

【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】	2026年6月24日
【事業年度】	第30期（自 2025年4月1日 至 2026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・IR担当 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・IR担当 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26期	第27期	第28期	第29期	第30期
決算年月	2022年3月	2023年3月	2024年3月	2025年3月	2026年3月
事業収益 (百万円)	47,147	84,661	104,075	108,893	110,441
経常利益又は経常損失 (百万円)	15,079	3,713	7,463	760	2,907
当期純利益又は当期純損失 (百万円)	6,729	5,726	2,997	2,146	1,638
持分法を適用した場合の投資利益 (百万円)	-	-	-	-	-
資本金 (百万円)	100	100	100	100	100
発行済株式総数 (株)	47,286,000	60,329,400	60,329,400	60,329,400	60,329,400
純資産額 (百万円)	9,299	23,917	27,857	27,119	33,944
総資産額 (百万円)	93,559	107,837	110,790	103,888	121,103
1株当たり純資産額 (円)	196.67	396.46	472.57	450.32	564.26
1株当たり配当額 (円)	-	5	29	3	7
(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)	145.78	111.88	49.93	36.14	27.21
潜在株式調整後1株当たり 当期純利益 (円)	-	-	-	-	-
自己資本比率 (%)	9.9	22.2	25.1	26.1	28.0
自己資本利益率 (%)	68.2	34.5	11.6	7.8	5.4
株価収益率 (倍)	-	10.6	20.3	14.3	13.9
配当性向 (%)	-	4.5	58.1	8.3	25.7
営業活動によるキャッ シュ・フロー (百万円)	12,459	5,911	8,179	7,182	11,601
投資活動によるキャッ シュ・フロー (百万円)	380	2,269	2,186	5,011	19,315
財務活動によるキャッ シュ・フロー (百万円)	8,852	9,608	2,326	2,949	5,679
現金及び現金同等物の期末 残高 (百万円)	9,282	22,519	26,909	26,018	24,481
従業員数 (名)	2,463	2,393	2,470	2,661	2,738
(外、平均臨時雇用者数) (名)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
株主総利回り (%)	-	-	88.1	46.6	35.4
(比較指標：配当込み TOPIX) (%)	(-)	(-)	(141.3)	(98.5)	(134.6)
最高株価 (円)	-	1,545	1,331	1,025	541
最低株価 (円)	-	1,135	902	515	355

(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期から第30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。
5. 第26期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。
6. 第26期及び第27期の株主総利回り、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。
7. 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。
8. 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。

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
1998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（2026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2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3往復） 神戸 那覇線（1日3.5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月に設立され、定期航空運送事業の路線免許（当時）取得を経て、1998年9月19日にボーイング767-300型機1機で羽田＝福岡線（3往復/日）に就航しました。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158便の運航（2026年夏ダイヤ、2026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、2025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56%、約52%及び約49%となっております。

また、これまで当社は保有・運用コストが低く抑えられる小型機（ボーイング737-800型機）の単一機材で運航してまいりましたが、2026年5月からはその後継機種であるボーイング737-8型機の運航を開始いたしました。このボーイング737-8型機は、従来のボーイング737-800型機と比較して1座席当たりの燃料消費量を約15%削減することができる省燃費機材です。さらに、運航乗務員や整備士の資格、航空機部品の多くがボーイング737-800型機と共通化されており、単一機材運用のメリットを維持しながら高い省燃費効果を楽しむという特徴を持っています。

当社は、こうした機材の更新を進めながら、2025年4月に再定義したMVV（Mission・Vision・Value）に基づき、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ながら、心のもった快適な航空サービスを、利用者に対し身近な価格で継続的に提供しております。また、運航品質の向上（高い定時運航率、低い欠航率）、顧客満足度の向上、地域共生の強化は、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、飲み物の無料提供、一定重量までの手荷物無料受託、受託手荷物の迅速な返却等、様々な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。

当社の旅客構成は、伝統的にレジャーやVFR（知人・家族訪問）などの非ビジネス目的の割合が高いことが特徴です。昨今では、円安に伴う国内旅行への需要シフトや、インバウンド（訪日外国人旅客）の増加などが追い風となり、旅行需要のさらなる押し上げが見られます。加えて、出張旅費を抑えたい企業ニーズの取り込みに向けて、大手旅行会社のBTM（ビジネストラベルマネジメントシステム）との接続を開始しました。

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。

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】

その他の関係会社は次のとおりであります。

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業 の内容	議決権の所有割合又は 被所有割合 (%)	関係内容
鈴与ホールディングス 株式会社(注)	静岡市清水区	10	物流事業	6.2 [19.0]	空港関連業務の委託。 役員の兼任あり。

(注) 議決権の所有割合の [] 内は、緊密な者又は同意している者の所有割合で外数となっております。

第2【事業の状況】

1【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】

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、「社会的使命」、「将来に目指す姿」、「価値観・行動指針」を全役職員で共有すべく、スカイマークMVV (Mission・Vision・Value) を掲げております。

Mission (ミッション)

安全を全ての基礎とし、安心かつ高品質で、シンプルでありながら心のこもった快適な航空サービスを、身近な価格で提供する

Vision (ビジョン)

なくてはならない愛される翼として成長し続け、誰もが気軽に移動できる未来を創造する

Value (バリュー)

[価値観]

1. スカイマークらしさ
他にはない価値の源泉である「独自性」、「ユニークさ」、「唯一無二」を大事にします
2. 航空のプロフェッショナルとしての誇り
プロフェッショナル集団として成長し、その成果を未来への投資や社員、ステークホルダー、社会への還元につなげ、さらなる成長に向けた好循環を作り出します
3. 挑戦・変化するマインド
新たな挑戦や変化を恐れずに楽しみます
4. 人の尊重
サービス提供者である社員、そして事業にかかわる全ての人を尊重します

[行動指針]

1. 私たちは、お客様や地域への優れた価値提供のために最善を尽くします
2. 私たちは、互いを尊重し、部門を越えて共創・協働します
3. 私は、主体性をもって価値ある正しい仕事をします

(2) 経営戦略及び目標とする経営指標等

当社は、安定した需要が見込まれる羽田空港発着路線を中心に、高水準の運航品質と心のこもったサービスを身近な価格で提供し、収益の安定的な確保を図ってまいります。コスト面においては、ボーイング737シリーズによる機材の単一化と高効率な多頻度運航を維持するとともに、継続的なコスト削減を進めることで、国内線における収益性の安定確保に注力しております。

機材戦略に関しましては、これまで運航してきたボーイング737-800型機の後継機として、2026年5月よりボーイング737-8型機の運航を開始いたしました。さらに2027年には、これら2機種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し、さらなる収益性の向上に努めてまいります。これら燃料効率に優れた新型機の導入により、燃料費をはじめとする運航コストのいっそうの削減を見込んでおります。

路線戦略については、2025年に実施された福岡空港および神戸空港の発着枠拡大、ならびに2029年に予定されている羽田空港の発着枠再配分を好機と捉え、運航便数の増加を通じて有償旅客数の拡大へ繋げてまいります。同時に、運用時間が拡大された茨城空港をはじめ、神戸空港や下地島空港（宮古島市）など、当社のシェアが高い拠点においても就航地域と協働して需要を喚起し、さらなる収益性の向上を図ってまいります。

また、運航路線や運航ダイヤの最適化による利便性の向上、高い定時性の確保、そして心に残る温かいサービスを提供し続けることで、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り組んでまいります。運航品質面では、これまで業界トップクラスの定時運航率や顧客満足度を維持してまいりました。今後も安全運航の堅持を大前提に、お客様の利便性向上を追求して他社との差別化を図るとともに、DX (デジタルトランスフォーメーション) の推進によるマーケティング強化も加え、顧客体験のさらなる向上に努めてまいります。

(中期経営目標)

当社は中期経営目標において2030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。

2030年度目標

事業収益	: 1,690億円以上
営業利益	: 140億円程度
自己資本比率	: 40%程度(新リース会計基準は未考慮)

機動的にさらなる株主還元を目指す。

(3) 経営環境

円安の長期化や構造的なインフレは、国内航空業界に大幅なコスト高騰をもたらしております。加えて、昨今の中東情勢は原油価格の先行き不透明感を一段と高めており、航空機燃料コストのさらなる上昇リスクとして注視が必要な状況です。

また当社においては、主要拠点である羽田空港発着路線をはじめ、多くの路線において大手航空会社やLCC(格安航空会社)と競合しているほか、一部の路線では新幹線や高速バスをはじめとする地上交通機関とも競合しております。今後、これら競合他社の運賃戦略等により競争が一段と激化した場合には、当社の財政状態および経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

こうした状況を受け当社では、原油相場に連動する航空機燃料価格の動向や、為替相場の変動に伴う外貨建取引(航空機リース料等)のコスト増減は、当社の経営環境に多大な影響を与える最重要のリスク要因として、今後も動向を注視してまいります。

(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型において15%程度、ボーイング737-10型では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2026年度第1四半期より導入を開始する計画であり、導入に向けた準備を進めております。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、2027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207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まいります。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、2026年度以降は段階的に機材を増やし、33機体制へと事業規模拡大を目指してまいります。

発着枠の拡大

羽田空港国内路線の拡大にあたり、2028年に予定されている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。前回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こ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まいります。

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。

ポストコロナにおいて旅客需要は概ねコロナ禍以前の状態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まいります。

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) サステナビリティ全般

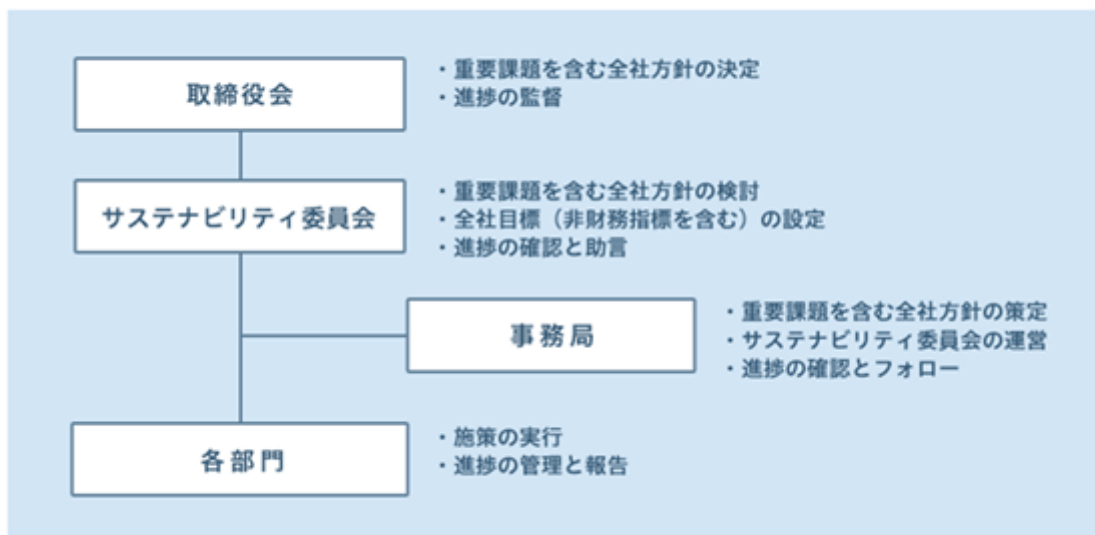
ガバナンス

当社では、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、取組と目標を決定しています。サステナビリティ委員会は、代表取締役専務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、サステナビリティ課題全般の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。

サステナビリティ推進体制



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組を推進し、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組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	
		車両・施設からの排出削減	2050年 カーボンニュートラル
		カーボンオフセット	
人	DE&I※推進	 お客様 職員の接客能力の向上 施設等の環境整備	
		 社員 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

2025年度の主な取組

<環境>

- ・省燃費機材(ボーイング737-8)の導入準備(2026年4月に初号機を受領)
- ・省燃費運航の促進(運航支援ツールの活用)

<人>

- ・障がいを持つ当社社員の業務領域の拡大(機内の窓拭き業務等)
- ・全社員向け障がい者教育(インクルーシブ教育)の実施

<地域>

- ・茨城県と包括連携協定を締結
- ・チャイルド・ケモ チャリティウォークへの参加

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、リスク管理委員会は各施策のPDCAサイクルを回す役割も担っており、担当部門を明確にした上で、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。

(2) 気候変動への対応

ガバナンス

当社では、気候変動への対策に関する方針を取締役会で審議・決定しています。

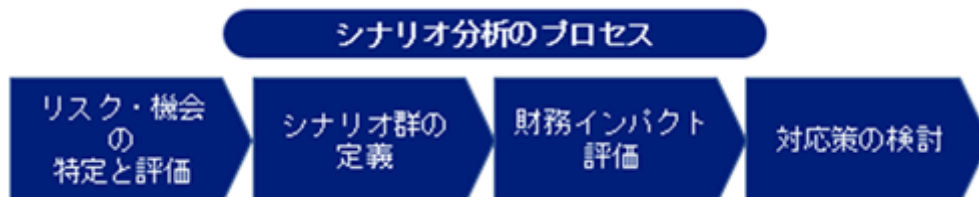
取締役会で決定された方針を受け、サステナビリティ委員会で議論を行い、取組と目標を決定しています。

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。

戦略

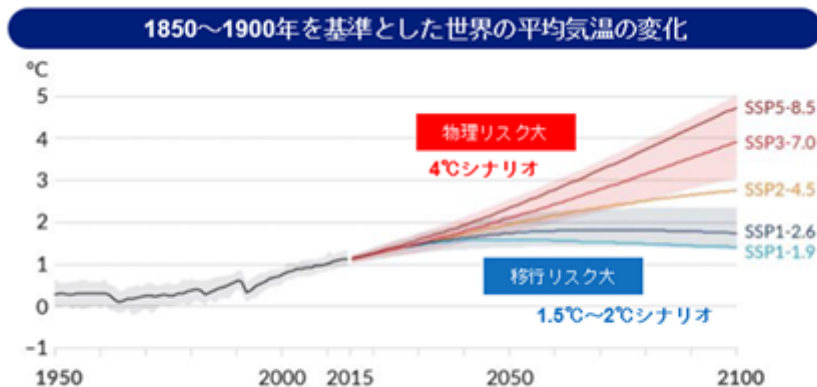
気候変動が深刻化すると、GHGの排出量が多い航空機に対しては、規制や課税が課されたり、利用者が減少する可能性が想定されることから、気候変動への対策は当社の最も重要な課題の一つとなっています。そのため当社では、TCFD提言で示された各リスク・機会の項目を参考に、気候変動問題が当社事業に及ぼすリスク・機会に関して、以下のステップで検討いたしました。

また、1.5℃～2℃シナリオ及び4℃シナリオを用いて、政策や市場動向の移行（移行リスク・機会）や、災害などによる物理的变化（物理リスク・機会）に関するシナリオ分析を実施しました。



気候変動シナリオについて

- 1.5℃～2℃シナリオ
気候変動の影響を抑制するためにカーボンニュートラル実現を目指した取り組みが活発化し、世界の平均気温を産業革命期以前と比較して1.5~2℃未満に抑えることを目指したシナリオ。1.5℃シナリオでは、移行リスクの中でも政策・法規制リスクの影響が2℃シナリオに比べて大きくなると想定されている。
- 4℃シナリオ
気候変動対策が現状から進展せず、世界の平均気温が産業革命期以前と比較して今世紀末頃に約4℃上昇するとされるシナリオ。物理リスクにおける異常気象の激甚化や海面上昇リスクによる影響が大きくなると想定されている。



出典：IPCC第6次評価報告書第1作業部会報告書 政策決定者向け要約 暫定訳（文部科学省及び気象庁）より、図SPM.8を転載

主なリスク・機会のインパクトと対応策

リスク	要因	事業への影響	時間軸	財務インパクト	対応策	
移行リスク	政策・規制	炭素税の導入	炭素税の導入により事業活動にて排出されるCO2に対して課税され、コストが増加する	中期～長期	中～大	燃料効率の良い機材の導入、運航改善、SAF利用促進等によるCO2排出量の削減
		SAFの利用義務化	SAF価格の高騰及び供給量不足による収支、運航、顧客への影響	短期～長期	大	戦略的な投資や官民連携の場への参加などによるSAF供給の確保、SAFによる環境価値の販売など
	技術	燃費の良い機材や新技術の義務化	開発費や導入費の増加	短期～長期	大	メーカーとの連携や国等への支援依頼
	市場	気候変動問題への関心の高まり	鉄道へのモーダルシフト、バーチャル会議の増加など、航空需要の減少	中期～長期	中	CO2削減に向けた取組の強化、環境対応状況などの積極的な訴求、業界団体との連携
	急性	自然災害の頻発・激甚化	災害による機材や空港インフラの修復コストの増加	短期～長期	大	耐久性の高い設備への更新
機会	運送効率	機材の燃費効率の向上	より効率的な運用への改善と機材の燃費効率の向上による燃料費の削減	短期～長期	大	燃料効率の良い機材の導入、運航改善
	エネルギー源	SAF使用の拡大	CO2排出量の削減による炭素規制のコスト削減、燃料の多様化による燃料供給の安定化	短期～長期	大	SAFの導入拡大に向け、SAFの環境価値の販売手法を確立
	製品とサービス	気候変動への適切な対応	低炭素化などの価値向上に伴う顧客の獲得	中期～長期	中	環境対応状況などの積極的な訴求、業界団体との連携

※ここでは、主に財務インパクトの影響が中～大と判断した項目を掲載しています
【時間軸】 短期：～2年 / 中期：3年～6年 / 長期：7年以上
【財務インパクト】 小：～3億円、 中：3億～10億円、 大：10億円以上

リスク管理

・気候関連リスクを識別・評価するプロセス

当社では、リスク管理委員会において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。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、取組を推進しています。

・気候関連リスクを管理するプロセス

リスク管理委員会による評価により「優先リスク」と位置付けられた“気候関連リスク”に関する方針は、取締役会で審議・決定され、目標や取組などの具体的な内容はサステナビリティ委員会で検討されます。

サステナビリティ委員会は各施策のPDCAサイクルを回す役割も担っており、各部門から原則年2回施策の進捗状況の報告を受け、その内容を確認するとともに、取締役会への報告を行っています。

・気候関連リスクの全社的リスク管理への統合プロセス

サステナビリティ委員会での検討内容や報告事項は、その都度、取締役会にも報告されます。取締役会では、サステナビリティ委員会の報告内容を必要に応じてリスク管理委員会に提供することで、気候変動に係るリスクを含むサステナビリティ全般のリスクを、組織全体のリスク管理に統合させています。

指標と目標

当社では、気候関連のリスクと機会を評価・管理する指標として、GHG排出量を算定しています。またGHGの削減目標については、2050年のカーボンニュートラル達成を念頭に、2030年のGHG排出量を設定するなど、より具体的な目標を設定しています。

排出量削減に向けた取組として、2026年5月に燃費効率に優れたボーイング737-8型機1機を導入いたしました。今後も環境負荷の低減と社会価値の創出の両立へ向けて、省燃費機材への更新等の取組を実施してまいります。

気候関連のリスクと機会を評価・管理する指標と目標

項目	実績値					目標値	
	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2030年度	2050年度
航空機によるCO2排出量 (千トン)	402.1	542.1	675.3	703.9	724.8	747.0	実質ゼロ
有償輸送トンキロ当たり航空機 CO2排出量(kg-CO2/RTK)	1.76	1.68	1.22	1.13	1.14	1.00	



(3) 人的資本

ガバナンス

当社では、人的資本課題への対応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、取組と目標を決定しています。サステナビリティ委員会は、代表取締役専務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。人的資本課題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。

戦略

当社は、「安全を全ての基盤とし、安心かつ高品質で、シンプルでありながら心のもった快適な航空サービスを、身近な価格で提供する」という企業ミッションを実現するために、価値創出の源である社員が会社の最も大切な財産であると考えています。また航空運送事業は労働集約型産業であり、とりわけ当社はグランドハンドリングをはじめとする航空機の運航に関わる全ての職種を自社内に保有しており、同業他社と比較しても特徴的な体制を構築しています。国内の労働環境が変化し、人材獲得の難易度が高まる中、各領域を担う多様な人材の確保および育成は、当社の持続的な成長と生産性向上の実現に不可欠です。2026年度～2030年度の中期経営目標においては、サステナビリティの重要課題の一つとして「人」を掲げ、5つの重点施策の一つとして「DE&I推進」と「社員の活躍」を定めました。多様な人材が、自律的な学びと成長を続け、高いエンゲージメントをもって活躍できる環境づくりに向けて、以下の取組を推進しています。

DE&I推進

・人材の獲得と成長環境の提供：

事業の推進と持続的な成長を実現するため、「成長」と「変革」を志向し、自律的に価値を創造できる人材の育成に取り組んでいます。多様性を尊重するDE&I推進の観点から、国籍、性別、学歴、経験、出身地に関わらず、広く人材を獲得し、その能力を最大限に活かせる人材育成や組織づくりを推進いたします。

入社後は、業務に直結する専門スキルや技術の教育訓練により、現業部門については安全性・運航品質・ホスピタリティの向上、間接部門については事業運営の基礎となる課題分析・企画提案・業務デザイン等のスキルアップを軸とした人材育成を行うとともに、階層別研修・手挙げ式研修・選抜型研修をはじめとする多様な研修プログラムを用意することで、社員一人ひとりの自律的な学びと成長を支援し、組織全体の成長を牽引してまいります。また当社の人材育成は、MBO（目標管理制度）および1on1を活用した実践的なOJTを全社共通の基盤と位置付けております。この基盤のもと、現場の最前線を担う現業部門から企画・戦略を担う間接部門に至るまで、多種多様な職種に求められる専門スキルに応じた柔軟な教育プログラムを展開し、社員の成長を後押ししています。

・働きがいのある職場環境づくりとエンゲージメントの向上：

多様な人材が属性にかかわらず活躍できる組織基盤の構築に向けて、働き方の多様化や仕事と生活の調和を促進し、高いエンゲージメントを生み出す職場づくりに取り組んでおります。早朝・深夜を含むシフト勤務が多い特性を踏まえ、法定基準を上回る育児支援制度（看護等休暇など）を設ける等、独自の支援体制を構築しています。さらに、エンゲージメント向上を経営の重要課題と捉え、2023年度より全社調査を実施しております。2025年度においては、表彰制度の改定や人材育成体系の構築、経営層と現場の直接対話、家族参加型イベント（ファミリーデー）の複数拠点での開催など、風通しの良い組織風土づくりに取り組み、エンゲージメントスコアの着実な向上を実現しています。引き続き、持続的な企業価値向上を見据え、全社員が高い意欲をもって活躍できる職場環境の追求に努めてまいります。

社員の活躍

・新人事制度の構築と運用：

社員の自律的なキャリア形成や、適材適所の配置・任用による活躍を推進するため、新たな人事制度の構築と運用を進めています。社内人材の流動化と適材適所の配置を狙いとして2024年度に導入した「キャリアチャレンジ制度」を2025年度も継続運用し、年2回の実施を通じて14名の社員が希望部署における新たなキャリアステップを踏み出す成果に繋がりました。また、2025年度からの新たな取組みとして、大きく次の3施策を導入しました。これらの施策を通じ、社員のキャリアプランの実現や効果的な人材配置を一層推進してまいります。

- 「コース別人材マネジメント」により、会社が各社員に期待する専門性の軸を「コース」として可視化し、個々の社員の成長・活躍を後押しします。
- 「マネジメント職チャレンジ制度」を通じ、マネジメント職（管理職）への昇格要件やプロセスを明確化するとともに、管理職層の強化や、次期管理職候補者の養成を推進します。
- 「人材カルテ」として、すべての社員が自身のキャリア志向等を会社に申告できる仕組みを構築し、的確なキャリア支援や人材配置に活用します。

・人材育成体系の拡充と次世代リーダーの育成：

2025年度は、中堅社員への継続的な能力開発支援を強化するとともに、航空政策や業界独自の課題への理解と現場の視野を広げ、各部門の中核を担う人材を育成する「航空政策アカデミー」を新設しました。さらに、次世代リーダー層を対象とした「異業種交流研修（他社2社と共同実施）」を初めて導入するなど、多様な成長機会を拡充しております。2026年度以降は、人材育成体系を基盤とし、執行役員および部長層をはじめとする経営幹部の後継者育成を目的としたサクセッションプランの策定にも取り組んでまいります。

リスク管理

当社では、リスク管理委員会において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。リスク管理委員会による評価の結果、“人事戦略リスク”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、取組を推進しています。

「優先リスク」と位置づけられた“人事戦略リスク”に関する方針は、取締役会で審議・決定され、目標や取組などの具体的な内容はサステナビリティ委員会にて検討されます。サステナビリティ委員会は各施策のPDCAサイクルを回す役割も担っており、各部門から原則年2回施策の進捗状況の報告を受け、その内容を確認するとともに、取締役会への報告を行っています。

サステナビリティ委員会での検討内容や報告事項は、その都度、取締役会にも報告されます。取締役会では、サステナビリティ委員会の報告内容を必要に応じてリスク管理委員会に提供することで、人事戦略に係るリスクを含むサステナビリティ全般のリスクを、組織全体のリスク管理に統合させています。

指標と目標

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	2028年3月までに100%	109.1% (前年同期比+6.5ポイント)
管理的地位にある労働者に占める 女性労働者の割合	-	23.7% (前年同期比+4.7ポイント)

なお、管理的地位にある労働者に占める女性労働者の割合については、2026年3月までの目標値を20%としておりました。当期においてこの目標を達成したことから、2026年度以降については改めて目標設定を行う予定です。

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) 安全

航空機事故について

当社は安全を全ての基盤とし、高品質な航空サービスを提供するべく、高い定時運航率・顧客満足を維持しています。当社の運航便において航空機事故または重大インシデントが発生した場合、人的・物的損害の発生に加え、社会的評価の著しい低下や損害賠償請求、行政処分による運航停止等により、当社の業績及び財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。特に人的損害が生じた場合には、社会的な信用・信頼を根本から揺るがす可能性があります。また、発生した損害が加入している航空保険の填補範囲を超えるリスクや、他社における事故であっても、業界全体の信頼低下により航空需要が減退し、当社の業績に波及するリスクも内在しています。

人材の確保について

当社における人材の中でも、操縦士、運航管理者、整備士等の航空法に基づく国家資格を有する専門人材について、雇用環境の変化により必要数を確保できない場合、路線の維持や事業拡大に制約を受ける可能性があります。また、自社養成には長期の教育期間を要するため機動的な増員が困難であるほか、ストライキ等の労働争議が発生した場合には、運航に支障をきたし業績に影響を及ぼす可能性があります。

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、大雪等の大規模な自然災害や火災、またはこれらに起因する労働争議や施設障害が発生した場合、運航管理機能の停止や空港施設の損壊により、発着便の欠航や運航ダイヤの大幅な乱れが生じる可能性があります。これにより、減収や復旧費用の発生が生じ、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) 経済・社会環境の変化

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。当社の事業はレジャー（非ビジネス）目的の旅客需要への依存度が高く、景気後退や物価上昇に伴う個人消費の冷え込みは、旅客数減少に直結する可能性があります。また、地上交通機関やLCCとの競合、ビデオ会議普及によるビジネス慣習の変化、少子高齢化による人口減少等により、旅客需要が構造的に減少した場合、当社の業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

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、地政学的要因や需給バランスの変化等による航空燃料価格の高騰は、当社の営業損益に重要な影響を及ぼす可能性があります。当社は、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、コスト増を運賃へ転嫁する際には需要減少を招くリスクを伴います。また、想定外の急激な減便が発生した場合、燃料ヘッジが実需要を上回る（オーバーヘッジ）ことによる損失発生リスクも内在しています。

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、航空機整備費の大部分、機体購入代金等の主要な支出の多くは外貨建てで取引されています。このため、為替相場が円安に振れた場合には、円換算での費用負担が増大し、当社の業績を圧迫します。為替予約等により一定の影響緩和を図っていますが、急激かつ大幅な変動が生じた場合には、費用の増減や外貨建債権債務の評価損益が発生する可能性があります。

戦争・テロ等の影響について

国際的な武力衝突やテロ事件が発生した場合、日本国内においても保安対策の強化に伴う航空会社のコスト負担増や航空保険料の上昇を招きます。また、地政学的リスクに起因する燃料価格のさらなる高騰や、社会不安に伴う旅行マインドの冷え込みが生じた場合、当社の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。

感染症による影響について

感染症の蔓延は、渡航制限や外出自粛による旅客需要の劇的な減退を招きます。国内線主体であっても、水際対策によるインバウンド消失や、デジタル化に伴うビジネス需要の構造的減少が、業績に長期的な影を落とす可能性があります。また、自社従業員の大量感染により運航機能が維持できなくなるリスクも抱えています。

(3) 航空事業等

発着枠について

羽田空港等の混雑空港における発着枠は、当社の事業基盤の根幹です。政策的な見直しや再配分により当社の発着枠が減少、あるいは計画通りに獲得できない場合、事業計画の遂行が困難となります。また、保有する発着枠を有効活用できない場合も、収益性および経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。

競争環境について

国内線における大手航空会社やLCC（格安航空会社）との価格・サービス競争に加え、新幹線や高速バス等の地上交通機関との競合が収益を圧迫するリスクがあります。競合他社の運賃戦略や新規路線の開設等により市場シェアが低下した場合、当社の業績に影響を及ぼす可能性があります。

航空機材の導入について

機材調達をボーイング社および特定のリース会社に依存しており、ボーイング737型機の単一機種による効率的な運営を基本としています。そのため、メーカー側の納入遅延や品質問題、あるいは特定機種に対する安全性への疑義が生じた場合、運航計画の大幅な変更や社会的信用の失墜を招き、経営に重大な影響を及ぼす可能性があります。

使用機材等の整備費の変動について

航空機やエンジンの点検に伴う整備範囲の拡大や、リース機材返還時の整備費用（リデリバリーコスト）が見込みを上回る場合、費用の急増が業績を圧迫します。これらは航空機の使用状況や状態に左右されるため、将来の支出額を正確に予測できない不確実性があります。

第三者のサービスへの依存について

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、地上ハンドリング、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。委託先における人手不足、ストライキ、システム障害等により業務遂行に支障が生じた場合、当社の運航や顧客サービスが停止し、社会的信用や業績に悪影響を及ぼす可能性があります。

資産減損について

航空機等の固定資産について、収益性の低下等により将来キャッシュ・フローが帳簿価額を下回る場合、減損損失の計上が必要となります。航空需要の大幅な減退や機材の早期退役、資産価値の下落が生じた場合、当社の純資産が減少し、自己資本比率の低下を招く恐れがあります。

(4) システム関連

システム障害等について

当社の予約販売、搭乗手続き、運航管理等の基幹業務は高度にデジタル化されており、自然災害や通信障害、サイバー攻撃等によってこれらが停止した場合、大規模な欠航や運航ダイヤの混乱を招き、社会的信用の失墜や多額の減収、損害賠償が生じる恐れがあります。また、競争力維持のための新システム導入や更新において、開発の遅延、コストの膨張、あるいは想定した機能の未達が生じた場合、事業運営に支障をきたすだけでなく、ソフトウェア資産の減損処理が必要となり、業績に重大な影響を及ぼす可能性があります。

顧客情報漏洩について

当社は多くのお客様の氏名、クレジットカード情報等の個人情報、および飛行計画等の重要機密を保有しています。これらが外部からの不正アクセスやランサムウェア攻撃、あるいは役職員の過失や内部不正、委託先の不備等によって漏洩した場合、法的制裁（制裁金等）や損害賠償の発生、ブランド価値の致命的な毀損により、当社の財政状態及び経営成績に甚大な影響を及ぼす可能性があります。

(5) 財務関連

損益構造について

当社の費用構成は、人件費、機材リース料、整備費、施設使用料等の固定費比率が高く、これらは旅客数や座席利用率の変動に応じて即座に削減することが困難です。そのため、景気後退や競争激化により旅客単価や利用率がわずかに減少しただけで、営業損益が大きく悪化するリスクがあります。また、長年のコスト削減施策により、さらなる削減余地が限定的となっている点も収益の下押し要因となります。

有利子負債及びリース債務について

当社は機材の多くをオペレーティング・リースにより導入しており、今後も新型機導入に伴いリース債務が増加する見込みです。多額の債務返済やリース料支払いは手元流動性を圧迫し、事業環境の変化に応じた投資能力を制限する可能性があります。また、リース会計基準等の改正によりリース資産・負債がオンバランス化された場合、自己資本比率等の経営指標が低下し、財務評価に悪影響を及ぼす恐れがあります。

配当施策について

当社を取り巻く事業環境は、各種の物価高騰などに加え、足元では中東情勢の緊迫化に伴う原油価格の高騰や急激な為替変動により、極めて先行きが不透明な状況にあります。こうした外部環境のリスクを考慮した上で、株主還元を基本としつつも、不測の事態に備えた内部留保の充実と、将来成長に向けた投資資金を確保すべき局面であると判断いたしました。

2026年3月期の業績におきましては、急激な円安進行に伴い多額の為替差益を計上したことにより、配当原資は非資金性の要因を多く含むこととなりました。前述した事業環境の急激な変化や新機材導入が本格化する資金需要等を総合的に勘案し、株主還元とのバランスを慎重に検討した結果、2026年3月期の期末配当を7円といたしました。また、従来公表しておりました配当方針につきましては、外部環境の変動が激しい中でも、安定的かつ継続した配当の実現に向けて、株主還元方針を変更することといたしました。新たな方針は2027年3月期の配当より適用すべく検討を進めており、決定次第速やかにお知らせいたします。

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を有しており、法人税等の負担が軽減されています。しかし、利益計上によりこれらが解消された後は納税額が増加し、キャッシュ・フローに影響を及ぼす可能性があります。また、十分な課税所得を計上できない場合、控除を受けられないまま繰越欠損金が期限切れとなるリスクも内在しています。

繰延税金資産について

当社は将来の課税所得の予測に基づき繰延税金資産を計上しています。しかし、事業環境の悪化等により将来の課税所得見込額が低下した場合、資産の取り崩しが必要となり、当社の純資産および業績に重大な影響を及ぼす可能性があります。

資金調達について

金融情勢の変化や当社の信用力の低下等により、計画通りの資金調達が困難になった場合、事業展開や機材導入に支障をきたす可能性があります。また、借入金等に付された財務制限条項（財務コベナンツ）に抵触した場合、期限の利益を喪失し、一括弁済を求められることで資金繰りに重大な悪影響を及ぼすリスクがあります。

(6) その他

法的規制について

航空輸送事業は、航空法を始めとする多岐にわたる法令・規制の適用を受けています。これらに抵触し、事業認可の取消しや業務改善命令等の行政処分を受けた場合、事業運営が著しく制限される可能性があります。また、規制遵守のための組織整備や専門人材（航空従事者等）の確保・育成には多額の費用を要し、今後の法改正によってはさらなる追加的負担が生じるリスクがあります。

(航空運送事業許可の状況)

(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。

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。

環境規制について

地球温暖化防止に向けた国際的な枠組み(CORSIA等)や国内法に基づき、航空機からの温室効果ガス排出削減が強く求められています。環境規制のさらなる強化や炭素税等の導入、騒音・廃棄物規制の厳格化が生じた場合、新型機材への更新投資やSAF(持続可能な航空燃料)の調達、汚染浄化費用などの多額の支出が発生し、当社の業績を圧迫する可能性があります。

公租公課について

航空機燃料税、着陸料、航行援助施設利用料等の公租公課は、当社の営業費用の大きな割合を占めています。現在、航空機燃料税については国の時限的な軽減措置を受けていますが、軽減措置のさらなる縮小・廃止や、空港使用料の引き上げが行われた場合、当社の収益性及びキャッシュ・フローに影響を及ぼす可能性があります。

訴訟・トラブル等について

当社の事業活動において、航空機事故、労働問題、知的財産権の侵害、契約違反等に関連して、重要な訴訟が提起される可能性があります。係争の内容や結果によっては、多額の賠償金の支払い、社会的信用の失墜、あるいは特定の業務の制限を受けることとなり、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。

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、雇用・所得環境の改善、インバウンド需要の増加等により緩やかな回復基調で推移いたしました。一方で、中東情勢など地政学的な緊張の高まり及び原油価格の高騰に加え、継続的な物価上昇や為替相場を含む金融資本市場の変動など、先行きは依然として注視が必要な状況が続いております。

当社が事業を展開する国内線航空市場においては、円安や海外の物価高騰による国内旅行へのシフトなどを背景に、旅客需要は引き続き堅調に推移いたしました。しかしながら、国内線航空各社による堅調なノンビジネス需要の獲得に向けたプロモーション強化等の影響を受け、価格競争は年間を通じて従来以上に激化いたしました。

このような環境下において、当事業年度は事業収益の最大化を目指した戦略的な単価設定を実施したことで有償旅客数は7,995,697名（前年比1.8%減）と減少いたしました。市場環境の変化に応じた単価と有償旅客数のバランスを最適化すべく、レベニューマネジメントの高度化に努めてまいりました。さらに、収益性の高い事業構造への変革に向けた施策として付帯収入の拡大にも取り組み、厳しい事業環境の中でも、事業収益は過去最高を記録いたしました。

一方で、営業費用については、円安進行や世界的なインフレ影響による物価高騰、政府支援の縮小等により継続して増加傾向にあります。これらのコスト上昇に対して、安全運航に係る費用の確保を大前提としつつ、オペレーション業務の見直し、新機材導入が進捗する中での整備計画の最適化に伴う整備費の低減など、自助努力による費用抑制や厳格なコスト管理に取り組みましたが、コスト増加分の全てを吸収するには及びませんでした。結果として営業費用は前年比で増加し、当事業年度における営業利益は前年を下回りました。

2026年3月期の事業運営方針に掲げる「収益性の高い事業構造への進化・変革」及び「2027年3月期以降の飛躍的成長に向けた準備」については、顧客利便性向上を目指した有料座席であるフォワードシートのWEB予約化、各種手数料の改定、若年層向け新運賃導入など様々な取り組みを着実に進めてまいりました。2025年10月には、国際線運航の事業可能性検討に向け、神戸＝台北（台湾桃園国際空港）線のチャーター便を運航いたしました。加えて、2024年2月にサービスを開始したマイページの登録者数が2025年12月には100万人を突破し、顧客データを活用したカスタマーロイヤリティの向上に努めてまいりました。

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17,215百万円増加し、121,103百万円となりました。

当事業年度末の負債合計は、前事業年度末に比べ10,390百万円増加し、87,159百万円となりました。

当事業年度末の純資産合計は、前事業年度末に比べ6,824百万円増加し、33,944百万円となりました。

b. 経営成績

当事業年度における事業収益は110,441百万円（前年同期比1.4%増）、営業利益1,801百万円（前年同期比1.4%減）、経常利益2,907百万円（前年同期比282.4%増）、当期純利益1,638百万円（前年同期比23.7%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1,537百万円減少し、24,481百万円（前事業年度末は26,018百万円）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11,601百万円（前事業年度は7,182百万円の獲得）となりました。これは主に税引前当期純利益3,619百万円、減価償却費3,496百万円及び契約負債の増加額3,208百万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19,315百万円（前事業年度は5,011百万円の支出）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22,558百万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、獲得した資金は5,679百万円（前事業年度は2,949百万円の支出）となりました。これは主に長期借入れによる収入7,703百万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 2025年4月1日 至 2026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	107,218	97.0	101.1
	貨物収入	31	0.0	407.9
航空運送事業収入合計		107,249	97.1	101.1
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)	3,192	2.9	113.0
合計		110,441	100.0	101.4

(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いません。

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 2025年4月1日 至 2026年3月31日)	前年同期比 (%)
国内線		
有償旅客数(人)	7,995,697	98.2
有償旅客キロ(千人・キロ)	8,370,697	97.1
有効座席キロ(千席・キロ)	10,447,147	99.8
有償座席利用率(%)	80.1	97.3

(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121,103百万円となり、前事業年度末に比べ17,215百万円増加しました。これは主に航空機購入を含む建設仮勘定の増加13,794百万円及び流動資産のデリバティブ債権の増加4,381百万円によるものです。

(負債合計)

負債合計は87,159百万円となり、前事業年度末に比べ10,390百万円増加しました。これは主に、航空機購入に伴う借入金の増加6,429百万円、航空券の予約販売が好調に推移した事に伴う契約負債の増加3,208百万円によるものです。

(純資産合計)

純資産合計は33,944百万円となり、前事業年度末に比べ6,824百万円増加しました。これは主に、当期純利益の計上等による繰越利益剰余金の増加1,457百万円、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5,367百万円によるものです。

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、円安を背景とした国内旅行への回帰やレジャー需要の増加により、国内旅客需要は堅調に推移いたしました。このような状況を踏まえ、お客様の多様な輸送ニーズに最大限お応えするため、需要の高い路線について積極的に追加定期便を設定し、輸送力の増強とお客様の利便性向上に努めました。

その結果、当事業年度の運航便数は56,869便となり、運航機体数(29機)は前事業年度と変わらないながらも、前事業年度の56,528便と比較して0.6%増加いたしました。

(事業収益及び営業費用の状況)

当事業年度においては、旅客単価と有償旅客数のバランスの最適化に努めたことにより、事業収益は110,441百万円(前年同期比1.4%増)となりました。事業費については、円安及び世界的なインフレに伴う仕入れ価格の上昇、政府支援縮小等の影響により101,184百万円(前年同期比1.0%増)となり営業利益は1,801百万円(前年同期比1.4%減)となりました。

経常利益は当事業年度末日における為替水準が前事業年度末と比較して相対的には円安となったことに伴う外貨建資産に係る為替差益の計上により2,907百万円(前年同期比282.4%増)となりました。特別利益においては航空機予備エンジンのセール・アンド・リースバック取引により固定資産売却益712百万円の計上、当期純利益については法人税等調整額1,949百万円の計上により1,638百万円(前年同期比23.7%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「キャッシュ・フローの状況」に記載のとおりであります。

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、堅調な旅客需要に支えられているものの、中東情勢の緊迫化による原油価格の高騰に加え、円安や世界的なインフレによるコスト上昇、人手不足の対応など、引き続き予断を許さない状況にあります。

このような激動する経営環境下において、当社は2030年の「ありたい姿」として「しなやかに強く、持続する企業」及び「超高効率経営」を掲げ、その実現に向けた5つの重点テーマを設定いたしました。

(5つの重点テーマ)

1、稼ぐ力の強化

顧客データの活用によるマーケティング高度化、持続可能な路便構成の追求、収益構造の多様化等による収益の安定化と拡大

2、体験価値向上とブランドの確立

UAV（顧客に選ばれ続ける価値）の浸透による存在価値認知の獲得とファン基盤の構築

3、生産性向上とコスト構造改革

機材稼働率の向上、仕組みに焦点をあてたコスト構造改革、基幹システム等の刷新

4、新型機材への円滑な移行

省燃費機材導入による低コスト・低環境負荷運航の実現

5、人材の育成・確保と社員の活躍

上記施策を確実に遂行するためのプロフェッショナル人材の確保、従業員エンゲージメントの更なる向上

当社はこれらのテーマを着実に実行し、「なくてはならない愛される翼」として持続的に成長できる体制を築いてまいります。

また、当社は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。

なお、2026年度の業績予想にあたっては、為替レートは1ドル＝155円（ヘッジ後146.1円）、ドバイ原油価格を1バレルあたり75ドル（ヘッジ後70.8ドル）を前提としております。また、ドバイ原油価格が1ドル変動した場合の、通期燃油費に対する感応度は約100百万円と見込んでおります。

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、2025年7月にそのうち200億円を借入期間1年とした借換と、17.5億円の返済を行っております。

また、2025年6月にアトランティス・アビエーション株式会社と航空機前払金に特化した資金調達契約、2025年8月に株式会社あおぞら銀行とコミットメントライン契約、2026年3月に株式会社横浜銀行をアレンジャーとしたシンジケート方式コミットメントライン契約を締結しました。

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36,175百万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24,481百万円となっております。

5【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	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 1機
航空機材リース契約	航空機材のリース	FGL Aircraft USA Inc.	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	ACS Aero 4 Beta 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	Lilac 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	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 Designated Activity Company	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.	アメリカの航空機装備品整備会社

契約の種類	契約の内容	契約相手先	備考
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 2基
航空機エンジン基本契約	航空機エンジン購入	CFM International INC.	LEAP-1B 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
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
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	Marvel Assets LLC	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737-8/10型機14機

(2) 借入契約

相手先	契約締結時期	内容
株式会社横浜銀行 他	2026年3月	財務基盤の安定性を目的とした総額4,400百万円のコミットメントライン
株式会社あおぞら銀行	2025年8月	財務基盤の安定性を目的とした総額1,000百万円のコミットメントライン
株式会社みずほ銀行 他	2025年7月	財務基盤の強化を目的とした総額20,000百万円のタームローン
アトランティス・アビエーション株式会社	2025年6月	航空機前払金に特化した資金調達契約
米国輸出入銀行	2024年11月	航空機前払金に特化したコミットメントライン
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33,637百万円であります。主なものは新型機材導入に係る前払金の支出(15,344百万円)、航空機部品の購入(4,739百万円)、航空機の購入(1,880百万円)、新型機材操縦訓練用フライトシミュレーターの購入(1,618百万円)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

(2026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	7,480

(注) ボーイング737-800型機は6機が自社所有、23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 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

(2026年3月31日現在)

製造者	型式	台数	契約相手先	リース期間(注)	帳簿価額 (百万円)
CFM International社製	CFM56 7B26/E	6	JPA 228 Co., Ltd. (JLPS) 他4社	2029年1月25日	-
	CFM56 7B26/3	1	Engine Lease Finance Corporation	2027年6月6日	-
	LEAP-1B25	1	Marvel Asests LLC	2038年3月26日	-
		1	自社保有	-	2,644

(注) リース期間は当該機種の最終日を表示しております。

(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	185	0	211	11	468	876	235
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	326	44	148	-	-	520	1,627
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	-	-	-	-	0	0	-
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	19	10	26	-	15	71	129
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	358	27	36	-	-	422	284
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	12	6	57	-	1	78	106
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	14	5	44	-	17	83	116
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	116	1,432	47	343	14	1,954	241
合計	-	-	1,032	1,526	572	354	518	4,007	2,738

(注) 1. 金額は、2026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) (2026年3月31日)	提出日現在発行数 (株) (2026年6月24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)
2021年9月28日 (注)1	2,286,000	47,286,000	1,000	1,100	1,000	1,000
2021年9月28日 (注)2	-	47,286,000	1,000	100	1,000	-
2022年12月13日 (注)3	13,043,400	60,329,400	7,134	7,234	7,134	7,134
2022年12月13日 (注)4	-	60,329,400	7,134	100	7,134	-

(注)1. 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

2. 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%)。

3. 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

4. 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】

2026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)	-	4	24	184	32	306	30,228	30,778	-
所有株式数(単元)	-	11,319	27,126	195,543	11,315	2,090	355,374	602,767	52,700
所有株式数の割合(%)	-	1.88	4.50	32.44	1.88	0.35	58.96	100.00	-

(注) 自己株式172,230株は、「個人その他」に1,722単元、「単元未満株式の状況」に30株含まれております。

(6) 【大株主の状況】

2026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	13.05
ANA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	12.97
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	37,303	6.20
鈴与スカイ・パートナーズ2号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	35,860	5.96
株式会社エアトリ	東京都港区愛宕二丁目5番1号	30,270	5.03
双日株式会社	東京都千代田区内幸町二丁目1番1号	30,099	5.00
アドベンチャーホールディングス株式会社	福岡県福岡市東区多の津二丁目6番3号	10,087	1.68
山本 知宏	神奈川県横浜市青葉区	10,002	1.66
夏秋 克好	福岡県福岡市東区	9,135	1.52
野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目13番1号	8,869	1.47
計	-	328,147	54.55

(注) 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。

(7)【議決権の状況】
 【発行済株式】

2026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) 172,200	-	-
完全議決権株式(その他)	(普通株式) 60,104,500	601,045	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) 52,700	-	-
発行済株式総数	60,329,400	-	-
総株主の議決権	-	601,045	-

【自己株式等】

2026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	172,200	-	172,200	0.29
計	-	172,200	-	172,200	0.29

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13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】

該当事項はありません。

(3)【株主総会決議又は取締役会決議に基づかないものの内容】

区分	株式数(株)	価額の総額(円)
当事業年度における取得自己株式	65,800	-
当期間における取得自己株式	-	-

(注) 1. 当事業年度における取得自己株式は、譲渡制限付株式の権利失効による無償取得によるものであります。

2. 当期間における取得自己株式には2026年6月1日から有価証券報告書提出日までの譲渡制限付株式の権利失効による無償取得及び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	172,230	-	172,230	-

(注) 当期間における保有自己株式数には、2026年6月1日から本報告書提出日までの単元未満株式の買取りによる株式は含まれておりません。

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7円の配当を実施することを決定しました。

また、従来公表しておりました配当方針につきましては、外部環境の変動が激しい中でも、安定的かつ継続した配当の実現に向けて、株主還元方針を変更することといたしました。

新たな方針は2027年3月期の配当より適用すべく検討を進めており、決定次第速やかにお知らせいたします。

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）
2026年5月27日 取締役会決議	421	7

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。

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

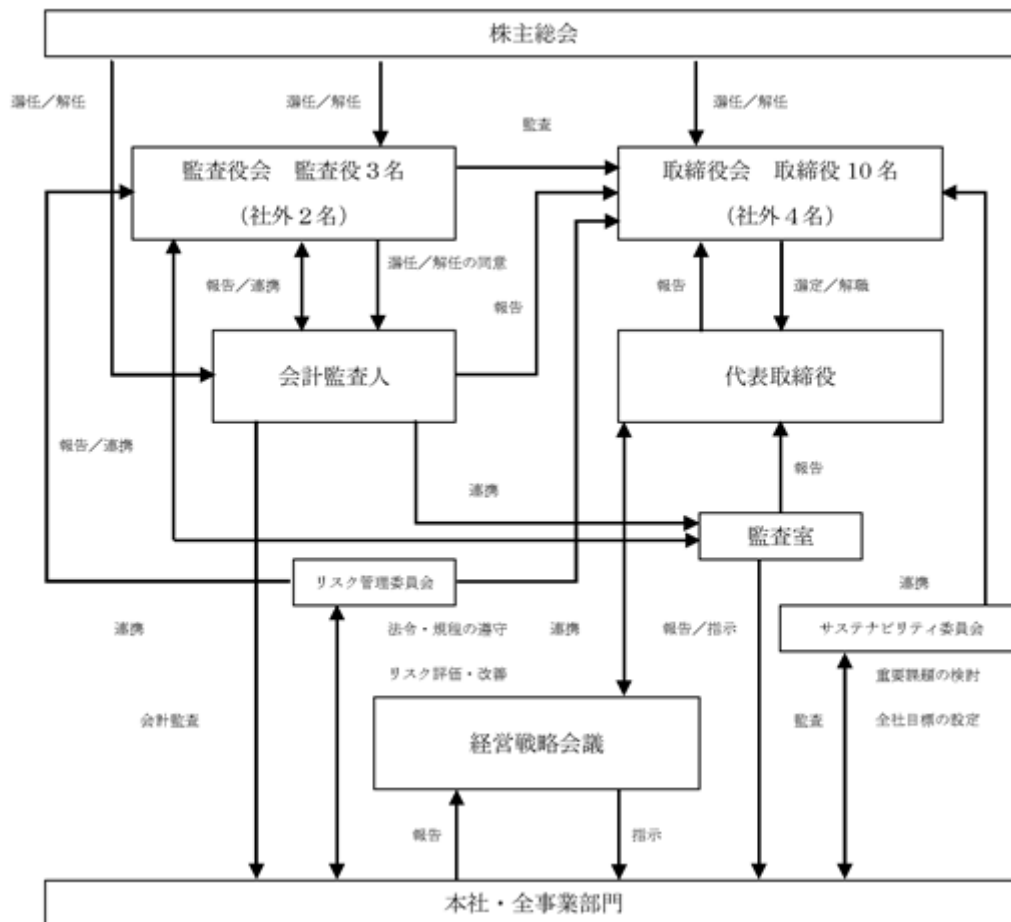
当社は、会社法に定める取締役会、監査役、監査役会、会計監査人の設置会社であります。

取締役会は、取締役10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、代表取締役社長執行役員（取締役会長が空位のため）が議長を務め、取締役全員（社内取締役：本橋学・佐藤善信・荒牧秀知・草薙邦雄・桐山毅・高木敬介、社外取締役：米正剛・豊島勝一郎・三輪徳泰・浅井伸祐）に加え、監査役全員（社内監査役：石黒純夫、社外監査役：山内弘隆・砂川佳子）で構成され、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。

当事業年度の取締役・監査役の取締役会出席状況については次のとおりであります。

	氏名	開催回数	出席回数
取締役	洞 駿	4回	4回
	本橋 学	18回	18回
	佐藤 善信	18回	18回
	荒牧 秀知	18回	18回
	増川 則行	4回	4回
	草薙 邦雄	14回	14回
	桐山 毅	18回	18回
	高木 敬介	18回	18回
	米 正剛	18回	17回
	豊島 勝一郎	18回	18回
	三輪 徳泰	18回	17回
	浅井 伸祐	18回	18回
監査役	石黒 純夫	18回	17回
	山内 弘隆	18回	18回
	砂川 佳子	18回	18回

(注) 1. 取締役草薙邦雄氏は、2025年6月26日開催の第29回定時株主総会にて新たに就任いたしました。

2. 取締役洞駿氏、増川則行氏は、2025年6月26日開催の第29回定時株主総会にて任期満了により退任いたしました。

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、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6名（本橋学・佐藤善信・荒牧秀知・草薙邦雄・桐山毅・高木敬介）及び執行役員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・藤嶋ジェイド・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（社内監査役：石黒純夫、社外監査役：山内弘隆・砂川佳子）で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、代表取締役専務執行役員が委員長を務め、業務執行取締役6名（本橋学・佐藤善信・荒牧秀知・草薙邦雄・桐山毅・高木敬介）、常勤監査役1名（石黒純夫）及び執行役員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・藤嶋ジェイド・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、代表取締役専務執行役員が委員長を務め、業務執行取締役6名（本橋学・佐藤善信・荒牧秀知・草薙邦雄・桐山毅・高木敬介）及び執行役員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・藤嶋ジェイド・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

当社は、社外取締役及び監査役との間で、会社法第427条第1項及び定款の規定に基づき、会社法第423条第1項の賠償責任を限定する契約を締結しております。

当該契約に基づく賠償責任の限度額は、法令が定める最低責任限度額としております。

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、すべ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

(a) 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。

(b) 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。

(c) 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

1) 2026年6月24日(有価証券報告書提出日)現在の役員の状況は以下の通りです。

男性 12名 女性 1名 (役員のうち女性の比率 7.7%)

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)4	30
代表取締役専務 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 2025年6月 当社 代表取締役専務執行役員(現任)	(注)4	24
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)4	24

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	草薙 邦雄	1964年2月6日生	1987年4月 全日本空輸株式会社 整備本部所属 1987年6月 同社 整備本部大阪ライン整備工場ライン整備部 1995年4月 同社 整備本部管理室企画管理部 2000年4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 主席整備士 2003年11月 同社 整備本部機体計画部整備計画チーム 主席部員 2007年4月 同社 整備本部ラインメンテナンスセンター業務推進室 主席部員 2009年4月 株式会社エア・ニッポンネットワーク 整備部 計画課長 2010年10月 ANAウイングス株式会社 整備部 副部長 2011年6月 同社 整備部 部長 2013年4月 インターナショナル・カーゴ・サービス株式会社 取締役 2015年4月 ANAラインメンテナンステクニクス株式会社 取締役 2019年4月 ANAウイングス株式会社 取締役 2022年4月 ANAエアロサプライシステム株式会社 代表取締役社長 2024年4月 ANAホールディングス株式会社 グループ経営戦略室エアライン事業部 マネージャー 2024年10月 当社 シニアアドバイザー 2025年6月 当社 取締役常務執行役員(現任)	(注)4	-
取締役常務 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 2025年6月 当社 取締役常務執行役員(現任)	(注)4	18
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)4	18

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 所外国法共同事業) 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 同社 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(現森・濱田松本法 律事務所外国法共同事業) シニア・カウン セル弁護士 2024年 1月 米・山岸法律事務所 弁護士(現任)	(注) 4	-
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 エスバルス後援会 副会長 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) 2025年 6月 静岡理工科大学 評議員(現任)	(注) 4	-
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 静岡エアコンピュータ株式会社 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 同社 会長 2023年 6月 鈴与株式会社 参与 2023年 6月 株式会社フジドリームエアラインズ 特別顧 問 2024年 6月 当社 社外取締役(現任)	(注) 4	-

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 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) 4	-
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) 5	-
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) 6	-
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 Japan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) 2023年 6 月 当社 社外監査役(現任)	(注) 6	-
計					114

- (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 . 取締役豊島勝一郎氏は、2026年 6 月、株式会社清水銀行会長に就任予定であります。
4 . 2025年 6 月26日開催の定時株主総会の終結の時から 1 年間
5 . 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
6 . 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

2) 2026年6月25日開催予定の定時株主総会の議案(決議事項)として「取締役10名選任の件」及び「監査役1名選任の件」を提案しており、当該議案が可決されますと、当社の役員の状況は以下の通りとなる予定であります。

男性 12名 女性 1名 (役員のうち女性の比率 7.7%)

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (百株)
代表取締役社長 執行役員	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 静岡エアコミュータ株式会社 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 同社 会長 2023年6月 鈴与株式会社 参与 2023年6月 株式会社フジドリームエアラインズ 特別顧問 2024年6月 当社 社外取締役(現任)	(注)4	-
代表取締役専務 執行役員	根岸 毅	1962年3月16日生	1990年9月 全日本空輸株式会社 入社 2010年4月 ANAロジスティクスサービス株式会社 総務部長 2012年4月 Panda Flight Academy株式会社 総務部長 2013年4月 全日空商事株式会社 航空機事業部長 2015年4月 同社 執行役員 航空事業担当 2016年1月 Pan Am International Flight Academy President & CEO 2021年4月 株式会社OCS 代表取締役社長 2024年4月 同社 取締役会長 2026年4月 鈴与株式会社 参与(現任)	(注)4	-
取締役常務 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 トピー工業株式会社 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 2025年6月 当社 取締役常務執行役員(現任)	(注)4	18

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	草薙 邦雄	1964年2月6日生	1987年4月 全日本空輸株式会社整備本部所属 1987年6月 同社整備本部大阪ライン整備工場ライン整備部 1995年4月 同社整備本部管理室企画管理部 2000年4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 主席整備士 2003年11月 同社整備本部機体計画部整備計画チーム 主席部員 2007年4月 同社整備本部ラインメンテナンスセンター業務推進室 主席部員 2009年4月 株式会社エア・ニッポンネットワーク出向 整備部 計画課長 2010年10月 ANAウイングス株式会社出向 整備部 副部長 2011年6月 同社出向 整備部 部長 2013年4月 全日空商事株式会社出向 インターナショナル・カーゴ・サービス株式会社再出向 取締役 2015年4月 ANAラインメンテナンステクニクス株式会社出向 取締役 2019年4月 ANAウイングス株式会社出向 取締役 2022年4月 ANAエアロサプライシステム株式会社出向 代表取締役社長 2024年4月 ANAホールディングス株式会社出向 グループ経営戦略室エアライン事業部 マネージャー 2024年10月 当社出向 シニアアドバイザー 2025年6月 当社 取締役常務執行役員(現任)	(注)4	-
取締役執行役員	宝鏡 邦祐	1965年4月6日生	1990年4月 全日本空輸株式会社 入社 2013年4月 同社 勤労部 副部長 2017年4月 株式会社エアージャパン 取締役総務部長 2019年4月 全日本空輸株式会社フライトオペレーションセンター 副センター長 2023年4月 ANA中部空港株式会社 代表取締役社長 2025年4月 ANAホールディングス株式会社 監査役室 2026年4月 鈴与株式会社 参与(現任)	(注)4	15
取締役 (非常勤)	加藤 勝也	1958年9月11日生	1981年4月 全日本空輸株式会社 入社 2008年4月 同社 商品戦略室 室長 2011年6月 同社 東京空港支店副支店長 兼 旅客部部長 2012年4月 同社 執行役員 オペレーション総括本部副本部長 兼 東京空港支店長 2014年4月 同社 上席執行役員東京空港支店長 兼 ANAエアポートサービス株式会社 代表取締役社長 2015年6月 日本空港ビルデング株式会社 常務取締役執行役員 2019年6月 スカイマーク株式会社 専務取締役 2023年7月 株式会社クロス・カンパニー 代表取締役パートナー(現任) 2025年7月 株式会社WBH 取締役(非常勤)(現任) 2025年12月 鈴与株式会社 顧問(現任)	(注)4	-
取締役相談役	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 2025年6月 当社 代表取締役専務執行役員(現任)	(注)4	24

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 所外国法共同事業) 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 同社 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(現森・濱田松本法 律事務所外国法共同事業) シニア・カウン セル弁護士 2024年 1月 米・山岸法律事務所 弁護士(現任)	(注) 4	-
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 エスバルス後援会 副会長 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) 2025年 6月 静岡理工科大学 評議員(現任)	(注) 4	-
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 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) 4	-

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (百株)
常勤監査役	森谷 和生	1959年4月8日生	1984年4月 日本開発銀行(現:日本政策投資銀行)入行 2009年6月 審査部 与信決定担当部長 2010年4月 中堅・成長企業ファイナンスグループ長 2013年4月 鈴与株式会社 出向受入 株式会社フジドリームエアラインズ 経営企画部長 2014年4月 鈴与株式会社 参与(現任)兼 株式会社フジドリームエアラインズ 取締役経営企画部長兼総務人事部長 2018年6月 株式会社フジドリームエアラインズ 専務取締役 2020年6月 同社 取締役副社長 2023年6月 同社 代表取締役副社長(現任) 2026年6月 同社 代表取締役副社長(退任予定)	(注)5	-
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)6	-
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 Japan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) 2023年6月 当社 社外監査役(現任)	(注)6	-
計					57

- (注)1. 取締役米正剛氏、豊島勝一郎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. 取締役豊島勝一郎氏は、2026年6月、株式会社清水銀行会長に就任予定であります。
4. 2026年6月25日開催の定時株主総会の終結の時から1年間
5. 2026年6月25日開催の定時株主総会の終結の時から4年間
6. 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とする者（注1）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、定例的に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。

当事業年度の監査役の監査役会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
常勤監査役	石黒 純夫	14回	14回
非常勤監査役	山内 弘隆	14回	14回
非常勤監査役	砂川 佳子	14回	14回

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。すべ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

10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 笹岡 也

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6名、その他20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)
64	-	64	-

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）

非監査業務は委託しておりません。

（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。

当社の取締役の報酬等は、中長期的な会社の業績や潜在的なリスクを反映しつつ、当社の企業価値の持続的な向上を図るインセンティブを与えるとともに、取締役と株主との一層の価値共有を進める内容としております。具体的には、取締役（社外取締役を除く。）の報酬等は、基本報酬及び株式報酬により構成し、監督機能を担う社外取締役の報酬等は、基本報酬のみとしております。

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、2025年6月26日の取締役会で決議しております。

取締役の金銭報酬の額は、2011年6月22日開催の第15回定時株主総会において年額500百万円以内と決議しております（使用人兼務取締役の使用人分給与は含まない。）。当該定時株主総会終結時点の取締役の員数は4名（うち、社外取締役は0名）です。また、当該金銭報酬枠とは別枠で、2024年6月26日開催の第28回定時株主総会において、譲渡制限付株式の付与のために支給する金銭報酬債権として、年額100百万円以内、株式の上限を年10万株以内（社外取締役は付与対象外）と決議しております。当該定時株主総会終結時点の取締役（社外取締役を除く。）の員数は7名です。

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。監査役の金銭報酬の額は、2000年1月31日開催の第3回定時株主総会において年額30百万円以内と決議しております。当該定時株主総会終結時点の監査役の員数は2名です。

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)
		基本報酬	非金銭報酬等	
取締役 (社外取締役を除く)	182	177	4	8
監査役 (社外監査役を除く)	12	12	-	1
社外役員	52	52	-	6

(注) 1. 百万円未満は切り捨てて表示しております。

2. 上表には、2025年6月26日開催の第29回定時株主総会終結の時をもって退任した取締役2名を含んでおりません。

3. 非金銭報酬等として取締役に対して譲渡制限付株式報酬を交付しております。当該株式報酬の内容は、普通株式を用いた譲渡制限付株式の交付とし、譲渡制限期間は1年間から10年間までの間で取締役会が定める期間とします。

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、記載しておりません。

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。

5【従業員の状況等】

(1)【人材戦略に関する基本方針等】

当社は社員を価値創出の源泉かつ最大の財産と位置付け、人材の確保・育成および活躍の推進を経営の重要課題と捉えています。幅広い職種を保有する体制のもと、多様な人材を獲得することはもちろん、社員の自律的な成長や挑戦を積極的に支援し、高いエンゲージメントをもって最大限に能力を発揮できる環境づくりを進めてまいります。なお、具体的な「戦略」や「指標及び目標」については、「第2 事業の状況 2 サステナビリティに関する考え方及び取組 (3) 人的資本」に詳細を記載しております。

(2)【従業員の状況】

提出会社の状況

2026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)	平均年間給与の対前事業年度増減率(%)
地上社員	1,839	38.4	10.1	5,105	1.2
運航乗務員	304	40.7	8.6	16,622	1.0
客室乗務員	595	28.7	5.8	3,322	2.7
合計又は平均	2,738	36.5	9.0	5,932	2.7

- (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。

労働組合の状況

当社の労働組合の状況は以下のとおりです。現在、労使関係について特記すべき事項はありません。

- ・乗員組合：2023年3月に運航乗務員により結成されました。
- ・SKYMARK WORKERS UNION：2025年3月に運航乗務員以外の社員により結成されました。

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、管理的地位にある労働者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。

管理的地位にある労働者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額の差異(%) (注) 1, 3		
		全労働者	正規雇用労働者	有期雇用労働者
23.7	109.1	48.2	47.9	45.5

- (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6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55.9%、その他の職種(正規雇用)は63.0%です。

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（2025年4月1日から2026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 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	26,018	24,481
営業未収入金	5,467	6,615
貯蔵品	56	34
未収入金	2,448	3,157
前払費用	4,332	2,816
デリバティブ債権	62	4,443
為替予約	952	1,823
その他	84	93
流動資産合計	39,424	43,465
固定資産		
有形固定資産		
航空機材	1 22,934	1 26,358
減価償却累計額	14,094	16,268
減損損失累計額	73	73
航空機材(純額)	8,765	10,016
建物	3,055	3,115
減価償却累計額	1,891	2,083
建物(純額)	1,164	1,032
構築物	19	19
減価償却累計額	18	19
構築物(純額)	0	0
機械及び装置	533	2,196
減価償却累計額	533	878
機械及び装置(純額)	0	1,317
車両運搬具	3,789	3,773
減価償却累計額	3,634	3,563
車両運搬具(純額)	154	209
工具、器具及び備品	2,219	2,403
減価償却累計額	1,718	1,829
減損損失累計額	1	1
工具、器具及び備品(純額)	499	572
リース資産	1,407	1,407
減価償却累計額	974	1,052
リース資産(純額)	432	354
建設仮勘定	4,743	18,538
有形固定資産合計	15,762	32,043
無形固定資産		
ソフトウェア	123	202
その他	94	184
無形固定資産合計	218	386
投資その他の資産		
出資金	0	0
長期未収入金	-	2,718
長期前払費用	533	310
敷金及び保証金	3,961	3,854
長期預け金	24,423	21,716
繰延税金資産	19,478	14,588
デリバティブ債権	8	1,295
為替予約	78	724
その他	0	0
投資その他の資産合計	48,483	45,207
固定資産合計	64,464	77,638
資産合計	103,888	121,103

(単位：百万円)

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
負債の部		
流動負債		
営業未払金	3,805	4,346
短期借入金	1, 2 20,000	1, 2 20,000
1年内返済予定の長期借入金	1 1,750	1 6,500
リース債務	108	100
未払金	80	142
未払費用	779	827
未払法人税等	32	32
契約負債	13,862	17,071
預り金	1,120	1,126
定期整備引当金	7,288	4,207
賞与引当金	903	991
デリバティブ債務	133	-
その他	32	34
流動負債合計	49,897	55,379
固定負債		
長期借入金	1 7,500	9,179
リース債務	497	396
返還整備引当金	2,461	2,312
定期整備引当金	15,543	19,260
資産除去債務	320	323
デリバティブ債務	259	-
為替予約	52	-
その他	238	306
固定負債合計	26,871	31,780
負債合計	76,769	87,159
純資産の部		
株主資本		
資本金	100	100
資本剰余金		
その他資本剰余金	17,966	17,966
資本剰余金合計	17,966	17,966
利益剰余金		
利益準備金	25	25
その他利益剰余金		
繰越利益剰余金	8,833	10,290
利益剰余金合計	8,858	10,315
自己株式	89	89
株主資本合計	26,835	28,292
評価・換算差額等		
繰延ヘッジ損益	284	5,651
評価・換算差額等合計	284	5,651
純資産合計	27,119	33,944
負債純資産合計	103,888	121,103

【損益計算書】

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
事業収益		
航空事業収入	106,060	107,218
貨物運送収入	7	31
附帯事業収入	2,824	3,192
事業収益合計	108,893	110,441
事業費		
航空事業費	100,117	101,113
その他の事業費用	69	71
事業費合計	100,187	101,184
事業総利益	8,705	9,256
販売費及び一般管理費		
販売手数料	963	913
広告宣伝費	231	220
役員報酬	258	241
給料及び手当	1,288	1,319
賞与引当金繰入額	107	233
福利厚生費	272	312
旅費及び交通費	87	107
システム関連費	494	619
業務委託費	882	1,080
支払手数料	1,226	1,342
賃借料	121	128
消耗品費	365	314
租税公課	70	74
減価償却費	124	119
その他	381	428
販売費及び一般管理費合計	6,878	7,455
営業利益	1,826	1,801
営業外収益		
受取利息	316	377
為替差益	-	1,338
助成金収入	79	-
スクラップ売却収入	180	96
違約金収入	933	969
その他	182	191
営業外収益合計	1,693	2,971
営業外費用		
支払利息	544	878
為替差損	1,644	-
支払手数料	263	776
固定資産除却損	1,216	1,136
その他	90	74
営業外費用合計	2,759	1,866
経常利益	760	2,907
特別利益		
資産除去債務戻入益	117	-
固定資産売却益	-	2,712
特別利益合計	117	712
税引前当期純利益	877	3,619
法人税、住民税及び事業税	32	32
法人税等調整額	1,301	1,949
法人税等合計	1,268	1,981
当期純利益	2,146	1,638

【事業費明細書】

区分	注記 番号	前事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)		当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026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					
航空事業費					
航行費					
給与手当等		7,008		7,397	
燃料費・燃料税		31,699		31,107	
空港使用料		7,834		8,931	
乗員訓練費		54		148	
業務委託費		851		981	
その他		1,592		2,049	
計		49,040	48.9	50,616	50.0
整備費					
給与手当等		2,923		3,012	
整備部品費		1,891		1,917	
業務委託費		6,213		6,222	
定期整備引当金繰入額		9,963		7,168	
返還整備引当金繰入額		600		813	
その他		2,125		2,474	
計		22,518	22.5	21,609	21.4
航空機材費					
航空機材リース料		11,997		11,527	
航空保険料		237		228	
減価償却費		2,035		2,494	
その他		56		48	
計		14,326	14.3	14,299	14.1
運送費					
給与手当等		4,985		5,178	
運送サービス費		1,592		1,706	
業務委託費		270		251	
機内サービス費		270		297	
その他		316		418	
計		7,434	7.4	7,852	7.8

		前事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)		当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026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		2,002		2,129	
業務委託費		1,646		1,826	
賃借料		2,060		1,618	
その他		1,088		1,161	
計		6,797	6.8	6,735	6.7
航空事業費合計		100,117	99.9	101,113	99.9
その他		69	0.1	71	0.1
事業費合計		100,187	100.0	101,184	100.0

【株主資本等変動計算書】

前事業年度（自 2024年4月1日 至 2025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
		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	25	8,396	8,421	1,393	25,481	2,376	2,376	27,857
当期変動額											
剰余金の配当					1,709	1,709		1,709			1,709
当期純利益					2,146	2,146		2,146			2,146
自己株式の取得							0	0			0
自己株式の処分		387	387				1,304	917			917
株主資本以外の項目 の当期変動額（純 額）									2,092	2,092	2,092
当期変動額合計	-	387	387	-	436	436	1,304	1,353	2,092	2,092	738
当期末残高	100	17,966	17,966	25	8,833	8,858	89	26,835	284	284	27,119

当事業年度（自 2025年4月1日 至 2026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
		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	17,966	17,966	25	8,833	8,858	89	26,835	284	284	27,119
当期変動額											
剰余金の配当					180	180		180			180
当期純利益					1,638	1,638		1,638			1,638
株主資本以外の項目 の当期変動額（純 額）									5,367	5,367	5,367
当期変動額合計	-	-	-	-	1,457	1,457	-	1,457	5,367	5,367	6,824
当期末残高	100	17,966	17,966	25	10,290	10,315	89	28,292	5,651	5,651	33,944

【キャッシュ・フロー計算書】

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税引前当期純利益	877	3,619
減価償却費	2,730	3,496
株式報酬費用	165	409
定期整備引当金の増減額(は減少)	4,240	637
返還整備引当金の増減額(は減少)	775	148
賞与引当金の増減額(は減少)	59	88
受取利息及び受取配当金	316	377
支払利息	544	878
営業外支払手数料	263	776
為替差損益(は益)	190	244
資産除去債務戻入益	117	-
スクラップ売却収入	180	96
助成金収入	79	-
固定資産売却損益(は益)	1	714
固定資産除却損	216	136
売上債権の増減額(は増加)	284	1,148
貯蔵品の増減額(は増加)	14	22
前払費用の増減額(は増加)	403	1,514
未収入金の増減額(は増加)	1,933	491
長期預け金の増減額(は増加)	5,509	11
仕入債務の増減額(は減少)	184	527
契約負債の増減額(は減少)	174	3,208
未払金の増減額(は減少)	61	293
未収消費税等の増減額(は増加)	112	194
その他	143	638
小計	7,445	12,821
利息及び配当金の受取額	316	377
利息の支払額	544	877
営業外支払手数料の支払額	263	759
スクラップ売却による収入	180	72
助成金の受取額	79	-
法人税等の支払額	32	32
営業活動によるキャッシュ・フロー	7,182	11,601
投資活動によるキャッシュ・フロー		
有形固定資産の取得による支出	4,609	22,558
有形固定資産の売却による収入	2	3,368
無形固定資産の取得による支出	95	227
敷金及び保証金の差入による支出	309	276
敷金及び保証金の回収による収入	-	378
投資活動によるキャッシュ・フロー	5,011	19,315
財務活動によるキャッシュ・フロー		
長期借入れによる収入	-	7,703
長期借入金の返済による支出	1,250	1,750
リース債務の返済による支出	148	110
自己株式の取得による支出	0	-
配当金の支払額	1,551	163
財務活動によるキャッシュ・フロー	2,949	5,679
現金及び現金同等物に係る換算差額	111	496
現金及び現金同等物の増減額(は減少)	890	1,537
現金及び現金同等物の期首残高	26,909	26,018
現金及び現金同等物の期末残高	26,018	24,481

【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）

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 2年～15年

航空機部品 8年～10年

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 7年～31年

建物附属設備 3年～18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、賞与支給見込額の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を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	19,478	14,588

(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、燃油サーチャージ制度の開始、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	22,831	23,468

(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ます。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	2,461	2,312

(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 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
航空機材	7,744百万円	6,227百万円

担保付債務は、次のとおりであります。

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026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)	21,750百万円	26,500百万円
長期借入金	6,500	-
計	28,250	26,500

2. シンジケートローン(20,000百万円)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のうち短期借入金部分については、2025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2025年7月28日において変更契約を締結いたしました。

3. コミットメントライン契約

当社は、流動性確保を目的として、金融機関とコミットメントライン契約を締結しております。当契約に基づく当事業年度末における借入未実行残高等は次のとおりです。

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
コミットメントライン契約額	8,880百万円	8,373百万円
借入実行残高	-	-
差引額	8,880	8,373

(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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
航空機材	191百万円	136百万円
建物	22	-
機械及び装置	0	-
車両運搬具	0	0
工具、器具及び備品	2	0
計	216	136

2. 固定資産売却益

当事業年度の固定資産売却益はセール・アンド・リースバック取引による航空機材の売却に係るものです。

(株主資本等変動計算書関係)

前事業年度(自 2024年4月1日 至 2025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	17,716	1,291,300	106,430
合計	1,380,014	17,716	1,291,300	106,430

(注) 自己株式の数の増加は、退職した従業員に付与されていた譲渡制限付株式の権利失効による無償取得による増加17,700株及び単元未満株式の買取りによる増加16株であります。自己株式の数の減少は、譲渡制限付株式報酬としての当社役員への交付による減少16,200株及び譲渡制限付株式報酬としての当社従業員への交付による減少1,275,100株によるものであります。

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
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

(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
2025年5月22日 取締役会	普通株式	180	利益剰余金	3.0	2025年3月31日	2025年6月27日

当事業年度（自 2025年4月1日 至 2026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）	106,430	65,800	-	172,230
合計	106,430	65,800	-	172,230

（注） 自己株式の数の増加は、退職した従業員に付与されていた譲渡制限付株式の権利失効による無償取得による増加65,800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
2025年5月22日 取締役会	普通株式	180	利益剰余金	3.0	2025年3月31日	2025年6月27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
2026年5月27日 取締役会	普通株式	421	利益剰余金	7.0	2026年3月31日	2026年6月26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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
現金及び預金勘定	26,018百万円	24,481百万円
現金及び現金同等物	26,018	24,481

(リース取引関係)

(借主側)

1. 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。

2. オペレーティング・リース取引

オペレーティング・リース取引のうち解約不能のものに係る未経過リース料

(単位：百万円)

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
1年内	600	600
1年超	8,050	7,450
合計	8,650	8,050

(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。

長期借入金及び短期借入金は、今後の経営計画を推進する上で必要な財務基盤の安定化を目的とした資金調達であります。金利は、変動金利、固定金利の双方による借入を行っているため、変動金利による借入金は、金利変動のリスクを伴っております。

(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」、「預り金」、「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（2025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	3,961	3,688	272
(2) 長期預け金	24,423		
返還整備引当金	2,461		
	21,961	21,182	779
資産計	25,922	24,870	1,052
(1) リース債務(*1)	605	621	15
(2) 長期借入金(*2)	9,250	9,239	10
負債計	9,855	9,860	5
デリバティブ取引(*3)	657	657	-

(*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。

当事業年度（2026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	3,854	3,471	382
(2) 長期預け金	21,716		
返還整備引当金	2,312		
	19,403	18,658	744
(3) 長期未収入金	2,718	2,621	96
資産計	25,975	24,751	1,224
(1) リース債務(*1)	497	479	18
(2) 長期借入金(*2)	15,679	15,701	22
負債計	16,176	16,181	4
デリバティブ取引(*3)	8,287	8,287	-

(*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 (2025年3月31日) (百万円)	当事業年度 (2026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(2025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	26,018	-	-	-
営業未収入金	5,467	-	-	-
未収入金	2,448	-	-	-
敷金及び保証金	204	2,630	454	671
長期預け金	1,929	22,493	-	-
合計	36,069	25,124	454	671

当事業年度(2026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	24,481	-	-	-
営業未収入金	6,615	-	-	-
未収入金	3,157	-	-	-
敷金及び保証金	-	2,593	791	469
長期預け金	-	21,056	660	-
長期未収入金	-	2,718	-	-
合計	34,254	26,367	1,452	469

(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(2025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	1,750	6,500	-	-	-	1,000
リース債務	108	100	86	85	225	-
合計	21,858	6,600	86	85	225	1,000

当事業年度（2026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	6,500	8,179	-	-	-	1,000
リース債務	100	86	85	87	66	71
合計	26,600	8,265	85	87	66	1,071

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（2025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	-	979	-	979
商品関連	-	321	-	321
デリバティブ取引計	-	657	-	657

当事業年度（2026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	-	2,548	-	2,548
商品関連	-	5,738	-	5,738
デリバティブ取引計	-	8,287	-	8,287

(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(2025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	-	3,688	-	3,688
長期預け金	-	21,182	-	21,182
資産計	-	24,870	-	24,870
リース債務	-	621	-	621
長期借入金	-	9,239	-	9,239
負債計	-	9,860	-	9,860

当事業年度(2026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	-	3,471	-	3,471
長期預け金	-	18,658	-	18,658
長期未収入金	-	2,621	-	2,621
資産計	-	24,751	-	24,751
リース債務	-	479	-	479
長期借入金	-	15,701	-	15,701
負債計	-	16,181	-	16,181

(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、長期未収入金

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

通貨関連

前事業年度(2025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	7,381	3,070	238	238
合計		7,381	3,070	238	238

当事業年度(2026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	6,569	2,393	557	557
合計		6,569	2,393	557	557

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(2025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	航空機材費等に 係る支出			
	米ドル		22,929	9,536	740
合計			22,929	9,536	740

当事業年度(2026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	航空機材費等に 係る支出			
	米ドル		23,483	8,556	1,991
合計			23,483	8,556	1,991

商品関連

前事業年度（2025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	17,278	5,657	321
合計			17,278	5,657	321

当事業年度（2026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	15,692	4,975	5,738
合計			15,692	4,975	5,738

（退職給付関係）

前事業年度（自 2024年4月1日 至 2025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、28百万円であります。

当事業年度（自 2025年4月1日 至 2026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、29百万円であります。

(ストック・オプション等関係)
(譲渡制限付株式報酬)

1. 譲渡制限付報酬に係る費用計上額及び科目名

	前事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
事業費	143百万円	358百万円
販売費及び一般管理費	22百万円	51百万円

2. 譲渡制限付株式報酬の内容

	2024年8月16日付与 譲渡制限付株式報酬	2024年12月2日付与 譲渡制限付株式報酬
付与対象者の区分及び人数	当社取締役 7名	当社従業員 2,337名
譲渡制限株式の数	当社普通株式 16,200株	当社普通株式 1,275,100株
付与日	2024年8月16日	2024年12月2日
権利確定条件	付与日以降、権利確定日まで継続して勤務していること。	付与日以降、権利確定日まで継続して勤務していること。
譲渡制限期間	付与日以降、2027年3月期にかかる定時株主総会の終結の時までの間 (注)1	2024年12月2日～2027年12月1日 (注)2

(注)1. 対象取締役が譲渡制限期間中、継続して、当社の取締役又は従業員のいずれかの地位にあったことを条件として、譲渡制限期間満了日において、本割当株式の全部につき、譲渡制限を解除する。ただし、対象取締役が、譲渡制限期間中に任期満了、その他当社取締役会が正当と認める理由により当社の取締役又は従業員のいずれの地位も喪失した場合、当該喪失の直後の時点又は2025年7月1日の時点のいずれか遅い時点をもって、払込期日を含む月の翌月から当該喪失の日を含む月までの月数を36で除した数に、本割当株式の数を乗じた数(ただし、計算の結果1株未満の端数が生ずる場合には、これを切り捨てる。)の本割当株式につき、譲渡制限を解除する。

2. 対象者が譲渡制限期間中、継続して、当社の取締役又は従業員のいずれかの地位にあったことを条件として、譲渡制限期間満了日において、本割当株式の全部につき、譲渡制限を解除する。ただし、対象者が、譲渡制限期間中に任期満了、その他当社取締役会が正当と認める理由により当社の取締役又は従業員のいずれの地位も喪失した場合、当該喪失の直後の時点又は2025年11月1日の時点のいずれか遅い時点をもって、払込期日を含む月の翌月から当該喪失の日を含む月までの月数を36で除した数に、本割当株式の数を乗じた数(ただし、計算の結果1株未満の端数が生ずる場合には、これを切り捨てる。)の本割当株式につき、譲渡制限を解除する。

3. 譲渡制限付株式報酬の規模及びその変動状況

(1) 株式数

	2024年8月16日付与 譲渡制限付株式報酬	2024年12月2日付与 譲渡制限付株式報酬
前事業年度末(株)	16,200	1,257,400
付与(株)	-	-
無償取得(株)	-	65,800
譲渡制限解除(株)	4,700	287,100
未解除残(株)	11,500	904,500

(2) 単価情報

	2024年8月16日付与 譲渡制限付株式報酬	2024年12月2日付与 譲渡制限付株式報酬
付与日における公正な評価単価(円)	733	710

4. 公正な評価単価の見積方法

恣意性を排除した価格とするため、当社取締役会決議日の直前営業日の東京証券取引所における当社普通株式の終値としております。

(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 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
繰延税金資産		
税務上の繰越欠損金(注)2	16,678百万円	15,055百万円
定期整備引当金	8,027	8,314
資産除去債務	113	114
減価償却超過額	15	9
返還整備引当金	872	819
繰延ヘッジ損益	164	-
その他	438	499
繰延税金資産小計	26,310	24,813
税務上の繰越欠損金に係る評価性引当額 (注)2	1,474	2,104
将来減算一時差異等の合計に係る評価性引当額	3,294	3,368
評価性引当額小計(注)1	4,768	5,472
繰延税金資産合計	21,542	19,340
繰延税金負債		
為替差損益	1,667	1,598
繰延ヘッジ損益	312	3,087
資産除去債務に対応する除去費用	67	65
その他	16	0
繰延税金負債()合計	2,064	4,752
繰延税金資産(負債)の純額	19,478	14,588

(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
税務上の繰越欠損金	1,474	2,104	630
定期整備引当金	2,258	2,430	172
返還整備引当金	872	819	52
資産除去債務	113	114	1
その他	50	3	46
合計	4,768	5,472	704

(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 (2025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)	-	-	-	-	-	16,678	16,678
評価性引当額	-	-	-	-	-	1,474	1,474
繰延税金資産	-	-	-	-	-	15,204	(2) 15,204

当事業年度 (2026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)	-	-	-	-	9,276	5,779	15,055
評価性引当額	-	-	-	-	140	1,964	2,104
繰延税金資産	-	-	-	-	9,136	3,814	(2) 12,950

(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 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026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	1.1	0.5
住民税均等割	3.7	0.9
税率変更による影響	48.8	0.2
評価性引当額の増減	1,149.2	19.5
繰越欠損金の期限切れ	1,009.1	-
その他	5.0	0.9
税効果会計適用後の法人税等の負担率	144.6	54.8

(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。

ロ 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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
期首残高	445百万円	320百万円
有形固定資産の取得に伴う増加額	3	-
時の経過による調整額	4	3
資産除去債務の履行による減少額	121	-
その他増減額(は減少)	12	-
期末残高	320	323

(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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
航空事業収入	106,060	107,218
貨物運送収入	7	31
附帯事業収入	2,824	3,192
顧客との契約から生じる収益	108,893	110,441

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）	13,688	13,862
契約負債（期末残高）	13,862	17,071

(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 2024年4月1日 至 2025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

本邦以外に所在している有形固定資産がないため、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 2025年4月1日 至 2026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

本邦以外に所在している有形固定資産がないため、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 2024年4月1日 至 2025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 2025年4月1日 至 2026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 2024年4月1日 至 2025年3月31日）
該当事項はありません。

当事業年度（自 2025年4月1日 至 2026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 2024年4月1日 至 2025年3月31日）
該当事項はありません。

当事業年度（自 2025年4月1日 至 2026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 2024年4月1日 至 2025年3月31日）	当事業年度 （自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）
1株当たり純資産額	450.32円	564.26円
1株当たり当期純利益	36.14円	27.21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 2024年4月1日 至 2025年3月31日）	当事業年度 （自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）
当期純利益（百万円）	2,146	1,638
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）	2,146	1,638
普通株式の期中平均株式数（株）	59,378,012	60,194,259

（重要な後発事象）

該当事項はありません。

【附属明細表】

【有形固定資産等明細表】

資産の種類	当期首残高 (百万円)	当期増加額 (百万円)	当期減少額 (百万円)	当期末残高 (百万円)	当期末減価 償却累計額 又は償却累 計額 (百万円)	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	22,934	6,619	3,195	26,358	16,268	73	2,494	10,016
建物	3,055	60	-	3,115	2,083	-	191	1,032
構築物	19	-	-	19	19	-	0	0
機械及び装置	533	1,662	-	2,196	878	-	345	1,317
車両運搬具	3,789	182	197	3,773	3,563	-	126	209
工具、器具及び備品	2,219	274	90	2,403	1,829	1	200	572
リース資産	1,407	-	-	1,407	1,052	-	562	354
建設仮勘定	4,743	22,593	8,798	18,538	-	-	-	18,538
有形固定資産計	38,702	31,392	12,281	57,813	25,694	74	3,922	32,043
無形固定資産								
ソフトウェア	1,474	137	-	1,612	1,409	-	58	202
ソフトウェア仮勘定	94	227	137	183	-	-	-	183
その他	0	-	-	0	-	-	-	0
無形固定資産計	1,569	365	137	1,796	1,409	-	58	386
長期前払費用	533	1,466	1,690	310	-	-	-	310

(注) 1. 航空機材の当期増加額のうち、主なものは以下の通りであります。

- ・航空機部品 4,739百万円
- ・航空機 1,880百万円

2. 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。

- ・本社 電話交換機 (PBX) 及び関連機器の更新工事 12百万円

3. 機械及び装置の当期増加額のうち、主なものは以下の通りであります。

- ・新型機材操縦訓練用フライトシミュレーター 1,618百万円

4. 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。

- ・空港特殊車両 (防除雪氷車) 95百万円

5. 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。

- ・DB基盤更改用サーバー 47百万円

6. 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。

- ・新型機材導入に係る前払金 15,344百万円

7. 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。

- ・フォワードシートシステム 127百万円

8. ソフトウェア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。

- ・運航日誌システム 71百万円

【社債明細表】

該当事項はありません。

【借入金等明細表】

	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	20,000	20,000	2.31	-
1年以内に返済予定の長期借入金	1,750	6,500	2.81	-
1年以内に返済予定のリース債務	108	100	4.26	-
長期借入金(1年以内に返済予定のものを除く。)	7,500	9,179	5.86	2027年～2031年
リース債務(1年以内に返済予定のものを除く。)	497	396	3.31	2027年～2032年
その他有利子負債	-	-	-	-
合計	29,855	36,176	-	-

(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	8,179	-	-	-
リース債務	86	85	87	66

【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	903	1,933	1,845	-	991
定期整備引当金	22,831	14,115	6,901	6,577	23,468
返還整備引当金	2,461	1,014	703	460	2,312

(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、主に将来の整備計画の見直しに伴う取崩額であります。

4. 返還整備引当金の当期減少額「その他」欄の金額は、主に整備実施及び機材の保有形態の変更に伴う取崩額であります。

【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		202
預金の種類	普通預金	15,520
	当座預金	96
	郵便振替貯金	0
	外貨普通預金	8,660
計		24,279
合計		24,481

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)	2,686
アメックス(株)	1,003
(株)ジェーシービー	689
(株)エアトリ	319
日本空輸(株)	308
その他	1,608
合計	6,615

営業未収入金の発生及び回収並びに滞留状況

当期首残高 (百万円)	当期発生高 (百万円)	当期回収高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	回収率(%)	滞留期間(日)
(A)	(B)	(C)	(D)	$\frac{(C)}{(A) + (B)} \times 100$	$\frac{(A) + (D)}{2} - \frac{(B)}{365}$
5,467	127,692	126,544	6,615	95.0	17.3

ハ 貯蔵品

区分	金額(百万円)
機体残燃料	19
機内販売品	13
その他	0
合計	34

二 長期預け金

区分	金額（百万円）
航空機整備預け金	21,716
合計	21,716

ホ 繰延税金資産

繰延税金資産は、14,588百万円であり、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	1,140
国税局	308
ENEOS(株)	268
太陽石油(株)	162
EVERGREEN AVIATION TECHNOLOGIES CORP.	137
その他	2,327
合計	4,346

ロ 契約負債

区分	金額（百万円）
航空券予約前受金	17,071
合計	17,071

(3) 【その他】

当事業年度における半期情報等

	中間会計期間	当事業年度
事業収益（百万円）	54,883	110,441
税引前中間（当期）純利益（百万円）	491	3,619
中間（当期）純利益（百万円）	475	1,638
1株当たり中間（当期）純利益（円）	7.89	27.21

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 http://www.skymark.co.jp
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29期）（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）2025年6月26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
2025年6月26日関東財務局長に提出
- (3) 半期報告書及び確認書
（第30期中）（自 2025年4月1日 至 2025年9月30日）2025年11月13日関東財務局長に提出
- (4) 臨時報告書
2025年7月2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。

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

2026年6月24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	笹岡 也
--------------------	-------	------

< 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2025年4月1日から2026年3月31日までの第30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2026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（社会的影響度の高い事業体の財務諸表監査に適用される規定を含む。）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23,468百万円（流動負債4,207百万円、固定負債19,260百万円）が計上されており、これは負債純資産合計の約19%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、新機材導入のスケジュールを踏まえた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"> 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や総勘定元帳の通査、取締役会等の議事録の閲覧結果との照合を行った。 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。 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。

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14,588百万円が計上されており、これは資産合計の約12%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、燃油サーチャージ導入などをはじめとした運賃価格の上昇及び新機材等の購入又はリースとともに発着枠の維持・拡大を目指す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。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及び課税所得の見積りの策定方法を理解し、重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"> ・燃油サーチャージ導入などをはじめとした運賃価格の推移予測について、同業他社の燃油サーチャージの導入実績やその水準等と会社が策定した燃油サーチャージの導入方針及び計画との比較検討を実施した。 ・路線計画について、新機材の導入を含む機材計画との整合性を確かめるとともに、発着枠の維持・獲得の見込みについては、会社が複数のシナリオを想定する中で課税所得の見積りに使用されたシナリオに関する質問を行い、社内記録の閲覧及び利用可能な外部情報等との整合性を検証した。 ・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、利用可能な市場予測等の外部データとの比較を行った。

その他の記載内容

その他の記載内容は、有価証券報告書に含まれる情報のうち、財務諸表及びその監査報告書以外の情報である。経営者の責任は、その他の記載内容を作成し開示することにある。また、監査役及び監査役会の責任は、その他の記載内容の報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

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

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

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

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

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

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

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

財務諸表監査における監査人の責任

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

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

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

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

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去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2026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2026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（社会的影響度の高い事業体の財務諸表監査に適用される規定を含む。）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ために、内部統制の監査を計画し実施する。監査人は、内部統制報告書の監査に関する指揮、監督及び査閲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、会社及び子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。