

資料3

国内航空のあり方に関する
有識者会議(第2回)

国内線事業の状況

2025年10月1日

Solaseed Air 



- ソラシドエア(以下、当社)は、宮崎に本社を構える、九州・沖縄を中心に国内線を運航する地域航空会社。
- コスト削減等の自助努力によりユニットコストの低廉化を図り、大手航空会社に比べてリーズナブルな運賃を提供するミドルコストキャリア(LCCとは異なる)。

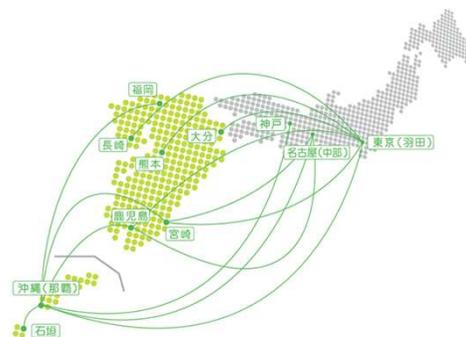
当社の基本情報

商号	株式会社 ソラシドエア
設立	1997年7月(運航開始は2002年)
本社所在地	宮崎県 宮崎市
代表	代表取締役社長 山岐 真作
株主構成	リージョナルプラスウイングス 100% (AIRDOとの共同持株会社)
従業員数	約1,100人
保有機材	B737-800 14機(174席/176席、全席エコノミークラスで統一)



当社が運航する路線

九州・沖縄を中心とした国内地方路線に特化し、1日80便を運航。
 羽田-福岡や羽田-新千歳といった、旅客流動の多い主要幹線に依存せず、九州地方都市の路線を維持し、地域経済のインフラとしての役割を担っている。



就航ルート	一日あたり便数	
羽田	宮崎	12便
	熊本	10便
	長崎	8便
	鹿児島	8便
	大分	8便
	那覇	6便
	名古屋	4便
名古屋	宮崎	4便

就航ルート	一日あたり便数	
那覇	鹿児島	4便
	宮崎	2便
	神戸	6便
	石垣	4便
	名古屋	2便
	福岡	2便
合計	80便	



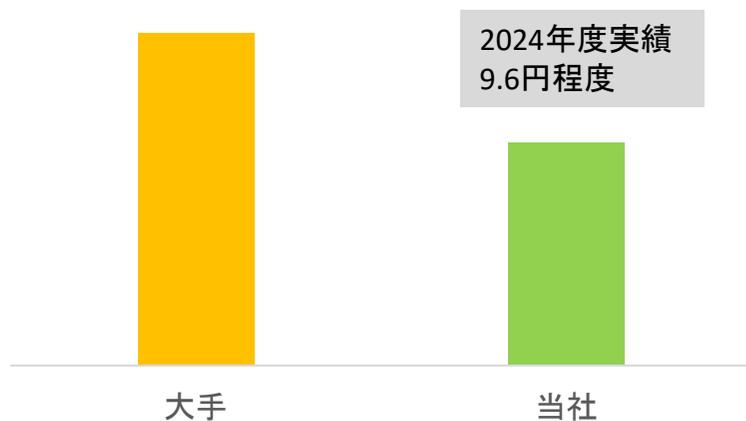
効率的な運営体制

- 保有する機材をB737-800型に統一すること等で、効率的な運営体制を築いている。
- 業界トップクラスに低いユニットコストにより国内地方路線の航空ネットワーク維持に貢献してきた。

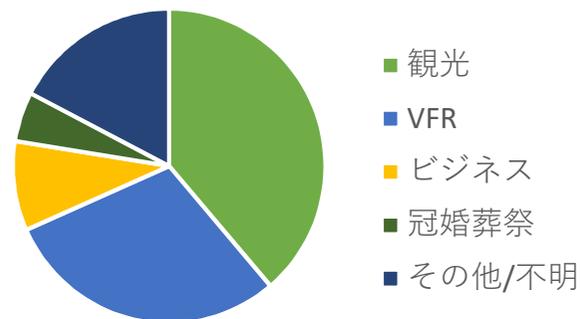
地域経済への貢献

- 地元の出資を受け設立した経緯もあり、これまで地域の交流人口・関係人口の喚起/創出をきめ細かく実施してきた。
- 当社をご利用するお客様の約4割が観光目的で搭乗しており、最も多くの割合を占める。
- 都市と地方を結ぶ航空ネットワークを担う地域航空会社として、後背地の経済や観光産業、雇用創出をインフラとして下支えしている。

大手国内線とのユニットコストの比較(イメージ図)



当社をご利用いただくお客様の搭乗目的(イメージ図)



各空港における、当社総旅客数の占有率

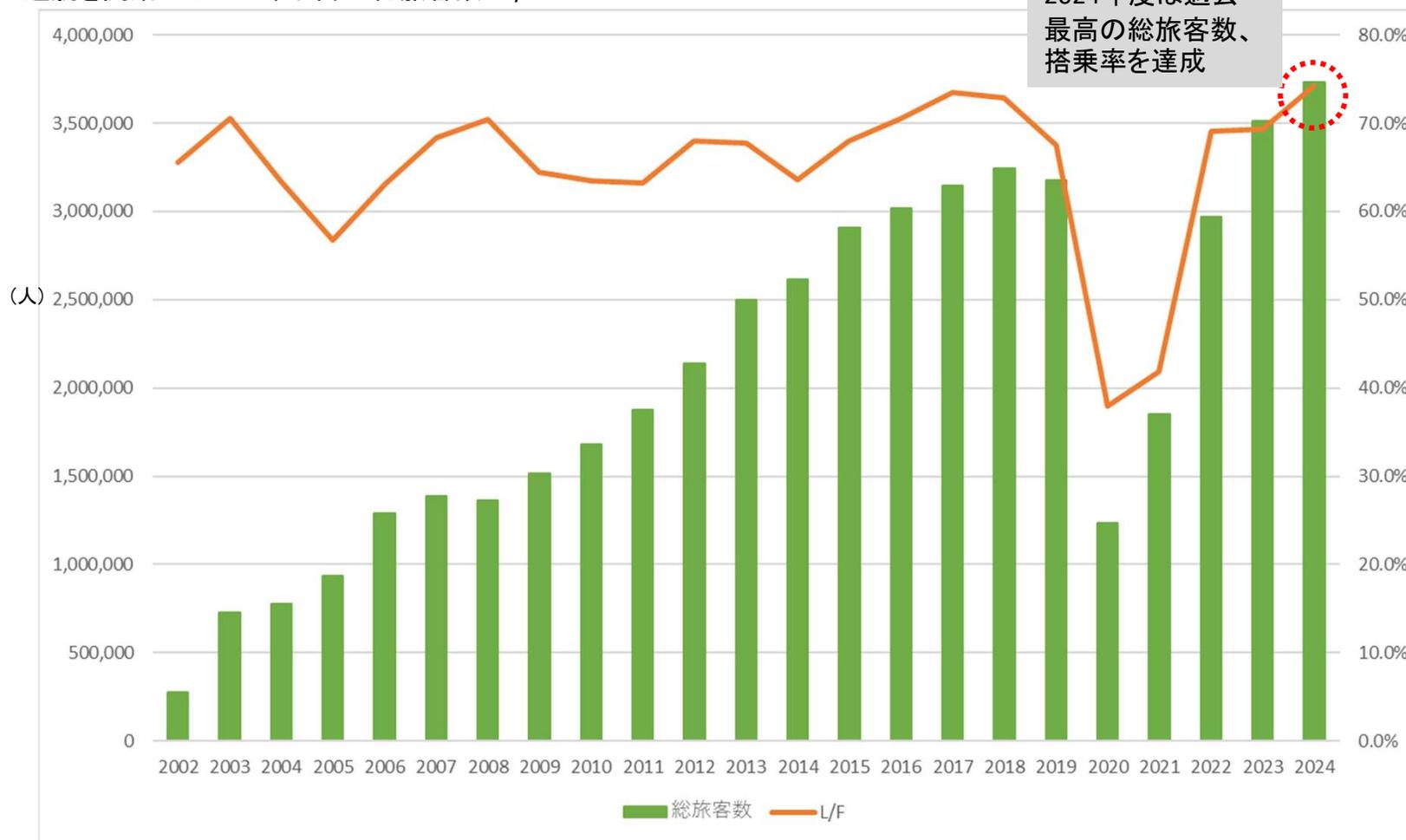
空港	旅客の占有率 (総旅客ベース)
宮崎空港	約25%
熊本空港	約15%
長崎空港	約13%
鹿児島空港	約12%

当社の飛行機でお客様をお運びすることにより、地方経済(後背圏の観光産業)が発展し、地方に雇用が生まれている。



- 効率的な運営体制に基づいたリーズナブルな運賃と、ソラシドブランドの確立により、2002年の運航開始以来、コロナ禍期間を除き、総旅客数を順調に伸ばしてきた。
- 2024年度の旅客数は約370万人、搭乗率は約75%と、旅客数および搭乗率(L/F)は過去最高を記録。

運航を開始した2002年以降の総旅客数とL/F





コロナ期間における損失に伴う、財務体力の低下

- 新型コロナウイルスの影響により2020年～2021年度の間に100億円超の損失を計上。
- 航空機更新のために蓄積してきた純資産が低下（純資産比率はコロナ前40%弱→10%台まで低下）。

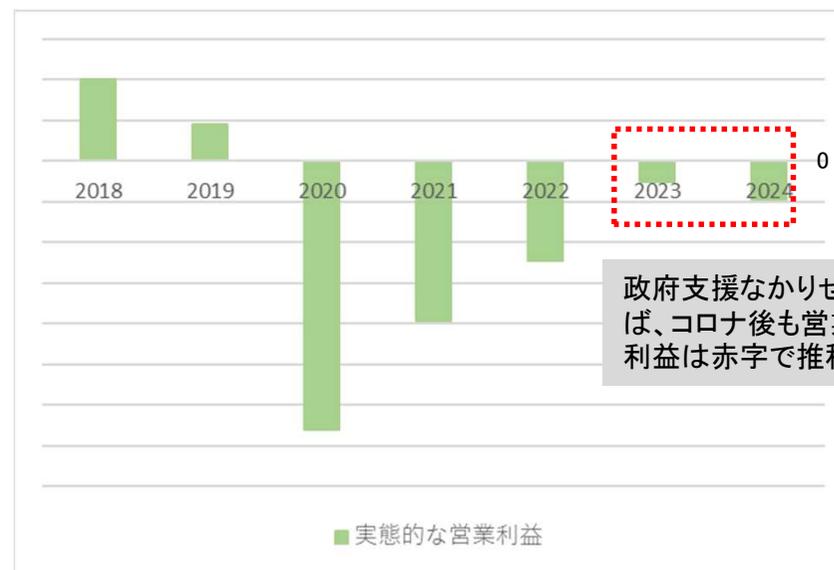
純資産(比率)の推移



収益性の悪化

- 直近では、航空事業を行う上で必要不可欠なコスト（整備費や燃料費）が高騰しており、政府支援なかりせば営業利益(※)はコロナ禍後も赤字で推移。
- 今後も地方航空ネットワークを維持する為には収益性の改善や今後の航空機の更新に備え、資金調達余力を強化していくことが必須。

実態的な営業利益(イメージ図)



(※) 公租公課等の政府支援を控除した際の営業利益



事業費が高騰する中、運賃水準は横這い

- 近年、海外を中心としたインフレや円安、原油高の進行に伴い整備、燃料費を中心に事業費が高騰。2024年度における**事業費は2018年対比40%増加**。
- 当社の2024年度における総旅客数、搭乗率は過去最高を記録しているものの、**業界全体での価格競争激化の影響を受けプライステイカーである当社の運賃単価の水準はほぼ不変**。

事業費と運賃単価の推移(2018年を100に指数化)



(※)事業費は公租公課等の政府支援を控除し作成

【ご参考】マクロ環境の変化(2018年度→2024年度)

	2018年度		2024年度	変化幅
ドル/円	110.4	...	152.6	40%円安が進行
原油	69.3	...	78.5	24%原油高が進行

エンジン整備コストや航空機価格の高止まり

- 航空機が老齢化していくなか**エンジン整備に必要なコストは高水準で推移する見込み**。
- エンジン整備が重なる期は100億円を超過。2026年度以降も毎年50億円程度の整備が必要となる(コロナ前は年間10億円程度)

エンジン整備にかかわるコストの推移見込み(※)

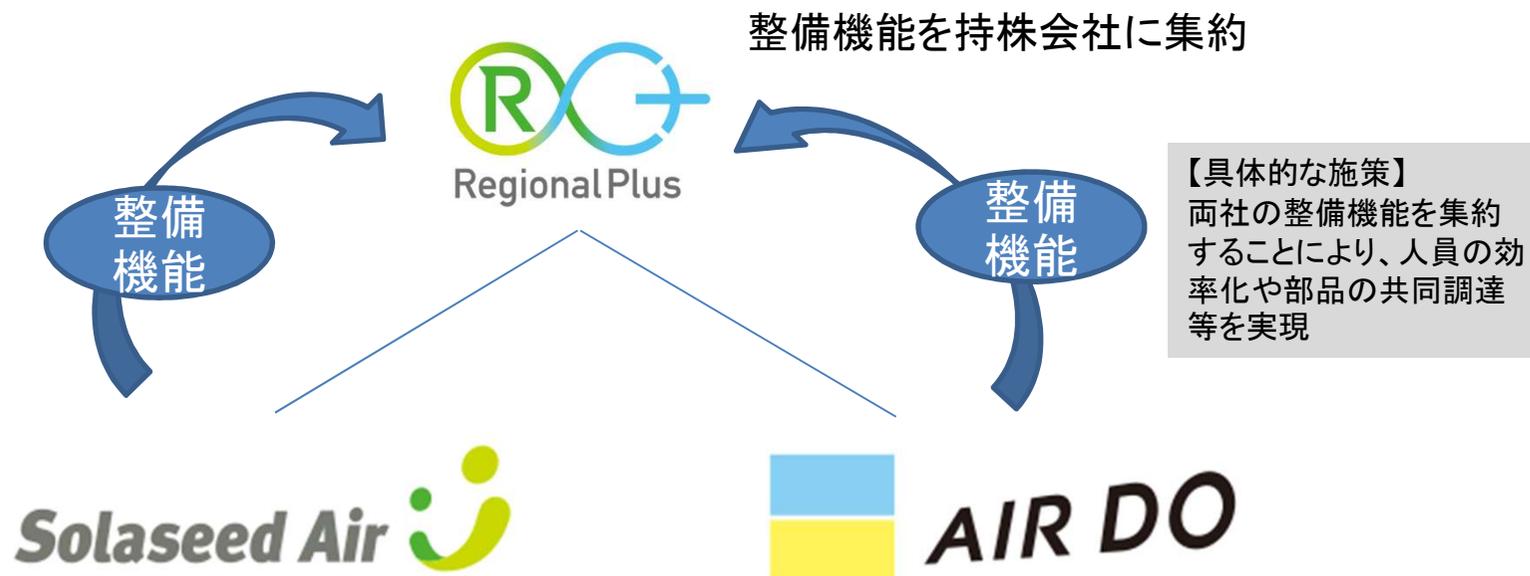


(※)キャッシュアウトベースで作成

- 2030年以降、現在保有する機材を順次更新していく必要があるが後継機の価格は、足もとの為替では90億円程度となる。(2011年頃に機材を導入した際の価格の約2.5倍程度)。



- 2022年10月にAIRDOと共同持株会社「リージョナルプラスウイングス」を設立し、整備機能や羽田空港におけるオフィスの統合等により経営効率化を進めている。
- これらの自助努力により数億円のコスト削減効果があったものの、事業費の増加分を補うには至っていない。



- 事業費増加への対応は、個社の企業努力の範囲を大きく超えており、それを是正した上で、各社が競争していける環境を整えていく必要がある。
- 国内線事業が各社、実質的な赤字に陥っている状況を踏まえると、国内線の競争環境は**我慢比べの状態(=財務体力勝負)**に陥っている。需給適合をすすめ運賃を適正化した上で、各社が競争していける競争環境を整えないと、**地域航空会社が存続できなくなり、航空ネットワークが維持できなくなる可能性がある。**



- a. 当社は羽田-福岡や羽田-新千歳といった、旅客数の多い幹線の収益に頼ることなく、これまでコスト削減などの自助努力によって地方路線を維持してきた。都市と地域を結ぶ航空ネットワークを担うことで、後背地の経済や観光産業、雇用創出をインフラとして下支えしている。
- b. 新型コロナウイルスの影響により2020年～2021年度にかけ損失を計上し、航空機更新のために蓄積してきた資本が減少。近年は、海外を中心としたインフレや円安、原油高により、事業費がコロナ前対比40%近く増加しており、実質的には赤字となっている。また今後、エンジン整備にかかわるコストは高止まりする見込み。
- c. 当社としてもグループ会社と整備事業の集約等を実現し、経営の更なる効率化を図っているものの、事業費増加分には及ばない。
- d. 当社の2024年度における総旅客数、L/Fは過去最高を記録しているものの、業界全体での価格競争激化の影響を受け、プライステイカーである当社の運賃単価の水準はほぼ不変。
- e. 国内線事業が各社、実質的には赤字に陥っている状況を踏まえると、国内線の競争環境は我慢比べの状態(=財務体力勝負)に陥っている。
- f. 運賃を適正化した上で、各社が競争していける競争環境を整えないと、地域航空会社が存続できなくなり、これまで地域航空会社が貢献してきた『利用者利便性の向上』、『インフラとしての地域航空ネットワーク』が失われる可能性がある。