役会は監査役と協議の上、監査室員等を補助すべき使用人として指名することがある。

監査役が指定する補助すべき期間中は、指名された使用人への指揮権は監査役に委譲されたものとし、取締役の指揮・命令は受けないものとする。

(g) 前号の使用人の当社の取締役からの独立性に関する事項及び当該使用人に対する監査役の指示の実効性の確保に関する事項

監査役が指定する補助すべき期間中は、指名された使用人への指揮命令権限は、監査役に委譲されたものとし、取締役の指揮・命令は受けないものとする。

(h) 当社の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の監査役への報告に関する体制

取締役及び使用人は、法令及び定款に定める事項に加え、会社の信用や業績に大きな影響を及ぼすおそれのある事項、内部監査の実施状況、その他必要な重要事項を、すみやかに監査役に対して報告する。

(i) 前号の報告をした者が当該報告をしたことを理由として不利な扱いを受けないことを確保するための体制

当社は、監査役に報告を行ったことを理由として、不利な取り扱いを受けないこととし、その旨を当社の取締役、監査役及び使用人に周知徹底し適正に対応する。

(j) 当社の監査役の職務の執行について生ずる費用の前払い又は償還の手続その他の当該職務の執行について生ずる費用又は債務の処理に係る方針に関する事項

監査役がその職務の執行について生ずる費用の前払い等の請求をしたときは、適正でない場合を除き、担当部署において協議の上、当該費用又は債務を処理する。

(k) 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

監査役は、会計監査人及び監査室と緊密な連携を図るとともに、取締役会その他の重要な会議に出席し、取締役の職務執行に関して直接意見を述べる。

監査役は、代表取締役と定期的に経営情報を共有する機会を持ち、監査上の重要課題、会社が対処すべき課題等について意見を交換し、代表取締役との相互認識を深め、監査の実効性を確保する。

また、監査役は、監査の実施にあたり必要と認めるときは、顧問弁護士等より助言を受けることができる。

## 2) 責任限定契約の内容の概要

当社と社外取締役、監査役及び会計監査人は、会社法第427条第1項の規定に基づき、同法第423条第1項の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の限度額は、会社法第425条第1項に定める額としております。

## 3) 役員等との間で締結している補償契約の内容の概要

該当事項はありません。

## 4) 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、会社法第430条の3第1項に規定する役員等賠償責任保険契約を保険会社との間で締結し、被保険者が負担することになる法律上の損害賠償金及び争訟費用を当該保険契約により填補することとしております。

当該保険の被保険者は取締役、監査役及び執行役員であり、全ての被保険者について、その保険料を全額当社が負担しております。

## 5) 取締役の定数

当社は、取締役を11名以内とする旨を定款で定めております。

## 6) 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、株主総会において議決権を行使することができる株主の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の決議をもって行う旨を定款で定めております。

## 7) 株主総会決議事項を取締役会で決議することができることとしている事項

### 1. 取締役及び監査役の責任免除

当社は、取締役及び監査役の責任免除について、職務の遂行にあたり期待される役割を十分に発揮できるようにするため、会社法第426条第1項の規定により、職務を怠ったことによる取締役（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。）の損害賠償責任を、法令の限度において、取締役会の決議によって免除することができる旨を定款に定めております。

### 2. 剰余金の配当等の決定機関

当社は、剰余金の配当等、会社法第459条第1項各号に定める事項については、法令に別段の定めのある場合を除き、株主総会の決議によらず取締役会の決議によって定める旨及び毎年9月30日を基準日として中間配当を行うことができる旨を定款に定めております。これは経営環境の変化に対応した株主への機動的な利益還元を可能とするためであります。

### 3. 自己株式の取得

当社は、会社法第459条第1項第1号の規定により、取締役会の決議をもって、自己の株式を取得することができる旨定款に定めております。これは、経営環境の変化に対応した機動的な資本政策の遂行を可能とするため、市場取引等により自己の株式を取得することを目的とするものです。

## 8) 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を定款に定めております。

(2) 【役員の状況】

役員一覧

男性 13名 女性 1名 ( 役員のうち女性の比率 7.1% )

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (百株)
代表取締役会長	洞 駿	1947年11月1日生	1971年7月 運輸省 入省 2001年7月 国土交通省 自動車交通局長 2002年8月 同省 航空局長 2003年7月 同省 国土交通審議官 2007年10月 全日本空輸株式会社 常勤顧問 2011年6月 同社 代表取締役副社長執行役員 2014年4月 A N Aホールディングス株式会社 常勤顧問 2018年7月 当社 顧問 2018年12月 パラカ株式会社 社外監査役(現任) 2020年2月 当社 代表取締役社長執行役員 2024年6月 当社 代表取締役会長(現任)	(注)3	-
代表取締役社長 執行役員	本橋 学	1975年11月25日生	1999年4月 株式会社日本興業銀行(現 株式会社みずほ銀行) 入行 2005年4月 当社 入社 2011年4月 当社 経営企画室 課長 2012年6月 当社 経営企画室 室長 2014年6月 当社 経理部 部長 2014年9月 当社 退社 2014年10月 三井住友ファイナンス&リース株式会社 入社 2015年3月 当社 執行役員 2015年9月 当社 専務取締役執行役員 2019年11月 当社 取締役専務執行役員 2024年6月 当社 代表取締役社長執行役員(現任)	(注)3	-
取締役専務 執行役員	佐藤 善信	1960年2月22日生	1982年4月 運輸省 入省 2010年8月 国土交通省 航空局空港部長 2011年7月 同省 航空局航空ネットワーク部長 2011年10月 同省 航空局次長 2013年6月 同省 観光庁次長 2014年7月 同省 海上保安庁次長 2015年9月 同省 航空局長 2019年8月 一般財団法人運輸総合研究所 理事長 2023年6月 当社 社外取締役 2024年6月 当社 取締役専務執行役員(現任)	(注)3	-
取締役専務 執行役員	荒牧 秀知	1963年9月2日生	1988年4月 全日本空輸株式会社 入社 2011年4月 同社 営業推進本部グローバルレベニューマネジメント部 副部長 2012年4月 同社 業務プロセス改革室イノベーション推進部 部長 2017年4月 A N Aホールディングス株式会社 出向 同社 グループ経営戦略室グローバル事業開発部付 部長 2018年10月 全日本空輸株式会社 業務プロセス改革室企画推進部 部長 2019年4月 A N Aシステムズ株式会社 出向 同社 代表取締役社長 2021年4月 全日本空輸株式会社 執行役員(兼)デジタル変革室長 A N Aホールディングス株式会社 執行役員(兼)グループIT部長 2022年4月 全日本空輸株式会社 執行役員(兼)デジタル変革室長 A N Aホールディングス株式会社 執行役員(兼)グループCIO(兼)グループIT部長 2023年4月 同社 参与 2023年6月 当社 取締役専務執行役員(現任)	(注)3	-

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (百株)
取締役常務 執行役員	増川 則行	1952年6月18日生	1971年4月 全日本空輸株式会社 入社 1991年6月 同社 整備本部東京ライン整備工場ライン整備部業務課 主席部員 1994年3月 同社 整備本部羽田メンテナンスセンター整備統制室 主席部員 1997年6月 同社 整備本部ラインメンテナンスセンター 生産業務部生産管理課 リーダー 1999年6月 同社 OCC推進室業務部 主席部員 2001年2月 同社 整備本部成田メンテナンスセンター運航機体整備部 部長 2003年4月 同社 整備本部ラインメンテナンスセンターMOC室 室長 2006年4月 新東京空港事業株式会社 出向 2008年4月 同社 整備本部機装センター センター長 2010年4月 同社 整備本部品質推進室 室長 2012年4月 同社 整備本部副本部長付 主席部員 2012年11月 同社 整備センター副センター長付 主席部員 2015年9月 当社 取締役 2019年11月 当社 取締役常務執行役員(現任)	(注)3	-
取締役執行役員	高木 敬介	1978年1月26日生	1996年4月 航空自衛隊 入隊 2000年4月 株式会社JAL航空機整備成田(現 株式会社JALエンジニアリング) 入社 2003年11月 当社 入社 2013年10月 当社 運航業務課 課長代理 2015年2月 当社 技術部 部長 2015年9月 当社 空港管理部 部長 2018年4月 当社 東京空港支店 支店長 2020年4月 当社 執行役員 2023年12月 当社 執行役員(兼)組織・人づくり推進室 室長 2024年6月 当社 取締役執行役員(現任)	(注)3	-
取締役執行役員	桐山 毅	1962年8月26日生	1986年4月 日本開発銀行(現 株式会社日本政策投資銀行) 入行 2008年6月 日本政策投資銀行(現 株式会社日本政策投資銀行) ロンドン首席駐在員 2010年4月 DBJ Europe Limited CEO(在英国) 2013年9月 株式会社日本政策投資銀行 産業調査部長 2015年6月 同行 執行役員企業投資部長 2018年6月 DBJアセットマネジメント株式会社 取締役会長 2020年6月 株式会社価値総合研究所 代表取締役社長 2020年6月 トビー工業株式会社 取締役(社外) 株式会社日本経済研究所 代表取締役専務 2022年6月 株式会社日本経済研究所 取締役 2024年6月 当社 取締役執行役員(現任)	(注)3	-



役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (百株)
取締役 (注) 1	米 正剛	1954年 7月 8日生	1981年 4月 弁護士 登録 1987年 3月 ニューヨーク州弁護士 登録 1987年 7月 森綜合法律事務所(現 森・濱田松本法律事務所) 入所 1989年 1月 同事務所 パートナー弁護士 2000年 4月 一橋大学大学院国際企業戦略研究科 講師 2008年 3月 G C A サヴィアングループ株式会社(現 フーリハン・ローキー株式会社) 社外取締役 2011年 4月 第二東京弁護士会 副会長 2011年 6月 株式会社バンダイナムコゲームズ(現 株式会社バンダイナムコエンターテインメント) 社外監査役(現任) 2013年 6月 テルモ株式会社 社外監査役 2015年 6月 テルモ株式会社 社外取締役(監査等委員) 2016年 3月 G C A 株式会社(現 フーリハン・ローキー株式会社) 社外取締役(監査等委員) 2019年 3月 ヤマハ発動機株式会社 社外監査役(現任) 2019年 12月 当社 社外取締役(現任) 2020年 1月 森・濱田松本法律事務所 シニア・カウンセラー弁護士 2024年 1月 米・山岸法律事務所 弁護士(現任)	(注) 3	-
取締役 (注) 1	豊島 勝一郎	1957年 7月 6日生	1981年 4月 株式会社清水銀行 入行 1996年 6月 同行 秘書部長 2001年 4月 同行 理事総合統括部長 2003年 6月 同行 取締役富士支店長 2005年 6月 同行 常務取締役 2007年 6月 同行 専務取締役 2011年 4月 同行 取締役副頭取 2012年 4月 同行 取締役頭取 2017年 6月 公益社団法人清水法人会 会長(現任) 2020年 4月 株式会社清水銀行 取締役会長(現任) 2020年 5月 エスパルス後援会 副会長(現任) 2020年 6月 株式会社テレビ静岡 監査役(現任) 2024年 6月 当社 社外取締役(現任)	(注) 3	-
取締役 (注) 1	三輪 徳泰	1946年 9月 17日生	1969年 4月 兼松江商株式会社(現 兼松株式会社) 入社 1994年 4月 同社 東京本社航空機部 部長 1999年 4月 同社 電子機器・半導体本部 本部長 1999年 6月 同社 取締役 2001年 6月 同社 常務取締役 2003年 6月 同社 取締役副社長 2004年 6月 同社 代表取締役社長 2010年 6月 兼松エレクトロニクス株式会社 顧問 2012年 3月 鈴与株式会社 入社 2012年 6月 静岡エアコミュニティ株式会社 社長 2016年 6月 株式会社フジドリームエアラインズ 社長 2020年 6月 株式会社フジドリームエアラインズ 会長 2023年 6月 鈴与株式会社 参与(現任) 2023年 6月 株式会社フジドリームエアラインズ 特別顧問(現任) 2024年 6月 当社 社外取締役(現任)	(注) 3	-

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (百株)
取締役 (注) 1	浅井 伸祐	1956年 8月30日生	1979年 6月 鈴与株式会社 入社 2000年12月 同社 社長室長 2003年 8月 同社 人事部長 2005年11月 同社 執行役員 2008年 5月 静岡県労働基準協会連合会 会長(現任) 2008年 6月 株式会社フジドリームエアラインズ取締役 (現任) 2010年11月 鈴与株式会社 取締役 2011年11月 同社 常務取締役 2016年 6月 株式会社三保造船所 取締役(現任) 2016年11月 鈴与株式会社 専務取締役 2020年 8月 鈴与ホールディングス株式会社 取締役社長 (現任) 2022年11月 鈴与株式会社 取締役副社長(現任) 2024年 6月 当社 社外取締役(現任)	(注) 3	-
常勤監査役	石黒 純夫	1953年 3月21日生	1977年 4月 鳥居金属興業株式会社 入社 1980年 5月 岳南建設株式会社入社 1999年 4月 当社 入社 2013年 3月 当社 退社 2013年12月 シンフォニーマーケティング株式会社 入社 2016年 6月 同社 監査役 2017年11月 ザ・シニアーズ株式会社 入社 2019年 1月 当社 入社 2020年 4月 当社 財務経理部 部長 2020年 6月 当社 常勤監査役(現任)	(注) 4	-
監査役 (注) 2	山内 弘隆	1955年 7月 5日生	1986年 4月 中京大学商学部 講師 1987年 4月 同大学経済学部 講師 1991年 4月 一橋大学商学部 講師 1992年 4月 同大学商学部 助教授 1998年 4月 同大学商学部 教授 2000年 4月 一橋大学大学院商学研究科 教授 2001年 6月 米国メリーランド大学ロバート・スミス・ビ ジネススクール 客員研究員 2005年 1月 一橋大学大学院商学研究科 研究科長(兼) 商学部長 2009年 1月 同大学院商学研究科 教授 2014年 6月 一般財団法人運輸総合研究所 理事 2015年 9月 当社 社外監査役(現任) 2016年 6月 一般財団法人運輸総合研究所 所長 2018年 4月 一橋大学大学院経営管理研究科 教授 2019年 4月 一橋大学 名誉教授(現任) 武蔵野大学 特任教授(現任)	(注) 5	-
監査役 (注) 2	砂川 佳子	1972年 8月 7日生	1994年10月 青山監査法人 入所 1998年 4月 公認会計士 登録 2006年 9月 あらた監査法人(現 PwCあらた有限責任監 査法人) 入所 2013年 8月 砂川公認会計士事務所 代表(現任) 2013年12月 税理士法人アンサーズ(現 税理士法人アン サーズトラスト) 社員(現任) 2016年 6月 日本KFCホールディングス株式会社 社外取締役(監査等委員)(現任) 2023年 6月 当社 社外監査役(現任)	(注) 5	-
計					-

(注) 1 . 取締役米正剛氏、豊島勝一郎氏、三輪徳泰氏及び浅井伸祐氏は、社外取締役であります。

2 . 監査役山内弘隆氏及び砂川佳子氏は、社外監査役であります。

3 . 2024年 6月26日開催の定時株主総会の終結の時から 1年間

4 . 2024年 6月26日開催の定時株主総会の終結の時から 4年間

5 . 2023年 6月27日開催の定時株主総会の終結の時から 4年間

#### 社外役員の状況

当社の社外取締役は4名であります。

社外取締役米正剛氏は、弁護士としての経験・識見が豊富であり、法令を含む企業社会全体を踏まえた客観的視点で、独立性をもって当社の経営の監視に適任であり、必要に応じて助言、提言を受けております。同氏は、当社株式を保有しておらず、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はありません。

社外取締役豊島勝一郎氏は、事業戦略、営業、市場運用、人事労務、リスクマネジメント、企業審査、システム事務等を含む銀行業務で培った豊富な知識と経験があります。また、2012年4月より株式会社清水銀行の取締役頭取、2020年4月より同行の取締役会長として経営経験も有しております。同氏は、当社株式を保有しておらず、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はありません。

社外取締役三輪徳泰氏は、大手商社の航空分野に携わったうえ、同社の代表取締役社長として経営に携わった経験があります。さらには株式会社フジドリームエアラインズの社長、会長を歴任し、航空会社経営者としての豊富な経験と深い知見を有しております。同氏は、当社株式を保有しておらず、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はありません。

社外取締役浅井伸祐氏は、鈴与株式会社の管理部門を長く所管し、企業運営に関する豊富な知識と経験を有しているとともに、航空会社を含む複数の会社の取締役を歴任し、経営者としての十分な実績があります。同氏は、当社株式を保有しておらず、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はありません。

当社の社外監査役は2名であります。

社外監査役山内弘隆氏は、経済政策を専門とし日本交通学会の会長、運輸総合研究所の所長を務めた経験を持つ等、わが国の航空政策に精通しております。同氏は、当社株式を保有しておらず、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はありません。

社外監査役砂川佳子氏は、公認会計士、税理士として、企業会計・監査・内部統制の分野において豊富な知識と経験を有しております。同氏は、当社株式を保有しておらず、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はありません。

なお、当社は社外取締役又は社外監査役を選任するための独立性に関する基準又は方針を以下のとおり定めております。

#### <独立性判断基準>

1. 現在又は過去10年間に於いて、当社の業務執行者であった者
2. 当社を主要な取引先（注1）とする者又はその業務執行者
3. 当社の主要な取引先（注2）又はその業務執行者
4. 当社の主要な借入先（注3）又はその業務執行者
5. 当社から役員報酬以外に多額の金銭その他の財産（注4）を得ているコンサルタント、会計専門家、法律専門家
6. 当社の大株主（注5）又はその業務執行者
7. 当社より多額の寄付（注6）を受けている者
8. 当社の取締役・監査役・執行役員の配偶者又は二親等以内の親族
9. 過去3年間に於いて、上記2～8のいずれかに該当していた者
10. 前各号の他、当社と利益相反関係が生じ得る等、独立性を有する社外役員としての職務を果たすことが出来ない特段の理由を有している者

注1：当社を主要な取引先とする者とは、当社の支払金額が取引先の連結売上高の1%又は1,000万円のいずれか高い額を超える取引先。

注2：当社の主要な取引先とは、当社の受取金額が当社の売上高の1%又は1,000万円のいずれか高い額を超える取引先。

注3：主要な借入先とは、当社の借入残高が直近事業年度末の当社総資産の1%を超える金融機関。

注4：多額の金銭その他の財産とは、当社からの年間1,000万円を超える利益。

注5：大株主とは、直近事業年度末において、10%以上の議決権を保有する株主。

注6：多額の寄付とは、当社からの年間1,000万円を超える寄付。

選任にあたっては、経歴や当社との関係を踏まえて、当社経営陣からの独立した立場で社外役員としての職務を遂行できる十分な独立性が確保できることを前提に判断しております。

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、監査役監査及び会計監査との相互連携並びに内部統制部門との関係

社外取締役又は社外監査役は、取締役会又は監査役会等を通じて、監査役監査、内部監査及び会計監査の報告を受けるとともに、必要に応じて適宜打ち合わせを行い、相互連携を図っています。

また、監査役、会計監査人、内部監査部門の連携を強化し、監査計画（年次）、監査結果報告、会計監査結果及び監査上の主要な検討事項等についての意見交換を適宜実施し、それぞれの監査の示唆となるような意見交換を行うことで実効性・有効性を高めております。三様監査間の意見交換については引き続き行い、緊密な相互連携の強化に努めていきます。

(3) 【監査の状況】

監査役監査の状況

a. 監査役監査の状況

監査役監査は、常勤監査役1名及び非常勤監査役2名(内、社外監査役2名)により実施しております。社外監査役山内弘隆氏は経済政策の専門家として豊富な専門的知識を有し、社外監査役砂川佳子氏は公認会計士として財務・会計及び経営に関する相当程度の知見を有しています。

監査役は、原則として月1回開催される監査役会にて、監査結果の共有、監査の有効性及び効率性の確保並びに監査役間での意見交換を行っております。監査役会は、監査方針及び監査計画(重点監査項目、監査対象、監査の方法、実施期間、その他必要事項)を立案し、監査役会において決議の上で策定します。

その他監査役は、取締役会への出席、定期的開催される経営戦略会議等の重要な会議に出席する等で、経営監視の機能を果たしております。さらに、監査室による監査実施やその結果の報告を受けると共に、適宜、実査に同行立会すること等で連携を図っております。

また、監査役は、会計監査人が独立の立場を保持し、適正な監査を実施しているかを監視・検証し、職務遂行状況の報告を受ける等で、会計監査の相当性を監査しております。

b. 監査役及び監査役会の活動状況

当事業年度において、監査役は、すべての監査役会に出席しております。経常監査(日常監査)については主として常勤監査役が担当し、内部監査担当者や会計監査人との情報共有、各取締役との意見交換、取締役会、経営戦略会議等の重要な会議への出席や取締役会議事資料、経営戦略会議における営業動向、業績進捗資料等の重要書類の閲覧、及び必要に応じた個別部門の業務執行の確認といった日常の監査業務を実施し、非常勤監査役へ随時情報を発信することで情報共有に努めております。期末監査については経常監査の結果も踏まえ、会計監査結果に問題が無いが全監査役が確認しております。監査結果については監査調書を作成し全監査役にて審議・承認し、是正が必要な場合は所要の措置を講じております。

当事業年度において監査役会を月1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。

役職	氏名	開催回数	出席回数	備考
常勤監査役	石黒 純夫	14回	14回	
常勤監査役	谷村 大作	4回	4回	2023年6月27日退任
非常勤監査役	山内 弘隆	14回	14回	
非常勤監査役	砂川 佳子	10回	10回	

(注) 非常勤監査役砂川佳子氏の監査役会への出席状況は、2023年6月27日就任後の状況であります。

内部監査の状況

当社の内部監査は、監査室に所属する専任の監査員3名が中心となって実施しております。

内部監査は当社全部門及び全支店を対象としており、代表取締役社長執行役員により承認された年間計画に基づいて実施しています。全ての監査結果は代表取締役社長執行役員を含む業務執行取締役への月次報告会並びに、全取締役及び監査役に対し定時取締役会にて報告しております。監査役会に対しても別途、監査結果を提供しており、監査役は必要に応じて監査室実施監査へのオブザーブ参加をしております。被監査部門に対しては、監査結果に基づく改善事項の指摘・対話を行い、改善の進捗状況をフォローアップすることにより、被監査部門の業務執行の改善に寄与する実効性の高い内部監査を実施しております。

内部監査担当者、監査役及び会計監査人は、三者間による会議をはじめ、適宜連携を保ちながら、監査並びに金融商品取引法に基づく財務報告に係る内部統制の整備と運用の結果等の情報の共有化を図り、監査業務の実効性を高めております。

会計監査の状況

a. 監査法人の名称

有限責任監査法人トーマツ

b. 継続監査期間

8年間

c. 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 上田 知範  
 指定有限責任社員 業務執行社員 萬 政広

d. 監査業務に係る補助者の構成

当社の監査業務に係る補助者は、公認会計士7名、その他16名であります。

e. 監査法人の選定方針と理由

当社は、監査法人の監査品質（適正性、審査体制等）、監査実績及び監査費用の妥当性等を総合的に勘案するとともに、独立性及び必要な専門性を有することを確認して選定する方針であります。

現会計監査人を選定した理由は、同監査法人の品質管理体制、独立性、法令順守状況、職務遂行状況、専門性並びに監査報酬等を総合的に勘案した結果、適任と判断したためであります。

f. 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監査法人に対して評価を行っております。監査法人が独立の立場を保持し、かつ、適正な監査を実施しているか監視・検証し、監査法人から職務遂行状況の報告を受ける等で、会計監査の相当性を監査しており、その職務執行に問題のないことを確認しております。

監査報酬の内容等

a. 監査公認会計士等に対する報酬の内容

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)
88	27	65	-

前事業年度の監査証明業務に基づく報酬には、英文財務諸表監査に係る報酬25百万円が含まれております。

監査公認会計士等の非監査業務の内容は、以下のとおりです。

(前事業年度)

当社は、監査公認会計士に対して、非監査業務として、新規上場に係るコンフォートレター作成業務を委託しております。

(当事業年度)

非監査業務は委託しておりません。

b. 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）

該当事項はありません。

c. 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。

d. 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については、当社の規模・事業内容及び合理的監査日数等を勘案し、監査役会の同意を経て、代表取締役が最終決裁をしております。

e. 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額等が当社の事業規模や事業内容に適切であるかについて検証をしたうえで、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に関する方針に係る事項

当社は、取締役会の決議により取締役の個人別の報酬等の内容に係る決定方針を定めております。

取締役報酬は、中長期的な会社の業績や潜在的なリスクを反映させることを方針とします。業績連動報酬等や非金銭報酬等はないため、固定報酬が個人別の報酬の全部を占めます。

取締役の個人別の報酬等の内容決定は、社外取締役が中心となって協議したうえ、代表取締役に委任されているため、取締役会は、当事業年度に係る取締役の個人別の報酬等の内容が決定方針に沿うものであると判断しております。委任した理由は、当社全体の業績等を勘案しつつ各取締役の担当部門について評価を行うには代表取締役が適していると判断したためであります。当事業年度の報酬に係る委任については、2023年6月27日の取締役会で決議しております。なお、取締役の報酬限度額は、2011年6月22日開催の株主総会にて年額5億円以内（決議時点の取締役4名（うち、社外取締役0名））と決議されております。

監査役の報酬等は、株主総会で決議された総報酬額の範囲内において、監査役会にて協議して決定しております。なお、監査役の報酬限度額は、2000年1月31日開催の株主総会にて年額3千万円以内（決議時点の監査役2名）と決議されております。

役員区分ごとの報酬等の総額、報酬等の種類別の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)	181	181	-	-	7
監査役 (社外監査役を除く)	12	12	-	-	1
社外役員	51	51	-	-	8

- (注) 1. 役員報酬は、株主総会の決議により取締役及び監査役それぞれの報酬等の限度額を決定しております。  
2. 上表には、2023年6月27日開催の第27回定時株主総会終結の時をもって退任した取締役1名及び社外監査役1名を含んでおります。

報酬等の総額が1億円以上である者の報酬等の総額等  
報酬等の総額が1億円以上である者が存在しないため、記載していません。

使用人兼務役員の使用人給与のうち、重要なもの  
該当事項はありません。

(5) 【株式の保有状況】

投資株式の区分の基準及び考え方  
該当事項はありません。

保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式  
該当事項はありません。

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（2023年4月1日から2024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る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。

### 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【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 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
<b>資産の部</b>		
流動資産		
現金及び預金	22,519	26,909
営業未収入金	5,062	5,752
貯蔵品	18	70
未収入金	1,831	4,267
前払費用	3,619	4,234
デリバティブ債権	183	1,298
為替予約	1,169	1,905
その他	29	32
流動資産合計	34,433	44,473
固定資産		
有形固定資産		
航空機材	1 22,569	1 22,925
減価償却累計額	11,087	12,625
減損損失累計額	73	73
航空機材(純額)	11,408	10,226
建物	3,002	3,054
減価償却累計額	1,585	1,768
建物(純額)	1,417	1,285
構築物	19	19
減価償却累計額	17	18
構築物(純額)	1	1
機械及び装置	548	548
減価償却累計額	546	546
機械及び装置(純額)	1	1
車両運搬具	3,686	3,705
減価償却累計額	3,531	3,555
車両運搬具(純額)	154	149
工具、器具及び備品	2,156	2,223
減価償却累計額	1,685	1,823
減損損失累計額	1	1
工具、器具及び備品(純額)	469	398
リース資産	2,156	2,181
減価償却累計額	1,407	1,508
減損損失累計額	315	315
リース資産(純額)	434	358
建設仮勘定	941	1,478
有形固定資産合計	14,829	13,899
無形固定資産		
ソフトウェア	127	224
その他	249	57
無形固定資産合計	376	281

(単位：百万円)

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
投資その他の資産		
出資金	0	0
長期前払費用	173	141
敷金及び保証金	3,979	4,155
長期預け金	31,102	29,932
繰延税金資産	22,897	17,067
デリバティブ債権	-	297
その他	44	541
投資その他の資産合計	58,197	52,136
固定資産合計	73,403	66,317
資産合計	107,837	110,790
負債の部		
流動負債		
営業未払金	4,140	4,050
短期借入金	1, 2 30,000	1, 2 20,000
1年内返済予定の長期借入金	-	1,250
リース債務	153	146
未払金	44	335
未払費用	566	699
未払法人税等	32	32
契約負債	12,165	13,688
預り金	800	1,080
定期整備引当金	11,748	14,743
賞与引当金	1,014	962
デリバティブ債務	350	-
その他	360	30
流動負債合計	61,378	57,019
固定負債		
長期借入金	1,000	1 9,250
リース債務	572	450
返還整備引当金	3,562	3,236
定期整備引当金	15,527	12,328
資産除去債務	439	445
デリバティブ債務	1,009	-
その他	430	203
固定負債合計	22,541	25,913
負債合計	83,919	82,932
純資産の部		
株主資本		
資本金	100	100
資本剰余金		
資本準備金	-	-
その他資本剰余金	18,353	18,353
資本剰余金合計	18,353	18,353
利益剰余金		
利益準備金	-	25
その他利益剰余金		
繰越利益剰余金	5,726	8,396
利益剰余金合計	5,726	8,421
自己株式	-	1,393
株主資本合計	24,179	25,481
評価・換算差額等		
繰延ヘッジ損益	262	2,376
評価・換算差額等合計	262	2,376
純資産合計	23,917	27,857
負債純資産合計	107,837	110,790



## 【損益計算書】

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
<b>事業収益</b>		
航空事業収入	82,044	101,395
貨物運送収入	27	11
附帯事業収入	2,588	2,669
<b>事業収益合計</b>	<b>84,661</b>	<b>104,075</b>
<b>事業費</b>		
航空事業費	75,691	93,339
その他の事業費用	27	38
<b>事業費合計</b>	<b>75,718</b>	<b>93,377</b>
<b>事業総利益</b>	<b>8,942</b>	<b>10,698</b>
<b>販売費及び一般管理費</b>		
販売手数料	748	879
広告宣伝費	222	159
役員報酬	217	244
給料及び手当	1,018	1,100
賞与引当金繰入額	115	148
福利厚生費	206	238
旅費及び交通費	58	74
システム関連費	383	486
業務委託費	643	615
支払手数料	954	1,162
賃借料	118	115
消耗品費	226	327
租税公課	119	58
減価償却費	202	94
その他	252	321
<b>販売費及び一般管理費合計</b>	<b>5,488</b>	<b>6,029</b>
<b>営業利益</b>	<b>3,453</b>	<b>4,668</b>
<b>営業外収益</b>		
受取利息	0	35
為替差益	673	2,493
助成金収入	156	28
違約金収入	649	887
その他	171	391
<b>営業外収益合計</b>	<b>1,650</b>	<b>3,836</b>
<b>営業外費用</b>		
支払利息	461	456
支払手数料	340	397
上場関連費用	517	-
固定資産除却損	148	191
その他	24	95
<b>営業外費用合計</b>	<b>1,391</b>	<b>1,041</b>
<b>経常利益</b>	<b>3,713</b>	<b>7,463</b>
<b>特別損失</b>		
減損損失	2,121	-
<b>特別損失合計</b>	<b>1,212</b>	<b>-</b>
<b>税引前当期純利益</b>	<b>2,500</b>	<b>7,463</b>
法人税、住民税及び事業税	32	32
法人税等調整額	3,258	4,434
<b>法人税等合計</b>	<b>3,225</b>	<b>4,466</b>
<b>当期純利益</b>	<b>5,726</b>	<b>2,997</b>

【事業費明細書】

区分	注記 番号	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)		当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024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					
航行費					
給与手当等		5,607		6,355	
燃料費・燃料税		21,392		28,318	
空港使用料		4,780		6,389	
乗員訓練費		291		147	
業務委託費		626		776	
その他		1,299		1,484	
計		33,999	44.9	43,470	46.6
整備費					
給与手当等		2,671		2,897	
整備部品費		1,120		1,372	
業務委託費		3,200		7,071	
定期整備引当金繰入額		6,592		10,193	
返還整備引当金繰入額		174		724	
その他		1,828		1,960	
計		15,587	20.6	22,770	24.4
航空機材費					
航空機材リース料		11,036		11,929	
航空保険料		199		224	
減価償却費		1,686		1,773	
その他		228		66	
計		13,150	17.4	13,994	15.0
運送費					
給与手当等		4,301		4,723	
運送サービス費		1,306		1,406	
業務委託費		87		196	
機内サービス費		186		305	
その他		258		289	
計		6,141	8.1	6,921	7.4

		前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)		当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024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 (%)
空港管理費					
給与手当等		1,733		1,902	
業務委託費		1,371		1,465	
賃借料		2,102		2,076	
その他		1,604		737	
計		6,812	9.0	6,181	6.6
航空事業費合計		75,691	100.0	93,339	100.0
その他		27	0.0	38	0.0
事業費合計		75,718	100.0	93,377	100.0

【株主資本等変動計算書】

前事業年度（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本							評価・換算差額等		純資産 合計
	資本金	資本剰余金			利益剰余金		株主資本 合計	繰延 ヘッジ 損益	評価・ 換算差額 等合計	
		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	100	-	10,900	10,900	6,815	6,815	4,184	5,114	5,114	9,299
当期変動額										
新株の発行	7,134	7,134		7,134			14,268			14,268
減資	7,134	7,134	14,268	7,134			-			-
当期純利益					5,726	5,726	5,726			5,726
欠損填補			6,815	6,815	6,815	6,815	-			-
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）								5,376	5,376	5,376
当期変動額合計	-	-	7,453	7,453	12,541	12,541	19,995	5,376	5,376	14,618
当期末残高	100	-	18,353	18,353	5,726	5,726	24,179	262	262	23,917

当事業年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本								評価・換算差額等		純資産 合計	
	資本金	資本剰余金			利益剰余金			自己株式	株主資本 合計	繰延 ヘッジ 損益		評価・ 換算差額 等合計
		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	利益剰余 金合計					
当期首残高	100	-	18,353	18,353	-	5,726	5,726	-	24,179	262	262	23,917
当期変動額												
剰余金の配当					25	326	301		301			301
当期純利益						2,997	2,997		2,997			2,997
自己株式の取得								1,393	1,393			1,393
株主資本以外の項目 の当期変動額（純 額）										2,638	2,638	2,638
当期変動額合計	-	-	-	-	25	2,670	2,695	1,393	1,301	2,638	2,638	3,939
当期末残高	100	-	18,353	18,353	25	8,396	8,421	1,393	25,481	2,376	2,376	27,857

## 【キャッシュ・フロー計算書】

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>		
税引前当期純利益	2,500	7,463
減価償却費	2,407	2,474
減損損失	1,212	-
定期整備引当金の増減額(は減少)	491	204
返還整備引当金の増減額(は減少)	594	325
賞与引当金の増減額(は減少)	1,014	51
受取利息及び受取配当金	0	35
支払利息	461	456
為替差損益(は益)	170	1,074
固定資産売却損益(は益)	0	-
上場関連費用	517	-
助成金収入	156	28
保険金収入	18	0
固定資産除却損	48	91
売上債権の増減額(は増加)	1,582	296
貯蔵品の増減額(は増加)	0	52
前払費用の増減額(は増加)	99	616
未収入金の増減額(は増加)	1,282	1,733
長期預け金の増減額(は増加)	320	1,170
仕入債務の増減額(は減少)	2,155	12
契約負債の増減額(は減少)	5,501	1,522
未払金の増減額(は減少)	3,518	290
未収消費税等の増減額(は増加)	184	407
未払消費税等の増減額(は減少)	57	331
その他	544	279
小計	6,231	8,602
利息及び配当金の受取額	0	35
利息の支払額	461	455
助成金の受取額	156	28
保険金の受取額	18	0
法人税等の支払額	33	32
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>5,911</b>	<b>8,179</b>
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>		
有形固定資産の取得による支出	1,471	1,682
有形固定資産の売却による収入	0	17
無形固定資産の取得による支出	25	85
敷金及び保証金の差入による支出	1,126	435
敷金及び保証金の回収による収入	353	-
関係会社の清算による収入	1	-
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>2,269</b>	<b>2,186</b>
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>		
短期借入金の純増減額(は減少)	2,000	10,000
長期借入れによる収入	-	10,000
長期借入金の返済による支出	2,000	500
株式の発行による収入	13,755	-
リース債務の返済による支出	147	157
自己株式の取得による支出	-	1,393
配当金の支払額	-	275
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>9,608</b>	<b>2,326</b>
現金及び現金同等物に係る換算差額	13	723
現金及び現金同等物の増減額(は減少)	13,236	4,389
現金及び現金同等物の期首残高	9,282	22,519
現金及び現金同等物の期末残高	22,519	26,909



【注記事項】

(重要な会計方針)

1. デリバティブ取引の評価基準及び評価方法

時価法によっております。

2. 棚卸資産の評価基準及び評価方法

貯蔵品

(1) 航空機部品

個別法による原価法（貸借対照表価額については収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定）を採用しております。

(2) その他の貯蔵品

最終仕入原価法を採用しております。

3. 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.....定額法（建物）及び定率法（建物附属設備）を採用しております。ただし、2016年4月1日以降に取得した建物附属設備については定額法によっております。

なお、耐用年数は以下の通りであります。

建物	14年～31年
建物附属設備	3年～18年

航空機材.....定額法（航空機）及び定率法（航空機部品）を採用しております。

なお、耐用年数は以下の通りであります。

航空機	9年～15年
航空機部品	8年～10年

その他の有形固定資産.....定率法を採用しております。

ただし、2016年4月1日以降に取得した構築物については定額法によっております。

なお、耐用年数は以下の通りであります。

構築物	10年～20年
機械及び装置	3年～8年
車両運搬具	2年～6年
工具、器具及び備品	2年～20年

(2) 無形固定資産（リース資産を除く）

定額法を採用しております。

ただし、ソフトウェア（自社利用分）につきましては、社内における利用可能期間（5年）に基づく定額法を採用しております。

(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、残存価額を零とする定額法を採用しております。

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償却方法と同一の方法を採用しております。

(4) 長期前払費用

定額法を採用しております。

4. 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、決算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。

## 5. 引当金の計上基準

### (1) 貸倒引当金

売上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、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検討し、回収不能見込額を計上しております。

### (2) 賞与引当金

従業員賞与の支払に備えるため、賞与支給見込額当期負担額を計上しております。

### (3) 定期整備引当金

航空機材の定期整備費用の支出に備えるため、定期整備費用見積額を計上しております。

### (4) 返還整備引当金

航空機材の返還時に要する支出に備えるため、返還整備費用見積額を計上しております。また、それに加えリース会社への預け金と返還請求可能額の差額から生じる回収不能見込額を計上しております。

## 6. 収益及び費用の計上基準

主要な事業である航空事業につきまして、以下の5ステップアプローチに基づき、顧客との契約から生じる収益を認識しています。

ステップ1：顧客との契約を識別する

ステップ2：契約における履行義務を識別する

ステップ3：取引価格を算定する

ステップ4：取引価格を契約における履行義務に配分する

ステップ5：履行義務を充足した時に又は充足するにつれて収益を認識する

当社は、主として航空事業を行っており、一般顧客に対して航空運送サービスを提供しております。

当社では、航空券の購入手続きの完了をもって契約として識別し、契約に含まれる一つ一つのサービスが統合されて1つの履行義務として識別しております。原則として当該サービスの提供を完了した日に一時点で認識することが適切と判断し、当該時点で収益を認識しております。

これらの履行義務に対する対価は、通常、履行義務の充足前に前もって受領しております。

収益は、顧客との契約に基づいて合意された金額で測定しております。

## 7. ヘッジ会計の方法

### (1) ヘッジ会計の方法

繰延ヘッジ処理を採用しております。なお、振当処理の要件を満たしている為替予約については、振当処理によっております。

### (2) ヘッジ手段とヘッジ対象

ヘッジ手段.....為替予約、商品スワップ

ヘッジ対象.....外貨建予定取引、航空機燃料購入に係る予定取引

### (3) ヘッジ方針

当社の社内規程に基づき、外貨建予定取引に対する外国為替相場の変動リスク及び航空機燃料に係る原油価格の変動リスクをヘッジすることを目的として、実需の範囲内で実施しております。

### (4) ヘッジ有効性の評価の方法

ヘッジ手段とヘッジ対象の対応関係を確認して実施しております。なお、ヘッジ対象となる資産・負債又は予定取引に関する重要な条件が同一であり、ヘッジ開始時及びその後も継続して相場変動又はキャッシュ・フロー変動を相殺するものであることが事前に想定される取引については、有効性の判定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)

1. 繰延税金資産の回収可能性

(1) 当事業年度の財務諸表に計上した金額

(単位：百万円)

科目	前事業年度	当事業年度
繰延税金資産	22,897	17,067

(2) 識別した項目に係る重要な会計上の見積りの内容に関する情報

当社は、繰延税金資産を認識するにあたり、将来の事業計画に基づく課税所得の発生時期及び金額によって見積りを行っております。

将来の収益力に基づく一時差異等加減算前課税所得の十分性を判断するにあたっては、当社の策定している中期経営計画を基礎として、一時差異等の解消見込年度の課税所得を見積り、将来の税金負担額を軽減する効果を有する将来減算一時差異及び税務上の繰越欠損金に対して繰延税金資産を計上しています。

この繰延税金資産の回収可能性については、過去の実績及び判断に基づいて合理的に見積りを行っておりますが、新機材の導入や路線計画等に基づく収入予測、燃油、為替相場の影響を受ける費用予測については、一定の不確実性がある為、将来における結果はこれらと異なる可能性があります。

2. 定期整備引当金の算定

(1) 当事業年度の財務諸表に計上した金額

(単位：百万円)

科目	前事業年度	当事業年度
定期整備引当金	27,276	27,071

(2) 識別した項目に係る重要な会計上の見積りの内容に関する情報

当社は、航空機材の定期整備費用の支出に備えるため、定期整備費用見積額のうち、航空機の整備計画や過去の整備実績等に基づき整備が必要となるまでの運航回数に対して、当事業年度末までの運航回数の進捗に対応する部分の金額を定期整備引当金として計上しております。また、定期整備費用は、当期までの航空機整備の実績を基礎として見積りを行っております。当社では、各期末に当該定期整備費用見積額について最新の整備実績の状況を踏まえ見直しを行うことで定期整備引当金が適切かどうかを確認しており、将来発生が見込まれる整備費用について、必要十分な金額を引当計上していると考えておりますが、航空機の整備計画や整備内容の変更、及び臨時的な整備の発生等により、見積金額に影響を受ける可能性があり、翌事業年度の財務諸表において、定期整備引当金の計上金額とは異なる整備費用が発生する可能性があります。

3. 返還整備引当金の算定

(1) 当事業年度の財務諸表に計上した金額

(単位：百万円)

科目	前事業年度	当事業年度
返還整備引当金	3,562	3,236

(2) 識別した項目に係る重要な会計上の見積りの内容に関する情報

当社は、リース会社への航空機材返還時に要する支出に備えるため、返還時に必要となる整備費用見積額、及びリース会社への預け金と返還請求可能額の差額から生じる回収不能見込額を合算し、返還整備引当金として計上しております。返還時に必要となる整備費用見積額は、リース会社と返還期日について合意した機体がある場合に、過去の返還時における整備費用の実績を基礎として見積りを行っております。また、リース会社への預け金と返還請求可能額の差額から生じる回収不能見込額についても、過去の機体返還時において回収不能となった預け金の金額等を基礎として見積りを行っております。当社では、これらの航空機材返還時に要する支出見積額について、最新の状況を踏まえ見直しを行うことで返還整備引当金が適切かどうかを確認しており、必要十分な金額を引当計上していると考えておりますが、返還時に必要となる整備費用の高騰や、航空機材の買取その他リース契約の条件変更等により、預け金の金額が大きく変動した場合、見積金額に影響を受ける可能性があり、翌事業年度の財務諸表において、返還整備引当金の計上金額とは異なる航空機材返還時の支出額となる可能性があります。

(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「為替予約」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1,198百万円は、「為替予約」1,169百万円、「その他」29百万円として組み替えております。

(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 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
航空機材	10,779百万円	9,261百万円

担保付債務は、次のとおりであります。

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
短期借入金(1年内返済予定の長期借入金含む)	30,000百万円	21,250百万円
長期借入金	-	8,250
計	30,000	29,500

2. シンジケートローン(30,000百万円)の借入期間延長に係る変更契約の締結

既存のシンジケートローン契約は、2023年7月31日をもって契約期間満了となる中、運転資金を安定的かつ効率的に調達するため、借入期間を延長すべく2023年7月27日において変更契約を締結いたしました。

なお、30,000百万円のうち10,000百万円を借入期間3年(注)、20,000百万円を借入期間1年として借換を行いました。

(注) 10,000百万円のうち4,500百万円は3年間で分割返済、5,500百万円は3年後の期限一括返済

(損益計算書関係)

1. 固定資産除却損の内容は次のとおりであります。

	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
建物	3百万円	0百万円
車両運搬具	0	0
工具、器具及び備品	0	0
航空機材	44	90
計	48	91

2. 減損損失

前事業年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

当事業年度において、当社は以下の主要な資産について減損損失を計上しました。

場所	用途	種類	減損損失 (百万円)
本社 (東京都大田区)	事業用資産	ソフトウェア	22
		ソフトウェア仮勘定	1,189
		計	1,212

当社は、航空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、会社単位を基準としてグループピングを行っております。

当事業年度において、開発計画を見直したことに伴い、帳簿価額を回収可能価額まで減損し、当該減少額を減損損失(1,212百万円)として特別損失に計上いたしました。

なお、当該資産の回収可能価額は使用価値によっており、使用価値の算定において見積もられる将来キャッシュ・フローは零となるため、帳簿価額を零として評価しております。

当事業年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

重要性が乏しいため、記載を省略しております。

(株主資本等変動計算書関係)

前事業年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

1. 発行済株式の種類及び総数に関する事項

	当事業年度期首株式数(株)	当事業年度増加株式数(株)	当事業年度減少株式数(株)	当事業年度末株式数(株)
普通株式	47,286,000	13,043,400	-	60,329,400
合計	47,286,000	13,043,400	-	60,329,400

(変動事由の概要)

有償一般募集増資による増加 13,043,400株

2. 自己株式の種類及び株式数に関する事項

該当事項はありません。

3. 新株予約権及び自己新株予約権に関する事項

該当事項はありません。

4. 配当に関する事項

(1) 配当金支払額

該当事項はありません。

(2) 基準日が当期に属する配当のうち、配当の効力発生日が翌期となるもの

(決議)	株式の種類	配当金の総額(百万円)	配当の原資	1株当たり配当額(円)	基準日	効力発生日
2023年5月25日 取締役会	普通株式	301	利益剰余金	5.0	2023年3月31日	2023年6月28日

当事業年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

1. 発行済株式の種類及び総数並びに自己株式の種類及び株式数に関する事項

	当事業年度期首株式数(株)	当事業年度増加株式数(株)	当事業年度減少株式数(株)	当事業年度末株式数(株)
発行済株式				
普通株式	60,329,400	-	-	60,329,400
合計	60,329,400	-	-	60,329,400
自己株式				
普通株式(注)	-	1,380,014	-	1,380,014
合計	-	1,380,014	-	1,380,014

(注) 普通株式の自己株式の株式数の増加1,380,014株は、取締役会決議による自己株式の取得による増加1,380,000株、単元未満株式の買取りによる増加14株であります。

2. 新株予約権及び自己新株予約権に関する事項

該当事項はありません。

3. 配当に関する事項

(1) 配当金支払額

(決議)	株式の種類	配当金の総額 (百万円)	配当の原資	1株当たり 配当額 (円)	基準日	効力発生日
2023年5月25日 取締役会	普通株式	301	利益剰余金	5.0	2023年3月31日	2023年6月28日

(2) 基準日が当期に属する配当のうち、配当の効力発生日が翌期となるもの

(決議)	株式の種類	配当金の総額 (百万円)	配当の原資	1株当たり 配当額 (円)	基準日	効力発生日
2024年5月22日 取締役会	普通株式	1,709	利益剰余金	29.0	2024年3月31日	2024年6月27日

(キャッシュ・フロー計算書関係)

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 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
現金及び預金勘定	22,519百万円	26,909百万円
現金及び現金同等物	22,519	26,909

(リース取引関係)

(借主側)

ファイナンス・リース取引

(1) 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

建物附属設備、工具、器具及び備品

リース資産の減価償却の方法

重要な会計方針「3. 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) 所有権移転ファイナンス・リース取引

リース資産の内容

機械及び装置、車両運搬具

リース資産の減価償却の方法

重要な会計方針「3. 固定資産の減価償却の方法」に記載のとおりであります。

(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、資金運用については短期的な預金等に限定し、運営資金については自己資金を基本とし、一時的な資金需要に対しては銀行等金融機関からの借入により資金を調達する方針であります。デリバティブは、後述するリスクを回避するために利用しており、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

営業債権である営業未収入金は、顧客の信用リスクに晒されております。また、外貨建の敷金及び保証金並びに長期預け金は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は、1年以内の支払期日であります。また、その一部には航空機部品の購入等に伴う外貨建のものがあり、為替変動のリスクに晒されております。

ファイナンス・リース取引に係るリース債務は、主に設備投資に係る資金調達であります。

デリバティブ取引は、外貨建予定取引に係る為替の変動リスクに対するヘッジを目的とした為替予約取引及び航空機燃料に係る原油価格の変動リスクに対するヘッジを目的とした商品スワップ取引であります。ヘッジ会計の方法等については、重要な会計方針「7.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

営業債権である営業未収入金については、社内規程に従い、主要な取引先の状況をモニタリングし、取引先ごとに期日管理をするとともに財務状況等の悪化等による回収懸念を早期に把握し、また、軽減を図っております。

市場リスク(為替や金利等の変動リスク)の管理

当社は為替相場の状況を踏まえ、一定期間における確実性の高い外貨建て取引量を基準として、適宜、決済通貨を調達し保有しています。

デリバティブ取引の執行・管理については、デリバティブ取引に関する社内規程に従い担当者が決裁担当者の承認を得て行っております。

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、資金繰表を適時に作成・更新すること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もあります。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、市場価格がないと認められるものは含めておりません（（注）1. 参照）。また、「現金及び預金」、「営業未収入金」、「未収入金」、「営業未払金」、「未払金」、「未払法人税等」及び「短期借入金」については、現金であること、及び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。

前事業年度（2023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) 敷金及び保証金	3,979	3,906	73
(2) 長期預け金	31,102		
返還整備引当金	3,562		
	27,540	27,272	267
資産計	31,520	31,179	341
(1) リース債務(*1)	725	840	114
(2) 長期借入金	1,000	966	33
負債計	1,725	1,806	81
デリバティブ取引(*2)	(152)	(152)	-

(\*1) 1年内返済予定のリース債務を含めております。

(\*2) デリバティブ取引により生じた正味の債権・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については（ ）で示しております。

当事業年度（2024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) 敷金及び保証金	4,155	4,001	153
(2) 長期預け金	29,932		
返還整備引当金	3,236		
	26,695	26,055	640
資産計	30,851	30,057	793
(1) リース債務(*1)	596	681	85
(2) 長期借入金(*2)	10,500	10,429	70
負債計	11,096	11,111	15
デリバティブ取引(*3)	4,043	4,043	-

(\*1) 1年内返済予定のリース債務を含めております。

(\*2) 1年内返済予定の長期借入金を含めております。

(\*3) デリバティブ取引により生じた正味の債権・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については（ ）で示しております。

(注) 1. 市場価格のない株式等

区分	前事業年度 (2023年3月31日) (百万円)	当事業年度 (2024年3月31日) (百万円)
出資金	0	0

市場価格のない株式等であることから上表に含めておりません。

(注) 2. 金銭債権の決算日後の償還予定額

前事業年度(2023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	22,519	-	-	-
営業未収入金	5,062	-	-	-
未収入金	1,831	-	-	-
敷金及び保証金	629	1,686	1,615	48
長期預け金	9,593	16,948	4,560	-
合計	39,636	18,635	6,175	48

当事業年度(2024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	26,909	-	-	-
営業未収入金	5,752	-	-	-
未収入金	4,267	-	-	-
敷金及び保証金	94	2,768	1,243	48
長期預け金	2,428	27,504	-	-
合計	39,453	30,272	1,243	48

(注) 3. 短期借入金、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(2023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)
短期借入金	30,000	-	-	-	-	-
長期借入金	-	-	-	-	-	1,000
リース債務	153	140	101	94	81	154
合計	30,153	140	101	94	81	1,154

当事業年度（2024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)
短期借入金	20,000	-	-	-	-	-
長期借入金	1,250	1,750	6,500	-	-	1,000
リース債務	146	106	99	87	87	68
合計	21,396	1,856	6,599	87	87	1,068

3. 金融商品の時価等及び時価のレベルごとの内訳等に関する事項

金融商品の時価は、時価の算定に用いたインプットの観察可能性及び重要性に応じて、以下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

前事業年度（2023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				
通貨関連	-	1,023	-	1,023
商品関連	-	1,176	-	1,176
デリバティブ取引計	-	152	-	152

当事業年度（2024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				
通貨関連	-	2,446	-	2,446
商品関連	-	1,596	-	1,596
デリバティブ取引計	-	4,043	-	4,043

(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  
前事業年度(2023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
敷金及び保証金	-	3,906	-	3,906
長期預け金	-	27,272	-	27,272
資産計	-	31,179	-	31,179
リース債務	-	840	-	840
長期借入金	-	966	-	966
負債計	-	1,806	-	1,806

当事業年度(2024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
敷金及び保証金	-	4,001	-	4,001
長期預け金	-	26,055	-	26,055
資産計	-	30,057	-	30,057
リース債務	-	681	-	681
長期借入金	-	10,429	-	10,429
負債計	-	11,111	-	11,111

(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

敷金及び保証金、長期預け金

これらの時価は、一定の期間ごとに区分した債権ごとに、その将来キャッシュ・フローと、国債の利回り等適切な指標を基に、割引現在価値法により算定しており、レベル2の時価に分類しております。

デリバティブ取引

為替予約及び商品スワップの時価は、為替レートや原油先物指標等の、観察可能なインプットを用いて割引現在価値法により算定しており、レベル2の時価に分類しております。

リース債務及び長期借入金

これらの時価は、元利金の合計額と、当該債務の返済期間及び信用リスクを加味した利率を基に、割引現在価値法により算定しており、レベル2の時価に分類しております。

(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

前事業年度(2023年3月31日)

区分	取引の種類	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)	評価損益 (百万円)
市場取引以外の取引	為替予約取引 買建 米ドル	5,621	1,892	257	257
	合計	5,621	1,892	257	257

当事業年度(2024年3月31日)

区分	取引の種類	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)	評価損益 (百万円)
市場取引以外の取引	為替予約取引 買建 米ドル	6,476	2,254	583	583
	合計	6,476	2,254	583	583

2. ヘッジ会計が適用されているデリバティブ取引

通貨関連

前事業年度(2023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)
為替予約等の振当処理	為替予約取引 買建 米ドル	航空機材費等に 係る支出	16,714	5,625	766
	合計		16,714	5,625	766

当事業年度(2024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)
為替予約等の振当処理	為替予約取引 買建 米ドル	航空機材費等に 係る支出	20,691	7,202	1,863
	合計		20,691	7,202	1,863

商品関連

前事業年度（2023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	商品スワップ取引 受取変動・支払固定	航空燃料仕入に 係る支出	15,394	5,306	1,176
合計			15,394	5,306	1,176

当事業年度（2024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	商品スワップ取引 受取変動・支払固定	航空燃料仕入に 係る支出	16,536	5,397	1,596
合計			16,536	5,397	1,596

（退職給付関係）

前事業年度（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）

- 1．採用している退職給付制度の概要  
確定拠出年金制度を採用しております。
- 2．確定拠出制度  
確定拠出年金への掛金支払額は、25百万円であります。

当事業年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

- 1．採用している退職給付制度の概要  
確定拠出年金制度を採用しております。
- 2．確定拠出制度  
確定拠出年金への掛金支払額は、26百万円であります。

## (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 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
繰延税金資産		
税務上の重要な繰越欠損金(注)2	26,446百万円	24,718百万円
定期整備引当金	9,434	9,302
資産除去債務	151	154
減価償却超過額	33	22
返還整備引当金	1,232	1,119
繰延ヘッジ損益	515	-
その他	421	415
繰延税金資産小計	38,235	35,733
税務上の繰越欠損金に係る評価性引当額 (注)2	10,721	9,126
将来減算一時差異等の合計に係る評価性引当額	2,136	5,540
評価性引当額小計(注)1	12,857	14,666
繰延税金資産計	25,378	21,066
繰延税金負債		
為替差損益	2,047	2,691
繰延ヘッジ損益	377	1,256
資産除去債務に対応する除去費用	56	49
その他	0	1
繰延税金負債( )計	2,480	3,998
繰延税金資産(負債)の純額	22,897	17,067

## (注)1. 評価性引当額の変動の主な内容

(単位: 百万円)

	前事業年度	当事業年度	増減
税務上の重要な繰越欠損金	10,721	9,126	1,594
定期整備引当金	706	4,217	3,510
返還整備引当金	1,232	1,119	112
資産除去債務	151	154	2
その他	45	49	3
合計	12,857	14,666	1,809

(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(2023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)	-	10,433	-	-	-	16,012	26,446
評価性引当額	-	10,433	-	-	-	287	10,721
繰延税金資産	-	-	-	-	-	15,724	(2) 15,724

当事業年度(2024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)	8,706	-	-	-	-	16,012	24,718
評価性引当額	8,706	-	-	-	-	420	9,126
繰延税金資産	-	-	-	-	-	15,592	(2) 15,592

(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。

(2) 税務上の繰越欠損金に係る繰延税金資産は、収益力に基づく課税所得見込み額を考慮した結果、回収可能と判断しました。

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間に重要な差異があるときの、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 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
法定実効税率	34.6%	34.6%
(調整)		
交際費等永久に損金に算入されない項目	0.6	0.0
受取配当金等永久に益金に算入されない項目	0.0	-
住民税均等割	1.3	0.4
評価性引当額の増減	165.7	24.2
その他	0.2	0.6
税効果会計適用後の法人税等の負担率	129.0	59.9

(資産除去債務関係)

資産除去債務のうち貸借対照表に計上しているもの

イ 当該資産除去債務の概要

本社事務所、羽田格納庫及び空港事務所等の不動産賃貸借契約に伴う原状回復義務等であります。



□ 当該資産除去債務の金額の算定方法

主として使用見込期間を取得から15年と見積り、割引率は主として1.648%を使用して資産除去債務の金額を計算しております。

八 当該資産除去債務の総額の増減

	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
期首残高	433百万円	439百万円
有形固定資産の取得に伴う増加額	-	-
時の経過による調整額	5	6
期末残高	439	445

(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

(単位：百万円)

	事業セグメント(航空事業)	
	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
航空事業収入	82,044	101,395
貨物運送収入	27	11
附帯事業収入	2,588	2,669
顧客との契約から生じる収益	84,661	104,075

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

収益を理解するための基礎となる情報は「(重要な会計方針)6.収益及び費用の計上基準」に記載の通りであります。

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

(1) 契約負債の残高

契約負債の残高は以下のとおりです。

(単位：百万円)

	前事業年度	当事業年度
契約負債(期首残高)	6,664	12,165
契約負債(期末残高)	12,165	13,688

(注) 契約負債は主に、航空運送サービスの提供時に収益を認識する運送契約について、顧客からの前受対価に関連するものです。なお、期首現在の契約負債残高は、概ね当事業年度の収益として認識しております。

(2) 残存履行義務に配分した取引価格

当社においては、個別の予想契約期間が1年を超える重要な取引がないため、実務上の便法を適用し、残存履行義務に関する情報の記載を省略しております。また、顧客との契約から生じる対価の中に、取引価格に含まれていない重要な金額はありません。

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

当社の事業セグメントは、航空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 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

1. 製品及びサービスごとの情報

単一の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

(1) 売上高

本邦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) 有形固定資産

本邦に所在している有形固定資産の金額が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

外部顧客への売上高のうち、損益計算書の売上高の10%以上を占める相手先がないため、記載を省略しております。

当事業年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

1. 製品及びサービスごとの情報

単一の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

(1) 売上高

本邦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) 有形固定資産

本邦に所在している有形固定資産の金額が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

外部顧客への売上高のうち、損益計算書の売上高の10%以上を占める相手先がないため、記載を省略しております。

【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 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

当社は単一セグメントであるため、記載を省略しております。

当事業年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

当社は単一セグメントであるため、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】

前事業年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

該当事項はありません。

当事業年度(自 2023年4月1日 至 2024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 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

該当事項はありません。

当事業年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

該当事項はありません。

## ( 1株当たり情報 )

	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
1株当たり純資産額	396.46円	472.57円
1株当たり当期純利益	111.88円	49.93円

(注) 1. 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。  
2. 1株当たり当期純利益の算定上の基礎は、以下のとおりであります。

項目	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
当期純利益(百万円)	5,726	2,997
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(百万円)	5,726	2,997
普通株式の期中平均株式数(株)	51,181,152	60,020,217

## ( 重要な後発事象 )

## ( 譲渡制限付株式の付与 )

当社は2024年6月20日開催の取締役会において、当社従業員向け譲渡制限付株式報酬としての自己株式の処分(以下「本件」)を行うことについて決議いたしました。

## 1. 本件の目的

本件は2024年6月20日時点で当社に在籍する全従業員(正社員、嘱託社員、アソシエイト社員を対象とし、一部のアルバイト社員は除きます。以下「対象者」とします。)を対象に、当社の持続的な企業価値の向上を図るインセンティブを与えることで従業員のモチベーション向上を図り、株主の皆様との一層の価値共有を進め、更なる利益成長を目指すことを目的としております。

## 2. 本件の概要等

対象者は、当社から支給された金銭債権の全部を現物出資財産として払込み、当社の自己株式処分により割り当てる普通株式を引き受けることとなります。その1株当たりの払込金額は、恣意性を排除した価額とするため、2024年6月19日(取締役会決議日の前営業日)の東京証券取引所における当社の普通株式の終値である710円としております。また、本件による当社の普通株式(以下「本株式」といいます。)の処分に当たっては、当社と対象者との間において、一定期間(以下「譲渡制限期間」といいます。)、本株式に係る第三者への譲渡、担保権の設定その他一切の処分を禁止すること、一定の事由が生じた場合には当社が本株式を無償取得することなどをその内容に含む譲渡制限付株式割当契約が締結されることを条件といたします。

なお、本件は株主価値の共有を中長期的に実現することを導入目的としていることに鑑み、処分を受けた日から1年を経過するごとに順次譲渡制限を解除し、3年経過後に全ての譲渡制限が解除されることとしております。

本株式は、譲渡制限期間中の第三者への譲渡、担保権の設定その他一切の処分をすることができないよう、譲渡制限期間中は、対象者が大和証券株式会社に開設する専用口座で管理される予定です。

(本件に伴う自己株式の処分について)

当社は2024年6月20日開催の取締役会において、当社従業員向け譲渡制限付株式報酬として下記の通り自己株式を処分することを決議いたしました。

(1) 処分期日	2024年12月2日
(2) 処分する株式の種類及び数	当社普通株式 1,347,900株
(3) 処分価額	1株につき710円
(4) 処分総額	957,009,000円
(5) 処分方法	譲渡制限付株式を割り当てる方式
(6) 処分予定先	当社の従業員2,498名 1,347,900株

【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)	減損損失累 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								
航空機材	22,569	729	373	22,925	12,625	73	1,773	10,226
建物	3,002	64	12	3,054	1,768	-	194	1,285
構築物	19	-	-	19	18	-	0	1
機械及び装置	548	-	-	548	546	-	0	1
車両運搬具	3,686	86	67	3,705	3,555	-	91	149
工具、器具及び備品	2,156	127	61	2,223	1,823	1	199	398
リース資産	2,156	25	-	2,181	1,508	315	101	358
建設仮勘定	941	1,977	1,439	1,478	-	-	-	1,478
有形固定資産計	35,081	3,010	1,954	36,137	21,847	389	2,362	13,899
無形固定資産								
ソフトウェア	1,261	209	-	1,471	1,247	-	112	224
ソフトウェア仮勘定	238	78	260 (59)	56	-	-	-	56
その他	11	-	10	0	-	-	-	0
無形固定資産計	1,511	287	270 (59)	1,528	1,247	-	112	281
長期前払費用	173	36	68	141	-	-	-	141

(注) 1. 建物の当期増加額のうち、主なものは以下の通りであります。

・東京空港支店 保安検査場レイアウト変更工事33百万円

2. 車両運搬具の当期増加額のうち、主なものは以下の通りであります。

・シザース式高所作業車 2台45百万円

3. 工具、器具及び備品の当期増加額のうち、主なものは以下の通りであります。

・基幹システム用ロードバランサ更改機器20百万円

4. リース資産の当期増加額のうち、主なものは以下の通りであります。

・複合機 (53台分) 25百万円

5. 建設仮勘定の当期増加額のうち、主なものは以下の通りであります。

・B737-8 Full Flight Simulator購入費用421百万円

6. ソフトウェアの当期増加額のうち、主なものは以下の通りであります。

・MyPageサービス100百万円

7. 「当期減少額」欄の()は内書きで、減損損失計上額であります。

【社債明細表】

該当事項はありません。

【借入金等明細表】

	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	30,000	20,000	1.3	-
1年以内に返済予定の長期借入金	-	1,250	1.8	
1年以内に返済予定のリース債務	153	146	6.5	-
長期借入金(1年以内に返済予定のものを除く。)	1,000	9,250	1.6	2025年～2027年
リース債務(1年以内に返済予定のものを除く。)	572	450	5.5	2025年～2030年
その他有利子負債	-	-	-	-
合計	31,725	31,096	-	-

(注) 1. 平均利率については、短期借入金、リース債務及び長期借入金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. 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年間の返済予定額は以下のとおりであります。

	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	1,750	6,500	-	-
リース債務	106	99	87	87

【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)
賞与引当金	1,014	1,908	1,860	100	962
定期整備引当金	27,276	13,312	10,590	2,926	27,071
返還整備引当金	3,562	891	-	1,216	3,236

(注) 1. 賞与引当金、定期整備引当金及び返還整備引当金の計上理由及び算定方法につきましては、「重要な会計方針 5. 引当金の計上基準」に記載しております。

2. 賞与引当金の当期減少額「その他」欄の金額は、支給見込額と実支給額の差額であります。

3. 定期整備引当金の当期減少額「その他」欄の金額は、見積変更による取崩額であります。

4. 返還整備引当金の当期減少額「その他」欄の金額は、主に見積変更による取崩額であります。

【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、財務諸表等規則第125条の2の規定により記載を省略しております。

(2) 【主な資産及び負債の内容】

(1) 資産の部

イ 現金及び預金

区分		金額(百万円)
現金		199
預金の種類	普通預金	17,687
	当座預金	91
	郵便振替貯金	1
	外貨普通預金	8,929
計		26,709
合計		26,909

ロ 営業未収入金

相手先別内訳

相手先	金額(百万円)
三井住友カード(株)	1,932
アメックス(株)	826
(株)ジェーシービー	607
日本空輸(株)	437
(株)セブン・イレブン・ジャパン	298
その他	1,651
合計	5,752

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)	$\frac{(C)}{(A) + (B)} \times 100$	$\frac{(A) + (D)}{2} - (B)$
5,062	118,298	117,606	5,752	95.34	366
					16.73

ハ 貯蔵品

区分	金額(百万円)
機体残燃料	20
機内販売品	1
航空機部品	47
その他	0
合計	70

二 長期預け金

区分	金額（百万円）
航空機整備預け金	29,932
合計	29,932

ホ 繰延税金資産

繰延税金資産は、17,067百万円であり、その内訳は、「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。

(2) 負債の部

イ 営業未払金

相手先	金額（百万円）
国土交通省航空局	817
SR TECHNICS SWITZERLAND LTD	647
EVENGREEN AVIATION TECHNOLOGIES CORP.	352
国税局	261
ENEOS(株)	255
その他	1,716
合計	4,050

ロ 契約負債

区分	金額（百万円）
航空券予約前受金	13,688
合計	13,688



(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
事業収益(百万円)	22,156	52,035	78,210	104,075
税引前四半期(当期)純利益(百万円)	555	5,978	6,418	7,463
四半期純損失( )又は四半期(当期)純利益(百万円)	993	3,318	3,590	2,997
1株当たり四半期純損失( )又は1株当たり四半期(当期)純利益(円)	16.46	55.00	59.52	49.93

(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又は1株当たり四半期純損失( )(円)	16.46	71.46	4.52	10.04

## 第6【提出会社の株式事務の概要】

事業年度	毎年4月1日から翌年3月31日まで
定時株主総会	毎事業年度の終了後3ヶ月以内
基準日	毎年3月31日
剰余金の配当の基準日	毎年9月30日、毎年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	東京都千代田区丸の内一丁目3番3号 みずほ信託銀行株式会社 証券代行部
株主名簿管理人	東京都千代田区丸の内一丁目3番3号 みずほ信託銀行株式会社
取次所	みずほ信託銀行 全国各支店
買取手数料	-
公告掲載方法	電子公告により行います。ただし、電子公告によることができない事故やその他やむを得ない事由が生じたときは、日本経済新聞に掲載して行います。 公告掲載URL <a href="http://www.skymark.co.jp">http://www.skymark.co.jp</a>
株主に対する特典	該当事項はありません。
外国人等の株主名簿への記載の制限	<p>航空法第120条の2第1項の規定に基づき、当社定款には次の規定があります。</p> <p>定款第10条（外国人等への株主名簿への記載又は記録の制限）</p> <p>当社は、次の各号のいずれかに掲げる者からその氏名及び住所を株主名簿に記載又は記録を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3分の1以上を占めることとなるときは、その氏名及び住所を株主名簿に記載又は記録することを拒むものとする。</p> <p>第1号 日本の国籍を有しない人</p> <p>第2号 外国又は外国の公共団体若しくはこれに準ずるもの</p> <p>第3号 外国の法令に基づいて設立された法人その他の団体</p> <p>第2項</p> <p>当社は、社債、株式等の振替に関する法律第151条第1項又は第8項に基づく振替機関からの通知に係る株主のうち前項各号のいずれかに掲げる者の有する株式のすべてについて株主名簿に記載又は記録することとした場合に前項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3分の1以上を占めることとなるときは、前項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3分の1以上を占めることとならないように当該株式の一部に限って株主名簿に記載又は記録する方法として国土交通省令で定める方法に従い、株主名簿に記載又は記録する。</p>

(注) 当会社の株主は、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ない旨、定款に定めております。

(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及び募集新株予約権の割当を受ける権利

(4) 株主の有する単元未満株式の数と併せて単元株式数となる数の株式を売り渡すことを請求する権利

## 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27期）（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）2023年6月27日関東財務局長に提出
- (2) 内部統制報告書及びその添付書類  
2023年6月27日関東財務局長に提出
- (3) 四半期報告書及び確認書  
（第28期第1四半期）（自 2023年4月1日 至 2023年6月30日）2023年8月14日関東財務局長に提出  
（第28期第2四半期）（自 2023年7月1日 至 2023年9月30日）2023年11月13日関東財務局長に提出  
（第28期第3四半期）（自 2023年10月1日 至 2023年12月31日）2024年2月9日関東財務局長に提出
- (4) 臨時報告書  
2023年6月29日関東財務局長に提出  
企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第9号の2（株主総会における議決権行使の結果）に基づく臨時報告書であります。  
2023年11月7日関東財務局長に提出  
企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第4号（主要株主の異動）に基づく臨時報告書であります。  
2024年3月21日関東財務局長に提出  
金融商品取引法第24条の5第4項及び企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第4号（主要株主の異動）の規定に基づく臨時報告書であります。  
2024年6月20日関東財務局長に提出  
企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第2号の2（譲渡制限付株式報酬としての自己株式処分）に基づく臨時報告書であります。
- (5) 自己株券買付状況報告書  
報告期間（自 2024年1月1日 至 2024年1月31日）2024年2月15日関東財務局長に提出

## 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

2024年6月25日

スカイマーク株式会社

取締役会 御中

有限責任監査法人トーマツ

東京事務所

指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	上田 知範
--------------------	-------	-------

指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	萬 政広
--------------------	-------	------

< 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」に掲げられているスカイマーク株式会社の2023年4月1日から2024年3月31日までの第28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、スカイマーク株式会社の2024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。

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。

定期整備引当金の見積方法の合理性及び算定過程におけるデータ集計の適切性	
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
<p>会社の当事業年度末の貸借対照表において定期整備引当金27,071百万円（流動負債14,743百万円、固定負債12,328百万円）が計上されており、これは負債純資産合計の約24%を占めている。</p> <p>注記事項（重要な会計方針）「5．引当金の計上基準」及び（重要な会計上の見積り）「2．定期整備引当金の算定」に記載のとおり、定期整備引当金の算定基礎のうち、将来の「定期整備費用見積額」は当期までの航空機整備の実績金額を基礎として見積り、「整備が必要になるまでの運航回数」は整備計画や当期までの航空機整備における整備実施時点での運航回数により見積りを行っている。また、「整備が必要になるまでの運航回数」に対して、機材ごとの「当事業年度末までの運航回数の進捗」を加味することで、将来の「定期整備費用見積額」のうち当事業年度末までに負担すべき金額を算定し、定期整備引当金として計上している。</p> <p>航空機の整備内容や実施時期の判断は高度な専門性を必要とするものであり、将来における整備費用の見積りにあたっては、過去の実績に加えて複数の要素を慎重に考慮する必要がある。具体的には、整備価格相場の推移、将来的な新機材導入の意思決定に付随し現行使用機材の整備方針の重要な変更等の有無などを考慮すべき可能性がある。これらの整備費用見積額に重要な影響を及ぼす要素を検討するために必要な情報を適切に収集し、将来における整備内容やその金額の見積りへの反映要否を判断することは、経営者の判断に依存する程度が高く、一定の不確実性が伴う。</p> <p>また、多数の保有機材が対象となることや、整備が必要となるまでの期間が長期にわたることなどから、会社が行う各データの集計作業にも一定の複雑性や煩雑性が伴っている。そのため、対象とする過去実績から必要となるデータを漏れなく、正確に管理・集計し、各算定基礎を計算するための内部統制が適切に整備及び運用されないと、財務諸表に重要な影響を与える誤謬が発生する可能性がある。</p> <p>以上から、当監査法人は、定期整備引当金の見積方法の合理性及び算定過程におけるデータ集計の適切性が、当事業年度の財務諸表監査において特に重要であり、監査上の主要な検討事項に該当すると判断した。</p>	<p>当監査法人は、定期整備引当金の見積方法の合理性及び算定過程におけるデータ集計の適切性を評価するため、主に以下の監査手続を実施した。</p> <p>1．内部統制の評価</p> <p>定期整備引当金の見積りに関連するデータ・情報収集に係る内部統制の整備及び運用状況の有効性を評価した。評価に当たっては、会社が過去の決算における定期整備引当金の計上額と整備費用の実績額等とを比較することや、その比較結果を分析し見積方法の変更要否を判断すること等により、定期整備引当金の見積方法の合理性を判断するための内部統制に特に焦点を当てた。</p> <p>2．定期整備引当金の見積りの合理性の評価及び算定過程におけるデータ集計の適切性の検討</p> <p>定期整備引当金の計算資料や会社の整備計画、その基礎となる社内の整備関連規程、取締役会の議事録等を閲覧し、財務経理責任者に対して質問を行うことにより、整備費用見積額に重要な影響を及ぼす要素に対する会社の認識を理解・把握した。それらの要素を加味したうえで、法令や契約によって要求される整備が整備計画及び定期整備引当金の計上額に適切に反映されているかどうかを検証した。</p> <p>前事業年度末に計上された定期整備引当金の計上額と、当期中に発生した整備実績額等とを比較し、会社の定期整備引当金の見積りの精度を評価した。算定基礎となる各要素について、次の手続を行うことにより、経営者が見積りを行ううえで参照している過去実績データの正確性及び網羅性を検証した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・過去の整備実績に係る案件の網羅性について、過去に入手した整備計画との整合性及び総勘定元帳の通査、取締役会等の議事録の閲覧結果との照合を行った。</li> <li>・案件ごとの整備実績金額について、サンプルを抽出し、請求書と照合した。</li> <li>・整備実施時点又は当事業年度末時点での機材ごとの運航回数の正確性について、会社の整備管理システム上で管理される運航回数との整合性を確認した。過去実績データ等に基づく再計算結果をもとに、会社の決算資料上での引当金算定金額との比較を行った。</li> </ul>

繰延税金資産の回収可能性（事業計画の合理性）	
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
<p>会社の当事業年度末の貸借対照表において繰延税金資産17,067百万円が計上されており、これは資産合計の約15%を占めている。</p> <p>注記事項（重要な会計上の見積り）「1.繰延税金資産の回収可能性」に記載のとおり、この繰延税金資産の計上額については、翌期以降の事業計画及びそれと整合する将来の課税所得の見積りを基礎として回収可能性の判断が行われている。翌期以降の事業計画は、将来の期間における航空旅客需要や運賃価格の予測を含む市場環境及び新機材等の購入又はリースや路線計画など会社固有の戦略をふまえた売上成長予測、燃油価格及び為替相場の推移に影響を受ける費用予測などの重要な仮定を含んでいる。また、事業計画のうちこれらの重要な仮定を含む事項は、経営者の方針や判断に依存し、かつ、外部環境にも影響を受ける項目であることから、不確実性が高い。</p> <p>以上から、当監査法人は「繰延税金資産の回収可能性の基礎となる事業計画の合理性」を監査上の主要な検討事項であると判断した。</p>	<p>当監査法人は、繰延税金資産の回収可能性の基礎となる事業計画の合理性を検討するにあたって、事業計画に対する取締役会の承認状況（関連部署からの報告数値及び重要な仮定に関する承認を含む。）を確かめるとともに、主として以下の監査手続を実施した。</p> <p>過去の経営計画と実績値との比較を行い、両者の間に生じた差異について原因を分析することで、会社の事業計画の作成能力及びその精度に関して評価した。</p> <p>経営者及び財務経理責任者への質問を行い、翌期以降の事業計画の策定方法を理解し、主要な仮定について以下の検討を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線計画について、市場環境の理解、新機材への投資計画等との整合性を確かめるとともに、発着枠の維持・獲得の見込みや過去ダイヤの趨勢との比較を実施することにより、その合理性を検証した。なお、新機材の投資計画について、調達予定先との契約及び新機材の納入予定に関する状況を示す文書や記録の閲覧を行った。</li> <li>・座席利用率及び単価の推移見通しについて、過去実績及び経済環境等を評価したうえで、合理性を検証した。</li> <li>・将来の計画期間内における燃油価格相場及び為替相場の見通しについては、利用可能な市場予測等の外部データとの比較を行った。</li> </ul>

#### 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を検討すること、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を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するための対応策を講じている場合又は阻害要因を許容可能な水準にまで軽減するためのセーフガードを適用し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。

### < 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、スカイマーク株式会社の2024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、スカイマーク株式会社が2024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、内部統制報告書の監査に関する指示、監督及び実施に関して責任がある。

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するための対応策を講じている場合又は阻害要因を許容可能な水準にまで軽減するためのセーフガードを適用している場合はその内容について報告を行う。

#### <報酬関連情報>

当監査法人及び当監査法人と同一のネットワークに属する者に対する、会社の監査証明業務に基づく報酬及び非監査業務に基づく報酬の額は、「提出会社の状況」に含まれるコーポレート・ガバナンスの状況等(3)【監査の状況】に記載されている。

#### 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。