

Soleil Air（ソレイユ航空）メディア対応ガイドライン（2026 年 4 月版）

I. 目的と基本姿勢

本ガイドラインは、2026 年 3 月 31 日に発生したアストレオン オリオン 900 型機（納入予定機）の墜落事故、搭載 AI システム「Skylink」の安全性、およびさくら航空買収計画に関する報道機関からの問い合わせに対し、一貫性のある正確な情報を提供し、当社に対する株主、顧客、関係者の信頼回復に資することを目的とします。

【キーメッセージ（基本回答原則）】

1. **事故原因:** AI 航法システム「Skylink」には一切の欠陥はなく、パイロットによる着陸進入時の過剰な手動介入操作が主因である。
2. **経営・財務:** 株主の信頼回復に全力を尽くし、必要に応じ資金を再調達に努める。
3. **機材導入:** 今後もオリオン 900 型機の納品を着実に進めていく。

II. 事故原因と Skylink に関する FAQ (35 問)

No.	質問 (Q)	回答 (A)
Q1	事故の最終的な原因は何ですか？	調査の結果、AI 航法システム「Skylink」に欠陥は確認されず、パイロットによる緊急時の過剰な手動介入操作が主因であると特定されました。
Q2	Skylink システム自体に問題はなかったのでしょうか？	はい。フライトデータレコーダーの解析により、Skylink は設計通りに作動し、異常な指令や計算ミスは検出されていません。システムには一切の欠陥はありません。
Q3	AI システムはどのように作動していましたか？	飛行中はおおむね正常に作動し、巡航中の軽度の機体姿勢変化に対しても、設計通り適切に補正を実施していました。
Q4	なぜ AI が制御しているにもかかわらず事故が起きたのですか？	着陸進入直前にパイロットが手動制御に切り替えた際、AI 補正と人間の過剰な操作が競合し、短時間で機体が制御不能に陥ったことが原因です。
Q5	パイロットのミスということですか？	調査団は、パイロットが状況を収束させようとして行った過剰な介入操作が、システムの安定化機能と衝突したことが主因であると結論付けました。
Q6	AI と人間の制御権限の競合とは具体的にどういうことですか？	人間が意図した操縦入力に対し、AI が安定化のために逆方向の補正を行い、結果として短時間で機体が不安定になる現象が発生しました。
Q7	事故機の Skylink は最新バージョンでしたか？	はい、納品予定の機体であり、最新かつ最適化された「Skylink V3.1」が搭載されていました。
Q8	墜落現場は特定されていますか？	RJTT 空港南東 470 マイルの太平洋上であり、被害拡大は

ますか？

ありませんでした。

Q9 運航乗務員の安否はどう パイロット 1 名が海上保安庁により遺体で発見されま
なっていますか？ た。

事故原因はウィンドシア 軽度のウィンドシアは初期の姿勢変化の原因となりました
Q10 (風のずれ) ではないの が、システムはこれを適切に補正しました。最終的な事故
 ですか？ 原因は、その後のパイロットによる過剰な手動操作です。

Q11 今後、Skylink 搭載機の運航を見直しますか？

いいえ。Skylink の安全性が証明されたため、AI の判断を最大限尊重する運用方針を徹底し、安全な運航訓練を強化します。

Q12 AI にフェイルセーフ機能はなかったのですか？

フェイルセーフ機能はありましたが、パイロットが意図的に手動操縦に切り替えた際の人間の過剰入力に対する防御策が、競合回避の観点で不足していました。

アストレオン社製航空機 アストレオン社と協力し、機体自体の設計ではなく、運用
Q13 に対する信頼は揺らぎま とシステムの過渡期における安全対策を徹底することで信
 せんか？ 頼を維持します。

オリオン 900 型機の安全 機体設計、特に Skylink システムについては安全性が確認
Q14 性についてどう説明しま されています。問題は運用上のヒューマン・マシン・イン
 すか？ ターフェースに限定されます。

他社の AI 搭載機にも同様のリスクがありますか？

当社は他社機の仕様についてはコメントを差し控えますが、当社では今回の知見を活かし、AI と人間の権限競合を防ぐ対策を講じます。

Q16 事故調査報告書はいつ公開されますか？

現在、国土交通省の最終承認を待っている段階です。公開可能となり次第、速やかに公表いたします。

Q17 CVR（コックピットボイスメンテナンス記録）の詳細な内容は公開できませんが、パイロットが急激な機体スレーコーダー）の解析内容の挙動に驚き、意図せず操作が過剰になった経緯が記録されています。

Q18 Skylink のプログラムにバグの可能性は？

記録装置の解析において、異常な指令や計算ミスは一切検出されておらず、バグの可能性は極めて低いと結論付けられています。

Q19 操縦訓練が不足していたのではありませんか？

訓練はメーカー基準に従って実施されていましたが、AI 介入下での緊急時の手動操作に関する訓練をさらに強化する必要があります。

Q20 AI を停止させる緊急ス
イッチはなかったのです

停止スイッチはありますが、今回のケースではパイロットが手動に切り替えており、AI の安定化機能が「意図せぬ競

- か？
合」として作動したものです。
- Q21 今後の訓練ではどのような点を強化しますか？
AI の判断を最大限尊重する運用方針を徹底し、手動操作への切り替え時における緩やかな入力とシステムとの協調性を最重要視します。
- Q22 Skylink を停止させることは検討していますか？
いいえ。Skylink は機体の安全性と効率性に不可欠なシステムであり、停止は検討していません。運用方法の改善に注力します。
- Q23 事故を起こしたパイロットへの処分は？
現在は療養中であり、処遇については調査結果と社の規定に基づき慎重に検討します。
- Q24 納品前の機体が墜落したことによる財務的影響は？
保険でカバーされる予定ですが、機体の再発注やスケジュール遅延による間接的な影響については精査中です。
- Q25 オリオン 900 型機の運航開始は遅れますか？
安全対策の見直しと訓練強化に時間を要するため、現在は未定です。
- Q26 事故機のフェリーフライトに同乗者はいませんでしたか？
はい、乗務員 1 名のみであり、一般のお客様の搭乗はありませんでした。
- Q27 姿勢制御が不安定になった「ポーポイズング現象」とは？
制御入力と機体応答がループし、機首が上下に激しく動揺する現象です。AI と手動操作の競合がこれを誘発しました。
- Q28 AI の逆補正はなぜ発生したのですか？
パイロットの急な操作を、AI が機体の設計上の安定限界を逸脱させると判断し、安全を守るために自動的に安定化操作を行ったためです。
- Q29 事故は AI システムの限界を示しているのでは？
むしろ、AI システム自体は正常に作動し、人間の判断ミスの可能性を示しました。AI と人間の連携（Co-pilotage）の課題です。
- Q30 国土交通省の調査で Skylink に欠陥がないことは確定していますか？
はい、国土交通省を含む合同調査の結果、Skylink そのものに技術的な欠陥はないことが確認されました。
- Q31 類似機（他型機）の Skylink 搭載機への影響はありますか？
類似機については、オリオン 900 型機と同様の運用ガイドラインを即座に適用し、安全性を確保します。
- Q32 AI システムと人間の操作権限の競合を防ぐ具体
フェイルセーフ設計の見直しをアストレオン社と協議中です。具体的には、操作権移行時の排他制御や、パイロット

的な対策は？ 入力を減衰させる機能の導入を検討しています。

事故は納入スケジュール 初号機の再発注が必要になりますが、アストレオン社と密
Q33 にどれほど影響しますか？ 接に連携し、全体の**納品計画を遅延させないよう最大限努力**
力します。

墜落事故に対するお客様
Q34 へのメッセージは？ このたびの件でご心配・ご迷惑をおかけしたお客様に心より
お詫び申し上げます。ソレイユ航空は、安全を最優先に
信頼される運航体制を築いてまいります。

事故原因特定における調
Q35 査団の結論は満場一致で
すか？ はい、FDR データという客観的な証拠に基づき、合同調
査団の結論は一致しています。

III. オリオン 900 型機と今後の納入に関する FAQ (30 問)

No. 質問 (Q)	回答 (A)
Q36 オリオン 900 型機の導入計画は 白紙撤回されますか？	いいえ。オリオン 900 型機は当社の将来の主力機 になると期待されているため、 納品計画は変更せず 着実に進めてまいります。
Q37 導入スケジュールは遅れます か？	現在のところ、機体製造能力と訓練体制の強化によ り、 全体スケジュールは大幅に遅れる可能性があり ます。
Q38 オリオン 900 型機の安全性は確 保されるのでしょうか？	はい。機体設計と Skylink システムの安全性は確認 済みです。今後は運用と訓練の改善により、安全性 を確実に確保します。
Q39 アストレオン社との契約内容を 見直しますか？	安全対策と運用ガイドラインの改定について緊密に 協議していますが、機体の発注契約自体に変更はあ りません。
Q40 他の型機への発注変更は検討し ていますか？	いいえ。オリオン 900 型機の性能と燃費効率 は当 社の戦略に不可欠であり、変更の予定はありません。
Q41 オリオン 900 型機はいつから商 業運航を開始しますか？	現時点では未定でございます。運航開始前に十分な 訓練期間を確保することを最優先とします。
Q42 事故機の代わりの機体はいつ納 入されますか？	アストレオン社と最優先で交渉しており、最速での 再発注と納入を目指しています。
Q43 なぜ、パイロットの裁量権を縮 小するのですか？	AI の判断を尊重することは、最新鋭機の高い安定 性と効率性を最大限に引き出し、結果として安全性 を高めるためです。

- 納品されるすべてのオリオン 900 型機に改修が施されますか？
- この事故が他社のオリオン 900 型機の発注に影響を与える可能性は？
- 訓練シミュレーターでの再現は行われましたか？
- オリオン 900 型機のセールスポイントは依然として AI 航法システムですか？
- 事故機の残骸はどのように処理されますか？
- 運航訓練のマニュアルはどのように変更されますか？
- 納品が遅れた場合のペナルティは発生しますか？
- 今後、人間が操縦する機会は減りますか？
- オリオン 900 型機の搭乗に不安を感じる顧客へメッセージを。
- 納品予定の機体は、事故後に追加の安全点検を受けますか？
- 他社のパイロットの意見を聴取しましたか？
- オリオン 900 の導入計画は、今回の事故で縮小されますか？
- 納入された機体の格納庫での保管状況は？
- 納品を待っている他の航空会社
- はい。運用ガイドラインの変更に加え、AI と手動操作の競合を防ぐ技術的なフェイルセーフ設計の見直しを行います。
- 当社の知見が業界全体の安全向上に貢献することを期待します。機体の安全性は証明されています。
- はい、事故状況の再現試験をシミュレーターで実施し、競合が不安定化を引き起こすことを確認しました。
- はい。Skylink の優秀性は揺るぎません。今後は「AI と人間の協調による究極の安全性」をセールスポイントとします。
- 調査が完了次第、アストレオン社と協力し、安全かつ適切に処理いたします。
- 手動制御への移行手順と、AI の介入を妨げないための操作方法について、明確な制限と指導を追加します。
- 契約の詳細は公開できませんが、アストレオン社とは相互協力のもとで問題解決に取り組んでいます。
- AI が主体となる運航時間が増えますが、人間の監視と最終的な判断の役割は引き続き不可欠です。
- 機体の安全性は確認済みです。人間の判断ミスを二度と起こさないための訓練とシステム改善を徹底し、信頼回復に努めます。
- はい。全機に対し、フェイルセーフ設計の見直しに基づく追加の技術点検を実施します。
- AI 搭載機の運用経験を持つ他社のパイロットや専門家の意見も広く聴取し、ガイドラインに反映させています。
- オリオン 900 型機の納品を着実に進めていく**という基本方針に変更はありません。
- 納入後の機体は、追加の安全対策が完了するまで厳重に保管されます。
- 当社は業界全体の安全に貢献するため、今回の調査

	への影響は？	結果と対策をアストレオン社を通じて共有していきます。
Q58	事故調査にかかった費用は誰が負担しますか？	合同調査団として、関係各社および国土交通省が分担して実施しています。
Q59	Skylink の AI アルゴリズムは公開されますか？	AI の核心技術に関わるため、アルゴリズムの公開はできませんが、安全性の検証結果は公表します。
Q60	AI と人間の協調は、今回の事故で失敗したのではないですか？	失敗ではありません。協調の過渡期における設計課題が露呈したものであり、これを克服することでより高い安全性を実現します。
Q61	オリオン 900 型機は予定通り、主要路線に投入されますか？	はい、訓練完了後、予定通り長距離路線への投入を計画しています。
Q62	Skylink に代わるシステムを検討しますか？	いいえ。Skylink は高性能であり、現時点で代替システムを検討する計画はありません。
Q63	訓練シミュレーターの改修はいつ頃完了しますか？	3 ヶ月以内に新しい訓練シナリオとロジックを導入する予定です。
Q64	納品前の事故による運航収益への影響は？	短期的には影響ありませんが、長期的な信頼回復が収益に繋がると考え、安全を最優先します。
Q65	納品延期に関する発表はいつ頃になりますか？	延期を回避するよう努めますが、必要であれば速やかに発表します。現時点では 着実な納品 を目指します。

IV. さくら航空買収と経営・財務に関する FAQ (35 問)

No.	質問 (Q)	回答 (A)
Q66	さくら航空の買収計画は継続されますか？	はい。さくら航空の買収は、当社の長期的な成長戦略において不可欠であり、計画通り 着実に進めてまいります 。
Q67	事故は買収に向けた資金調達に影響しますか？	影響を最小限に抑えるよう努力しており、必要に応じ 市場からの資金再調達に積極的に努めてまいります 。
Q68	事故後、株価が下落しましたが、株主へメッセージを。	株主様、市場の皆様からの信頼回復 に全力を尽くすこととお約束します。安全性の徹底と経営の透明性向上に取り組みます。
Q69	事故が買収条件に影響を与える可能性は？	買収条件の変更は現時点で想定していませんが、今後の財務状況や市場動向を注視します。
Q70	買収完了のスケジュールに	資金の再調達のため、スケジュールを大幅に遅らせる

	変更はありますか？	ことが決定いたしました。投資家の皆様への信頼回復に努めます。
Q71	資金を再調達する具体的な方法は？	複数のオプション（資本増強、融資枠の確保など）を検討しており、市場環境を見ながら最適な方法を選択します。
Q72	買収によって、オリオン900型機をさくら航空路線にも投入しますか？	長期的には、統合後のフリート全体で最も効率的な機材配置を計画しています。
Q73	事故の影響で経営の危機に陥る可能性はありますか？	いいえ。当社の財務基盤は強固であり、今回の影響を乗り越える十分な体制が整っています。
Q74	買収後のシナジー効果に変更はありますか？	路線網の見直しや人件費削減といった当初のシナジー目標に変更はありません。
Q75	さくら航空の現経営陣との協議状況は？	事故後も緊密に連絡を取り合っており、買収に向けた協議が進んでいます。
Q76	買収の目的を改めて説明してください。	国内線ネットワークの強化と、アジア市場における競争力向上、そしてフリートの近代化推進です。
Q77	資金再調達の具体的な目標額はありますか？	詳細は公表できませんが、買収計画の確実な実行と安全投資に必要な水準を確保するよう努めます。
Q78	株主への配当政策に変更はありますか？	当面は安全投資と信頼回復を優先しますが、安定的な株主還元を目指す方針に変更はありません。
Q79	事故によるブランドイメージの低下は買収に悪影響ですか？	一時的なイメージ低下は避けられませんが、安全対策の徹底と 株主の信頼回復 を通じて、より強固なブランドを構築します。
Q80	さくら航空の従業員へのメッセージは？	買収後もともに安全運航を担う仲間として、今回の事故の教訓を共有し、協力体制を構築していきます。
Q81	買収完了後、社名やブランドは統合されますか？	統合後のブランド戦略については、現在慎重に検討中です。
Q82	事故発生後、株主総会の開催予定はありますか？	定時株主総会は予定通り開催し、安全対策と経営戦略について詳しくご説明いたします。
Q83	役員に対する責任追及はありますか？	事故の責任は役員ではなく、当社の安全運航体制の改善点にあると認識しており、全役員が一丸となって対応にあたっています。
Q84	買収完了時期はいつですか？	現在、買収計画を見直しているため未定です。

Q85	資金再調達はどのように株主の信頼回復に繋がりますか？	健全な財務状況を維持し、買収計画を完遂することで、当社の持続的な成長力を示し、信頼に繋がります。
Q86	事故によるキャンセル増加などの影響は？	一部キャンセルはありますが、安全への取り組みを強化することで、影響は一時的なものに留まると見ています。
Q87	買収後のオリオン 900 型機の運航路線は？	主にさくら航空の既存路線と重複する、高需要な国内主要路線を想定しています。
Q88	資金調達に失敗した場合、買収は頓挫しますか？	失敗は想定していません。 資金を再調達に努めるため 、あらゆる手段を講じます。
Q89	さくら航空のパイロットはオリオン 900 型機を操縦しますか？	統合後、当社の基準に基づき、すべてのパイロットが新しい訓練を受けた上で操縦する可能性があります。
Q90	買収が延期される可能性はありますか？	当局の承認プロセスに依存しますが、当社側の要因での大幅な延期はない見込みです。
Q91	株主の信頼回復に向けた具体的な安全対策の投資額は？	数値は公表できませんが、AI と人間の協調に関する訓練設備やシミュレーターの改修に重点的に投資します。
Q92	買収後の市場シェアはどうなりますか？	国内線でトップクラスのシェアを獲得し、日本屈指の航空会社となります。
Q93	事故機が納品されることを前提に、 資金を再調達 するのですか？	はい。オリオン 900 型機の導入は戦略の柱であり、納品を前提に財務戦略を推進します。
Q94	経営の透明性を高めるための具体的な取り組みは？	安全委員会による定期的な報告の公開頻度を高め、株主・投資家向けの IR 情報を拡充します。
Q95	事故の影響で買収価格が引き下げられる可能性は？	買収価格は機体の問題ではなく、両社の事業価値に基づいています。現時点での価格変更の予定はありません。
Q96	事故に対するアストレオン社の反応は？	事故原因特定と対策について、全面的に協力していただいています。
Q97	買収後もさくら航空のブランドは存続しますか？	さくら航空のブランド価値を考慮し、最も効果的な統合方法を検討します。
Q98	事故は海外投資家へのアピールに影響しますか？	一時的な懸念はありますが、安全対策の徹底と オリオン 900 型機の納品を着実に進めていく姿勢 を示すこと

で、理解を得られると確信しています。

Q99 買収後、さくら航空の社員の雇用は保証されますか？ はい、雇用は保証され、両社にとって最良の組織体制を構築します。

事故の影響で、今後の企業成長を一時的に減速させる可能性はありますが、徹底
Q100 成長にブレーキがかかる懸念は？ した安全管理と**着実なオリオン 900 の納品**により、長期的な成長路線を堅持します。

本ガイドラインに関するご留意事項

本ガイドラインは、ソレイユ航空の公式見解であり、回答者はこの内容から逸脱しないよう厳守してください。特に、**Skylink の無欠陥性、パイロットの過剰介入、株主信頼回復、資金再調達、および納品継続**の 5 点については、一貫したメッセージを伝達してください。