

JAL 解雇争議の早期全面解決
労働者の権利と空の安全を守る

11・13 院内集会

2025年（令和7年）11月13日
衆議院第一議員会館 地下大会議室

主催： JAL 争議団・JAL 被解雇者労働組合（JHU）
協力： 衆議院議員 福田昭夫議員事務所

プログラム

司会：JAL 被解雇者労働組合
林 恵美

- | | | |
|-------|----------------------------------|--|
| 17:00 | 開会挨拶 | JAL 乗員争議団
団長 近村 一也
協力国会議員
福田 昭夫 衆議院議員 |
| 17:10 | JAL 争議の経過と現状報告 | JAL 被解雇者労働組合
書記長 山崎 秀樹 |
| 17:30 | JAL の分断と差別の歴史
(なぜ続く安全問題・飲酒問題) | JAL 被解雇者労働組合
委員長 山口 宏弥 |
| 17:45 | 職場報告 | JAL 被解雇者労働組合
副委員長 渡辺 佳子 |
| 17:55 | 出席議員のご紹介（適宜）
質疑 | |
| 18:55 | 閉会挨拶 | JAL 客乗争議団
団長 鈴木 圭子 |
| 19:00 | 閉 会 | |

*本日はお忙しい中ご参加いただき、誠にありがとうございます。

資料目次

資料

1. JAL 不当解雇撤回の闘いの経過	・ ・ ・ ・	1
2. 「2010 年度安全報告書」と乗務員在籍数	・ ・ ・ ・	4
3. JAL 争議関連資料（ILO166 号勧告） （ILO 第 2 次勧告） （JAL グループ人権方針）	・ ・ ・ ・	5
4. 大臣国会答弁	・ ・ ・ ・	7
5. 航空局長通達「安全報告書」	・ ・ ・ ・	9

別冊資料

パンフ「JAL123 便事故から 40 年」	・ ・ ・ ・	1
パイロットの飲酒問題（JHU 見解） と飲酒問題の経緯	・ ・ ・ ・	2

JAL不当解雇撤回、闘いの経過（2020 年まで）

2010 年

- 1 月 19 日 日本航空経営破綻
9 月 27 日 整理解雇方針決定（整理解雇の人選基準発表）

<整理解雇の人選基準>

- ① 2010 年 8 月 31 日時点での休職者
- ② 過去の一定期間内に一定日数以上病欠または休職した者（詳細省略）
- ③ 目標人数に達しない場合、年齢の高い順に目標人数に達するまで
→ 12/31 に 55 歳以上の機長、48 歳以上の副操縦士、53 歳以上の客室乗務員が解雇
→ 殆どが年齢基準の解雇 = 組合活動家の多い高年齢層から解雇するのが目的

- 11 月 16 日 労働組合の整理解雇撤回要求の争議権投票に対し、管財人らが「スト権が確立したら支援機構から 3,500 億円の融資はしない」と嘘と脅しで支配介入

- 12 月 8 日 管財人らの「スト権介入」に対し、乗員組合と CCU（キャビンクルーユニオン）が都労委に不当労働行為救済申し立て

- 9 日 解雇予告通知

- 27 日 「日本航空の不当解雇撤回を目指す国民支援共闘会議」結成

- 28 日 「JAL 不当解雇撤回裁判原告団（乗員）」発足

- 31 日 パイロット 81 名、客室乗務員 84 名の整理解雇強行

2011 年

- 1 月 11 日 「JAL 不当解雇撤回裁判原告団（客室乗務員）」発足

- 19 日 乗員・客乗両原告団、不当解雇撤回裁判提訴（地位確認訴訟）

- 1 月以降～ 「日本航空の不当解雇撤回をめざす大阪支援共闘会議」など 33 組織が結成

- 3 月 23 日 ILO へ申し立て（乗員組合・CCU）

- 8 月 3 日 スト権への支配介入に都労委が不当労働行為救済命令

- 9 月 1 日 JAL が都労委命令を不服として取消訴訟提訴（行政訴訟）

- 11 月 7 日 「不当解雇とたたかう日本航空労働者を支える会」発足

2012 年

- 3 月 29,30 日 不当解雇撤回裁判で乗員・客乗ともに東京地裁が不当判決 ⇒ 控訴

- 6 月 15 日 ILO 第一次勧告

「再建計画を策定する場合、そのような性質の計画が労働者に及ぼす悪影響を可能な限り最小限に止める上で、労働組合は主要な役割を担うため、委員会は、労働組合と十分かつ率直な協議を行うことの重要性を強調する。」

2013 年

10 月 31 日 ILO 第二次勧告（フォローアップ見解）

「日本航空が 2012 年に客室乗務員 940 名の採用を行っていることからしても、委員会は本件の前回の審議で、企業が人員削減計画を行う際には労働組合との完全かつ率直な協議において了解しあうことが重要であるとしたことに注目し、そのような協議において、経済的理由による解雇の後に再び雇用される（職場復帰）労働者に関して、彼らの見解が十分に重きをおかれることを目的として、今後の採用計画において、全ての労働組合と、了解しあうこともまた期待する。」

2014 年

4 月 16 日 衆議院国土交通委員会での田村航空局長（当時）答弁

「（パイロットと客室乗務員其々の削減数を聞かれ）御質問の数字でございませけれども、パイロット／客室乗務員としての内訳の数字につきましては、これは日本航空にも問い合わせしておりますけれども、非公開の情報ということで、この場でお答えできる状況にはございません」

6 月 3・5 日 不当解雇撤回裁判で乗員・客乗ともに東京高裁が不当判決 ⇒ 上告

8 月 28 日 不当労働行為行政訴訟で東京地裁が組合に勝利判決 ⇒ JAL 控訴

2015 年

2 月 4・5 日 不当解雇撤回裁判で最高裁が乗員・客乗ともに上告を棄却

6 月 18 日 不当労働行為行政訴訟で高裁勝利判決（憲法 28 条違反）⇒ JAL 上告

11 月 12 日 ILO 第三次勧告（フォローアップ見解）

「委員会は、本件の最新の展開に鑑み、会社と労働組合との意義ある対話を維持することの重要性を、今一度、強調する。」

2016 年

9 月 23 日 不当労働行為行政訴訟で最高裁が JAL の上告を棄却、高裁判決が確定

10 月 19 日 三労組統一要求提出（CCU、乗員組合、機長組合（後に乗員組合と統一））

2018 年

1 月 12 日 経営協議会・植木社長「自分の代で解決したいと思っている」

4 月 1 日 植木社長は会長に就任、赤坂新社長（整備出身）に

5 月 14 日 LCC 立ち上げに伴い、「整理解雇問題の解決に踏み出す」との会社方針を示す。

6 月 19 日 株主総会（植木会長発言）

「裁判のことは裁判。LCC で採用の門戸を広げた事はそれはそれ。それとは別に、組合からの要求に特化した協議の場を設けた。誠心誠意組合とも話し合っていく」

11 月 6 日 ILO 第四次勧告（フォローアップ見解）

「会社との間の意義ある対話（交渉）が維持されることを強調し、結論に至るべく（解決するまで）完全かつ率直な討議が維持されると信ずる」

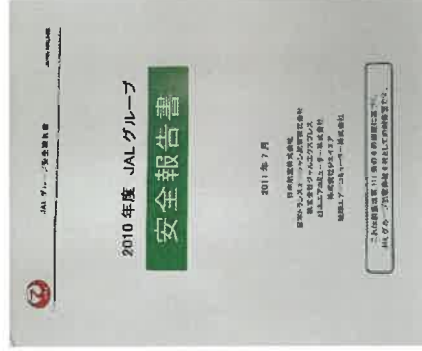
2019 年

- 4 月 24 日 経営協議会（赤坂社長）
「（応募した人の不採用について）残念だ。又一緒に働きたいと思っているので応募して欲しい」
- 6 月 18 日 株主総会（役員発言）：前年の株主総会での約束は不履行のまま
（小田人財本部長）「整理解雇裁判は最高裁で決着したものと考えている」
（赤坂社長）「何とかして解決したいと考えている。他にも方法がないのか、ずっと考え続けていきたいと心から思う」
- 11 月 12 日 経営協議会（赤坂社長発言）
「解決策が見つからない。採用試験で採用されると心から思っていた」
「（困難を乗り越えて全社一丸となる体制を作るのが経営の仕事だ！の指摘に対して）そうありたいと思っている。本当にそう思っている」

2020 年

- 6 月 19 日 株主総会（赤坂社長発言）
「再雇用の門戸を広げていきたい。何としても解決したいという気持ちに全く変わりはない」

「安全報告書」とは、航空法第111条の6に基づき、毎事業年度に本邦航空運送事業者が作成し公表することが求められているもので、輸送の安全を確保するために講じたおよび講じようとする措置、その他省令で定める輸送の安全に係る情報を記載または記録した、書面または電磁記録



2010年JAL経営破綻に伴う

運航乗務員および客室乗務員の人員削減計画（太枠）と在籍人数の推移

	2010年3月31日時点の 在籍人数	更生計画記載の 2011年3月31日 時点の在籍人数	2010年6月7日に会社が説明した 更生計画の内容		2010年11月12日の企業 再生支援機構・河本常務取 締役の国会答弁 (人員削減目標)	「2010年度JALグループ安全報告書」 (2011年3月31日時点の 人員配置数)	2011年3月31日時点の 更生計画と「安全報告書」の対比
			2011年3月31日の 必要人員体制	削減必要数			
運航乗務員	3,818人	記載なし	2,974人	844人	約900人削減 (在籍人数は2,918人)	2,705人	▲269人
客室乗務員	9,121人	記載なし	6,403人	2,718人	約2,700人削減 (在籍人数は6,421人)	5,937人	▲466人
整備本部	7,849人	記載なし	5,949人	1,900人		3,975人	▲1,974人
空港本部	12,190人	記載なし	8,652人	3,538人			
営業本部	6,774人	記載なし	4,708人	2,066人			
貨物郵便本部	2,241人	記載なし	1,425人	816人	地上職で 約10,600人削減		
ケータリング	2,658人	記載なし	462人	2,196人			
間接部門その他	4,063人	記載なし	2,062人	2,001人			
合計	48,714人	32,600人	32,635人	16,079人			

資料: 3

JAL 争議関連資料 (2025.11.13)

ILO166 号勧告

(1982 年 6 月 22 日の ILO 国際労働総会で、賛成 375 票、反対票 0 票の圧倒的多数（日本の政府、使用者、労働者代表も賛成）により採択）

経済的、技術的もしくは構造的な性格またはこれと同等の性格の理由により雇用を終了された労働者は、使用者が同等の資格を有する労働者を再び雇用する場合には、再雇用に係る優先権を与えられるべきである。ただし、当該労働者が再雇用の希望を離職後一定の期間内に表明していたことを条件とする。

2013 年 10 月 31 日 ILO 第二次勧告（フォローアップ見解）

日本航空が 2012 年に客室乗務員 940 名の採用を行っていることからしても、委員会は本件の前回の審議で、企業が人員削減計画を行う際には労働組合との完全かつ率直な協議において了解しあうことが重要であるとしたことに注目し、そのような協議において、経済的理由による解雇の後に再び雇用される（職場復帰）労働者に関して、彼らの見解が十分に重きをおかれることを目的として、今後の採用計画において、全ての労働組合と、了解しあうこともまた期待する。

2015 年 3 月 19 日 塩崎恭久 厚生労働大臣（参議院予算委員会）

労使が自主的な協議を確保するために、我が国では、使用者が正当な理由なく団体交渉を拒否することなどを不当労働行為として禁止をするとともに、労働委員会による救済制度を整備しております

ILO 第 370 次勧告のパラグラフ第 66 において指摘をされております、経済的理由のため雇用契約終了となった労働者の再雇用に関する事項についても、労使の協議事項となり得ると思います。仮に、使用者が正当な理由なく交渉を拒否した場合、組合が救済を申し立てれば、労働委員会が公平中立な立場で個別の事案に即して判断する仕組みを既に設けているところでございまして、この仕組みによって ILO 結社の自由委員会の勧告についても対応できているものと考えている。

JAL グループ人権方針（抜粋）

JAL グループは、人権の尊重が普遍的な価値であり、企業理念の実現と一致する考えに基づき、あらゆる人々に対する人権尊重の責任を果たします。

<国際的に認められた人権の尊重>

1. JAL グループは、国際人権章典、国際労働機関（ILO）の「労働における基本的原則および権利に関する覚書」、また、国連「グローバル・コンパクト 10 原則」等をはじめとする国際的に承認された人権を支持、尊重します。また、国連「ビジネスと人権に関する指導原則」に基づいて、人権に関する取り組みを進めます。

世界中でビジネスを展開する JAL グループは、事業活動を行う各国・地域の法令・規則を尊重します。国際的に認められた人権と各国法の間に対立がある場合、JAL グループは、国際的な人権の基準を尊重するための方法を追求します。

<私たちが目指すこと>

2. JAL グループは、お客様や、ビジネスパートナー、事業を行っている地域の人たち、JAL グループの社員などあらゆるステークホルダーに対する人権への負の影響を防止し、軽減するよう取り組みます。また、すべての役員・社員は、あらゆる人々の人権を尊重する責任を果たします。

<人権を尊重する手段>

3. JAL グループは人権を尊重するために、国連「ビジネスと人権に関する指導原則」に従って、「人権デューデリジェンス」の仕組みを確立し、その仕組みを事業プロセスの中に組み込みます。

(3) 是正および救済

自らの事業活動が人権に対する負の影響を引き起こした、または負の影響を助長したことが明らかになった場合には、適切な是正措置を講じます。また、人権への負の影響に直接関係していない場合でも、自らの事業またはサービスを通じて、ビジネスパートナーおよびその他の関係者が人権への負の影響と関係している場合、当該関係者に対し、是正措置を講じるよう働きかけて行きます。

<社会との対話>

4. JAL グループは、この方針に基づく人権尊重の取り組みに関して、継続的に社内外のステークホルダーと対話します。

2019 年 8 月 1 日制定

2022 年 9 月 21 日改訂

資料: 4

JAL 解雇問題に関する関係大臣の国会答弁

2011 年 3 月 9 日 大島章宏 国土交通大臣（衆議院国土交通委員会）

「（日本航空に対する）立入検査のことにつきましても、現在、2 月 23 日から 3 月 31 日までを一つのめどとして、日本航空に対する立入検査を実施中でございます。まだその結論は私のところには届いておりません」

2012 年 4 月 11 日 前田武志 国土交通大臣（衆議院国土交通委員会）

「解雇の問題については、先ほど来申し上げておりますように、やはり両者において円満に、とにかく会社において解決を図っていただきたいという立場で見守っていききたいし、指導もしていきたい、こう思っております」

2012 年 6 月 20 日 羽田雄一郎 国土交通大臣（衆議院国土交通委員会）

「日本航空の整理解雇について、前大臣の御見解は承知させていただいております。私としても同じ気持ちであります」

2012 年 8 月 21 日 羽田雄一郎 国土交通大臣（衆議院国土交通委員会）

「本件については、厚生労働省とも連携しながら、適切に対応したいというふうに考えております」

2013 年 4 月 26 日 梶山弘志 国土交通副大臣（衆議院国土交通委員会）

「日本航空の整理解雇につきましては、これまでの大臣の御見解は承知をしております。私どもといたしましても、円満に解決を図っていただきたいという立場で見守っていくという同じ気持ちを持っております」

2013 年 4 月 26 日 太田宏昭 国土交通大臣（衆議院国土交通委員会）

「私も同じ気持ちで、やはり安全ということからいきますと、何といたっても機材と、きょう申し上げた安全への改善措置ということは、もちろん何よりも大事なことでありますが、もう一つ、人ということが大事だというふうに思っておりますし、解雇ということに遭った人の気持ちというのは、私は思いをはせているところで、これに限らず、思います」

2014 年 4 月 16 日 太田宏昭 国土交通大臣（衆議院国土交通委員会）

「JAL を整理解雇されたパイロットや客室乗務員という問題については、これは現実には個別企業において雇用関係にかかわる問題でありますので、これは日本航空において適切に対処すべきものであると私は考えています。このため、行政として関与することは適切ではない」

2015 年 3 月 19 日 塩崎恭久 厚生労働大臣（参議院予算委員会）

－ 5 － 自主的な協議を確保するために、我が国では、使用者が正当な理由なく団体交渉を拒否することなどを不当労働行為として禁止をするとともに、労働委員会による救済制度を整備しております」

「ILO 第 370 次勧告のパラグラフ第 66 において指摘をされております、経済的理

由のため雇用契約終了となった労働者の再雇用に関する事項についても、労使の協議事項となり得ると思います。仮に、使用者が正当な理由なく交渉を拒否した場合、組合が救済を申し立てれば、労働委員会が公平中立な立場で個別の事案に即して判断する仕組みを既に設けているところでございまして、この仕組みによって ILO 結社の自由委員会の勧告に対しても対応できているものと考えている」

2015 年 4 月 15 日 塩崎恭久 厚生労働大臣（衆議院厚生労働委員会）

「労働関係に関する主張が一致しない場合には、自主的にこれを解決するように特に努力することが求められていて、今回の JAL のようなケースの場合、整理解雇された職員の再雇用に関する事項についても、まずは労使の当事者が自主的に解決に向けて努力をしなければならないと言う事に尽きると思います」

2016 年 10 月 20 日 石井啓一 国土交通大臣（参議院国土交通委員会）

「（最高裁で日本航空の）不当労働行為が認定されたことは私自身も遺憾に思っているところです」

「日本航空の整理解雇につきましては、個別企業における雇用関係に関わる問題でございまして、日本航空において適切に対応すべきものと考えています」

2016 年 11 月 8 日 塩崎恭久 厚生労働大臣（参議院厚生労働委員会）

「労働関係に関する主張が労使で一致しないという場合には、まずは自主的に努力をお互いにするという事で、今回、整理解雇された職員の再雇用については、やはり、当事者、つまり労使の自主的な解決というものが必要なことだというふうに思いますので、まずはこの努力をして頂くということだろうというふうに思います」

2020 年 12 月 1 日 田村憲久 厚生労働大臣（参議院厚生労働委員会）

「国としては労働委員会があるわけで、労働委員会の中でいろいろな対応ができる」

「JAL と労働組合自体が団体交渉をやっているかという点、これは、整理解雇は行われましたけれども団体交渉はまだやっているわけでありまして、そういう意味ではまだ協議は続いているというふうに認識をいたしております」

「もし不当労働行為、つまりもう協議をしないと、正当な理由なくして協議自体を拒否するという形になれば、この場合には労働委員会の救済措置がございしますので、そのような形で対応してまいるということになろうと思っております」

2022 年 5 月 20 日 斉藤鉄夫 国土交通大臣（衆議院国土交通委員会）

「ILO166 号勧告に関し、最高裁判例によれば、各企業がどのような基準で採用を行うかについては、法律その他による特別の制限がない限り、原則として自由に決定することができるもの、このように聞いております」

「日本航空の整理解雇につきましては、個別企業における雇用関係に係る問題であることから、日本航空において適切に対処すべきものであると考えております。このため、行政として関与することは適切ではないと考えております」

平成 18 年 9 月 26 日制定（国空航第 530-3 号・国空機第 661-3 号）
平成 19 年 6 月 22 日一部改正（国空航第 274-3 号・国空機第 327-3 号）
平成 23 年 6 月 30 日一部改正（国空総第 454 号）
令和 4 年 3 月 29 日一部改正（国官参事第 826 号）
令和 6 年 6 月 3 日一部改正（国官参航安第 164 号）

航 空 局 長

航空法第 111 条の 6 に基づく安全報告書の公表について

1. 目的

本件は、航空法（昭和 27 年法律第 231 号。以下「法」という。）第 111 条の 6 並びにこれに基づく航空法施行規則（昭和 27 年運輸省令第 56 号。以下「規則」という。）第 221 条の 5 及び第 221 条の 6 に定める本邦航空運送事業者による安全報告書の公表について、必要な記載事項、公表の方法等を示すものである。

2. 必要な記載事項

安全報告書には、少なくとも次の事項が記載されていること。また、安全報告書に記載する情報がどの時点のものが明記されていること。

（1）輸送の安全を確保するための事業の運営の基本的な方針に関する事項（規則第 221 条の 6 第 1 号）

輸送の安全を確保するための事業の運営の基本的な方針として、企業としての安全に対する考え方等を記載すること。

（2）輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制に関する事項（規則第 221 条の 6 第 2 号）

① 安全確保に関する組織及び人員に関する情報

イ) 全体及び安全確保に関する組織（例：安全推進部門、運航部門、整備部門、客室部門）の組織図

ロ) 経営の責任者による輸送の安全の確保に係る責務

ハ) 安全統括管理者の権限及び責務に関する事項

ニ) 安全統括管理者の選任の方法に関する事項

ホ) 各組織の機能・役割の概要

ヘ) 各組織における人員数

ト) 航空機乗組員、客室乗務員及び整備従事者の数

チ) 運航管理者の数及び整備従事者のうち有資格整備士の数

（注）航空機の運航又は整備に関する業務の管理の委託を行っている場合には、委託を行っている旨及び委託業務に係るイ）からチ）までに該当する情報を記載すること。

② 日常運航の支援体制

- イ) 航空機乗組員、客室乗務員、整備従事者及び運航管理者に係る定期訓練及び審査の内容
- ロ) 日常運航における問題点の把握とその共有、現場へのフィードバックの体制
- ハ) 安全に関する社内啓発活動等の取組み

③ 使用している航空機に関する情報

- イ) 保有している航空機の機種
 - ロ) 機種別の数、代表的座席数、平均年間飛行時間及び平均年間飛行回数
 - ハ) 全体の平均機齢並びに機種別の導入開始時期及び平均機齢
- 二) 救急用具の装備状況

(注)「規則第 150 条に基づき、旅客の安全を確保するため救命胴衣、救命ボート等の救急用具を装備している。」といった記載のように、規則に基づき装備しているもののうち代表的なものを記載すればよい。なお、規則では求められていないが安全確保のため独自に搭載しているものがある場合は、併せて記載してもよい。

④ 運航状況に関する情報

- イ) 当該事業年度における保有機種別及び路線別の輸送実績（有償トンキロ、座席キロ等）並びに路線別の便数。ただし、路線別の輸送実績及び便数の安全報告書への記載は、路線を定めて一定の日時により航行する航空機により行う航空運送事業の場合に限る。

(注) コードシェア便及び共同引き受け便による輸送は、当該航空機の運航者の輸送実績とすること。

(3) 法第 111 の 4 の規定に基づく報告に関する事項（規則第 221 条の 6 第 3 号）

法第 111 条の 4 に規定する「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」（事故、重大インシデント及びその他の安全上のトラブル）の発生状況

- イ) 総件数
- ロ) 主要な事態（安全上の重大性や社会的反響が大きかった事態）の概要及び対応状況
- ハ) トラブルの種類別、機種別、国内線・国際線の別の発生状況等、参考となるデータ

(注) 航空運送事業と航空機使用事業の両方を営む事業者における安全上のトラブルについては、航空運送事業に係るもののみを安全報告書の記載事項としてよい。

(4) 輸送の安全を確保するために講じた措置及び講じようとする措置に関する事項（規則第 221 条の 6 第 4 号）

- ① (3) の航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態の再発防止のために講じた措置又は講じようとする措置（(3) と併せて記載してもよい。）
- ② 国から受けた事業改善命令、厳重注意その他の文書による行政処分又は行政指導を受け

た場合には、これに関して講じた措置又は講じようとする措置

- ③ 情報の伝達及び共有に関する事項の概要
- ④ 事故等の防止対策、事故等の発生時の対応及び災害への備えに関する事項の概要
- ⑤ 内部監査の実施及びその管理の状況の確認に関する事項の概要
- ⑥ 輸送の安全に係る文書の整備及び管理に関する事項の概要
- ⑦ 事業の実施及びその管理の改善に関する事項の概要
- ⑧ ①から⑦までに掲げる事項以外に安全性向上のために講じた措置又は講じようとする措置がある場合には、当該措置
- ⑨ 輸送の安全に関する目標の達成度、安全に関する取組みの実施状況、安全上のトラブルの発生状況等を踏まえた、当該事業年度における自社の輸送の安全の状況に関する総括的な評価
- ⑩ 安全報告書の対象事業年度の翌事業年度における全社的な安全目標、安全に関する各部門における具体的な取組み目標等の事項

(注) 上記(4)④に示す事項には、連絡・通報体制を含むこと。

(5) その他

安全報告書の冒頭に、当該報告書が航空法第 111 条の 6 の規定に基づくものである旨を明記すること。

3. 公表の時期及び方法(規則第 221 条の 5)

安全報告書の公表は、毎事業年度の終了後 6 ヶ月以内に、インターネットの利用その他の適切な方法(事業所における冊子の配布等、利用者が入手することが容易な方法であること)により行うこと。

4. 企業グループ単位での安全報告書の作成及び公表

複数の航空運送事業者で輸送の安全を確保する共通の取り組みを行っている場合には、事業者単位ではなく、当該企業グループ単位で安全報告書の作成及び公表を行ってもよい。ただし、次に掲げる事項を遵守すること。

- (1) 当該グループに所属する航空運送事業者(以下「所属事業者」という。)の名称がすべて連名で記載されていること。
- (2) すべての所属事業者のホームページから容易にアクセスできる等、利用者が容易に公表事項を入手できるよう配慮されていること。
- (3) 2.(2)、(3)及び(4)については、すべての所属事業者ごとに記載されていること。
- (4) 企業グループ全体での取り組み内容について、その体系図を添付するなどにより、適切な説明を行うこと。

5. その他の留意事項

安全報告書の作成に当たっては、利用者が事業者の安全情報を適切に把握できるよう、次に掲げる点について配慮を行うこと。

- (1) 技術的又は専門的な内容については、利用者の理解を助けるための解説を付けること。
- (2) 運航形態（国内線、国際線の別、幹線、ローカル線の別等）によって統計データの傾向が異なる場合には、運航形態別の当該データも提供すること。

6. 適時適切な公表について

本公表制度は、安全に関する取組み、トラブルへの対応等の情報を利用者が適切に把握することを目的としており、この趣旨に鑑み、事業年度ごとの安全報告書の公表に加え、社会的な影響が大きい重大なトラブルが発生した場合は、その都度、適切な情報提供に努めること。

また、ホームページ等を利用して上記以外の安全情報も公表する場合には、定期的に更新するなど、最新の情報の提供に努めること。

7. その他

本指針の内容について疑義が生じた場合は、国土交通省航空局安全部航空安全推進室まで問い合わせること。

[連絡先] 国土交通省航空局安全部航空安全推進室
東京都千代田区霞が関2丁目1番3号
(TEL) 03-5253-8097

附 則

この指針は、平成18年10月1日から適用する。

附 則（平成19年6月22日）

この指針は、平成19年7月1日から適用する。

附 則（平成23年6月30日）

この指針は、平成23年7月1日から適用する。

附 則（令和4年3月29日）

この指針は、令和4年4月1日から適用する。

附則（令和6年6月3日）

この指針は、令和6年6月3日から適用する。

安全報告書の作成及び公表に当たっては、令和7年3月31日までの間は、なお従前の例によることができる。