

エアアジア・ジャパン株式会社の破産事件についての報告

(東アジア倒産再建シンポジウム 第二セッション)

2021年11月13日

弁護士 上野 保

(Tamotsu Ueno, lawyer, Motoki & Ueno Law and Accounting Office)

日本の弁護士の上野保と申します。本日は報告の機会を与えてくださりありがとうございます。私は、エアアジア・ジャパン株式会社の破産事件について破産管財人を務めておりますので、この破産事件の特徴や破産管財業務上の問題点などをご報告します。なお、実際の事件において生ずる問題は多岐にわたりますが、本日のご報告は、係属中の事件でもありますので、当職の方で特にご紹介をするのがよいと考えた点に限られておりますことをご理解下さい。

1 会社の概要

まず、エアアジア・ジャパン株式会社、これからはAAJと略します、その沿革や概要ですが、同社は、航空運送事業等を目的として、2014年3月に設立されました。AAJは、マレーシアに本拠をもつ格安航空会社(LCC)であるエアアジア・グループに属しますが、日本の航空法では、外国人が代表者である法人、又は、外国人が役員³分の1以上若しくは外国人・外国法人が議決権³分の1以上を占める法人は、航空運送事業の許可を受けることができないという規制があるため、エアアジアの議決権は3分の1未満で日本法人が議決権³分の2超を有し、日本人の役員が3分の2超の構成となっていました。また、エアアジア・グループは、破産をしたAAJの以前に、日本の航空運送事業に参入していたことがあり、その際は全日本空輸、ANAと提携をしていたとのことですが、2013年に撤退し、再度、参入したということになります。AAJは、2015年10月に航空運送事業の許可を取得しましたが、実際の就航までに時間を要し、2017年10月に中部国際空港と新千歳空港間の路線を就航しました。その後、2019年2月に中部国際空港と台湾桃園国際空港の間、同年8月に中部国際空港と仙台空港の間の各路線を就航し、2020年8月に中部国際空港と福岡空港の間の路線を就航しましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて、同年10月5日に全路線の廃止を決定し発表しました。その後、2020年11月17日に東京地方裁判所に破産手続開始の申立てをし、その日に、破産法91条に基づく保全管理命令が発令されて、私が保全管理人に選任されました。2021年2月24日に破産手続開始決定がされて、私が破産管財人となり、現在に至っています。破産管財業務は、私のほかに、破産管財人代理として内藤滋(ないとうしげる)弁護士、和田正(わだただし)弁護士、篠田憲明(しのだのりあき)弁護士が参加し、4名の破産管財人団で対応をしています。

破産申立書に記載された負債総額は 271 億円、うち財団債権となる公租公課は 6 億円、一般債権として、リース債権が 119 億円、チケット購入者であるリファンド債権が 3 億 7000 万円であり、リファンド債権の債権者数は 2 万 3000 名超でした。優先的に弁済がされる財団債権となる公租公課が多額にあるため、AAJ の破産手続では一般破産債権への配当は もちろん、優先的破産債権である労働債権、つまり未払賃金や未払賞与への配当の見通しも立っていません。なお、労働債権の多くについては、未払賃金立替払制度という国の制度により、国から一部分の支払いがなされています。

AAJ の本店所在地は、愛知県常滑市であり、本来的な破産事件の管轄は名古屋地方裁判所ですが、AAJ の債権者は 1000 名を超えていたため、破産法 5 条 9 項により東京地方裁判所にも管轄が認められるため、東京地方裁判所に申立てがなされ係属しました。

2 破綻の原因

AAJ が破産に至った直接的な原因は、新型コロナウイルス感染症拡大による利用客の大幅な減少であり、このことは AAJ に限らず、世界的に見て航空会社は新型コロナウイルス感染症拡大により経営に深刻なダメージを受けています。そのなかで、AAJ がコロナ禍によるショックを乗り越えられず破産に至った原因としては、2014 年 3 月の会社設立以降、2017 年 10 月の就航開始以降も含めて一度も営業利益を出せていなかったことがあります。就航開始時期が当初の計画よりも遅れたことや、航空機材の調達やパイロット等の人員の獲得、路線の拡大に時間がかかり、赤字を脱することができていませんでした。路線廃止をした時点で、AAJ が運航のために使用していた航空機材は 3 機で、就航路線は 4 路線でしたが、航空事業でこの事業規模では利益を出すのは困難であったようです。当初は株主からの資金支援を受けていましたが、当初計画と比べて黒字化が遅れていたために、エアアジア・グループ以外の株主からの資金調達ができなくなり、エアアジア・グループからの資金支援しか得られなくなっていました。それでも、AAJ は、新型コロナウイルスの感染症拡大直前まで、新たな航空機材の調達や新路線の開設により、黒字化を目指しており、2019 年 12 月期は前期に比べて売上高も 2 倍以上になりましたが、2020 年 2 月以降、特に、4 月に国内で緊急事態宣言が発令された以降は、AAJ の旅客便の多数が運航キャンセルとなり、従業員を多くを休業させることになりました。新型コロナウイルス感染症拡大により、エアアジア・グループも大きな影響を受けており、AAJ を資金的に支えることができなくなったため、AAJ は事業廃止を選ばざるを得なくなったということになります。

AAJ の事業廃止後の処理について、当初はエアアジア・グループからの資金支援を得て、一般債権へも弁済をすることを前提に、通常清算手続又は特別清算手続による会社清算を検討していたようですが、後に述べるとおりリースを受けている航空機の返還のための費用や人件費の負担などが多額にのぼることが予想され、資金繰りの計画が立たなかったことから、最終的に、AAJ は破産により処理の方針となったとのことでした。

3 保全管理とリース航空機の処理

2020年11月17日にAAJについて東京地方裁判所へ自己破産の申立てがされましたが、すぐに破産手続開始決定がされるのではなく、保全管理命令が発令され、私が保全管理人に選任されました。保全管理命令は、破産法91条で「債務者の財産の確保のために特に必要があると認めるとき」に発令できると定められています。すぐに破産手続開始決定がされなかった理由としては、破産申立の時点で、リース物件である航空機3機がリース契約の終了をしていないまま、中部国際空港に3機残されていたため、リース契約を終了させリース物件である航空機をリース会社へ返還する必要があるところ、破産手続開始決定によって航空事業許可が取り消されてしまうと、その後の航空機のメンテナンスや、返還のためのフライトに支障が出るおそれがあったためです。航空機には、その機種に応じた整備の資格を持っている整備士が整備に当たる必要があり、メンテナンスや試験のための飛行や、返還のためにフライトのためにも機種に応じた免許を持つパイロットが必要となり、国の定める耐空証明検査に合格をしている必要があります。これらのメンテナンス費用の支出やパイロット・整備士といった人材維持を考えた場合、破産手続開始決定がされると、これらの費用の支出や人材の確保が難しくなるということもありました。仮に、AAJがリース航空機を返還できない状況になれば、航空機は駐機している中部国際空港に航空機3機が放置され、誰も整備できず、飛ばすこともできないなど大きな問題を生じるおそれがありました。AAJの破産財団にとっても、駐機費用や損害賠償など多額の負担を生じますので、単にリース航空機を破産財団から放棄すれば足りるという問題ではなく、破産財団の確保のためにも、リース航空機の返還を完了させることが極めて重要なことでした。

このように、保全管理人としては、まずは保全管理期間中に、リース契約の終了とリース航空機の返還を完了するということが重要な業務となりました。

AAJは運航のために3機の航空機を使用していましたが、いずれも、エアアジア・グループ外の日本法人が所有して日本において登録され、エアアジア・グループ外の所有会社・リース会社からエアアジア・グループの関係会社にリースされ、更にAAJへサブ・リース、これはオペレーティングリースですが、されているという契約関係でした。

破産手続となりましたので、リース契約が終了になることは避けられませんが、保全管理人は、エアアジア・グループ及び航空機のリース契約にかかる関係者と協議して、エアアジア・グループの関係会社を当該リース航空機の新たな使用者とする形で各リース関連契約を組み直し、かかる組み直しを前提として、AAJを当事者とするサブ・リース契約及びその他の関連契約を契約当事者間で合意解約し、AAJが航空機を関係当事者間で合意した地の空港へ飛ばして返還し、航空機の国籍も日本国籍からマレーシア国籍にするという方針を採ることとしました。リース契約とその関連契約は大量にあり、かつ、航空機の所有会社、リース会社、エアアジア・グループなど当事者それぞれに法律事務所がついたうえでの難しい交渉となりましたが、私はそのような渉外業務をする能力はありません

ので、保全管理人代理である篠田憲明弁護士に一手に引き受けてもらい、これらの交渉、書面作成などをしてもらいました。破産管財人として、負担することができる責任やリスクの範囲には限度がありますので、そのような破産管財人の立場を説明して、理解を得た上で、リース契約の合意解約の交渉を進める必要がありました。

他方で、前述したとおり、リース航空機を日本国外に飛ばして返還するためには、資格者による整備を継続して、パイロットを確保した上で、航空機の国籍変更先であるマレーシアの航空当局から求められる日本の航空当局からの耐空証明検査に合格してフライトができるようにしておく必要があります、そのためには、多額の費用と多数の人員を必要としました。AAJの従業員は、2020年10月5日の路線廃止の発表時に多くの従業員が解雇予告をされ、同年11月4日には退職をしていましたが、破産申立て時には、主にリース航空機の返還に必要な人材を中心に54名の従業員が残っていました。私は、保全管理人になった後、これら航空機の返還に必要な人材に対しては、給与の支給を続けることを約束し、リース航空機の返還に協力してくれるよう依頼をしました。この点、残っていた従業員は、その趣旨をよく理解してくれて、保全管理人によるリース航空機の返還に協力してくれました。しかし、費用に関しては、リース航空機を飛行可能な状態に維持するための整備等にかかる人件費だけでも月額300万円以上、燃料代や整備外注費や駐機料も1機あたり月額200万円以上の負担が生じる見通しとなっており、航空機に不具合が生じた場合には更に部品代や交換費用等が生じてしまいます。破産申立て時には、AAJには3億円以上の預金がありましたが、AAJがそのままリース航空機の整備費用や人件費を負担している場合は、リース航空機の返還によって破産財団となるべきAAJの財産のほとんどはなくなってしまうおそれがありました。リース航空機の返還は、AAJの負担を増加させないために行うものではありませんが、他面、返還によってエアアジア・グループ側では、当該リース航空機をその後も継続して利用できるという利益があると言えますし、AAJがリース航空機の返還に協力をしなければリースの契約関係に入っているエアアジア・グループの関係会社がエアアジア・グループ外の所有会社・リース会社に対して責任を負うこととなりますので、保全管理人であった私は、そのような事情を考慮し、リース航空機の返還に協力するための条件として、エアアジア・グループに対して、航空機の維持管理に必要なAAJの従業員の人件費及び整備等に必要となる費用を負担することを強く求めました。その結果、リース航空機3機の返還にかかる人件費や整備費用について、エアアジア・グループ側で全額負担することを合意することができ、同社から実際にAAJに対してリース航空機返還のために必要な資金を前払いで送金してもらうことができました。また、航空機の日本国籍の抹消とマレーシア国籍の取得についても、国土交通省と連絡を取ったうえで航空機の返還と合わせて行いました。

このようにして、1機ずつリース契約の合意解約の交渉とリース航空機の返還を進め、リース航空機は、リース契約及び関連契約の解約に関する当事者の合意条件が整い次第、関係当事者間で合意した地の空港へ飛ばし、1機目は2020年12月8日に、2機目は2021年1

月 27 日に、3 機目は同月 30 日にそれぞれ日本を出発して無事、返還が完了しました。これらの航空機が事故なく目的地に到着したとの報告を受けたときには本当に安堵しました。

リース契約及び関連契約の解約合意書面の締結はタイミングとしては日本国籍の抹消及びマレーシア国籍の取得の直前に行われるところ、マレーシア国籍の取得手続きに関してもマレーシアの航空当局とエアアジア・グループとの間での調整が難航した面もあったため時間を要し、リース航空機のうち 2 機については、保全管理期間中に完了しましたが、残り 1 機については、最終的には 2021 年 7 月に手続きが完了しました。これら解約手続きと航空機の返還に関して、リース航空機を二重国籍や無国籍の状態にはできないため、国籍変更の手續には、各航空当局との緊密な連携が必要でした。

以上の経緯で、リース航空機については、AAJ が実質的な費用負担をほとんどすることなく、返還とリース契約の解消をすることができました。

4 リファンド債権者の存在

2020 年 4 月以降、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によって運航のキャンセルが多数生じたことから、AAJ の旅客便の航空チケットを購入したものの搭乗できず、AAJ に対して払戻しを求める債権、これをリファンド債権と呼んでいます。リファンド債権を有する個人の債権者が多数存在しました。前述したとおり、破産申立て時のリファンド債権の総額は 3 億 7000 万円以上、リファンド債権者数は 2 万 3000 名以上とされていましたが、これ以外にも旅行代理店を通じて AAJ の旅客便の航空チケットを購入している人がいると見込まれました。このように、多数のリファンド債権者が存在したのは、新型コロナウイルス感染症拡大による運航キャンセルにあたっては、AAJ 側でも現金での払い戻しには極力応じずに、エアアジア・グループ内で利用可能な「クレジットアカウント」への変換を奨めていたという事情もあったようです。

リファンド債権については、その債権者の多くが一般消費者であることもあり、AAJ の破産手続開始申立てにより、その返金等についての多数の問い合わせが予想されました。そこで、保全管理人団は、リファンド債権への対応について、保全管理命令後速やかに、エアアジア・グループ及び関係諸機関とも確認・協議を開始して、リファンド債権者の多くが航空チケットを購入する際にアクセスしていたエアアジア・グループのウェブサイトにおいて AAJ の保全管理についての説明を掲載するとともに、個別の問い合わせに対応しました。保全管理人団への問い合わせには、AAJ 以外のエアアジア・グループの航空会社のチケット保有者からの問い合わせも多くあり、また、消費生活センターや国民生活センターや国土交通省へも問い合わせが多くあったようです。

日本において航空会社の法的倒産手続は、AAJ より以前にもありましたが、私が知る限りいずれも再建型の倒産手続であり、その倒産手続内では、未利用の航空チケットについては基本的には倒産手続開始後も利用の継続が認められ、チケット保有者を倒産手続による債権カットの対象とはしていなかったものと理解しています。それに対して、AAJ

の破産手続は、清算型の倒産手続であり、AAJ自体はリファンド債権に対して弁済をする原資もなく、また、破産法の弁済禁止の例外とすることは困難でした。

保全管理人であった私は、エアアジア・グループに対して同グループの負担でリファンド債権者を保護するように求めていました。一方で、エアアジア・グループは、AAJの破産手続開始申立ての直後から、リファンド債権者に向けて、AAJのチケットをエアアジア・グループで使用できる「クレジットアカウント」へ転換することと及び2021年4月以降に払戻しをすることを目指す旨のアナウンスをしました。これら措置は、保全管理人団が関与したり同意したものではありませんでした。

また、AAJに出資をしている日本企業は、著名な企業ばかりでしたので、保全管理人であった私は、AAJに取締役を派遣している株主企業に対し、リファンド債権の状況を踏まえて返金等の方法によるリファンド債権者の保護のための支援を検討してもらいたいと求めました。しかし、これら株主からは、株主の有限責任などを理由に、AAJのリファンド債権者の保護のための支援は得られませんでした。

エアアジア・グループも、2021年4月以降の払戻しを目指すとしていましたが、結局その時期になっても払戻しは実施されていないようです。

このようにAAJのリファンド債権者に対して、払い戻しという保護はされておらず、リファンド債権はAAJの破産手続では一般破産債権に該当し、破産手続での配当の見通しも立っていません。つまり、AAJ側からは全く返済がされない見通しです。

このようにリファンド債権者にとっては非常に厳しい状況となりましたが、航空機のチケットは前払を要求されることが一般的であるにもかかわらず、航空会社が倒産した場合のセーフティネットがないということを痛感しました。他方で、AAJに関していえば、リファンド債権者からの問い合わせやクレームなどは、想定したものよりも少ないというのが実感です。それは、AAJがLCCで、主に国内線の利用者が多く、航空チケットも低額であり、おそらくリファンド債権者一人当たりのリファンド債権の額の多くが2万円以下であったと思われることから、被害額の負担感が比較的小さかったためではないかと推測しています。仮に、国際線を中心としたフルサービスの航空会社であれば、航空チケットの金額も大きくなりますので、リファンド債権の問題はより大きくなったのではないかと想像します。

5 債権者集会の非招集と債権届出の留保

AAJの破産手続では、既に述べましたとおり、破産債権者に対する配当の見込みが立っていません。他方において、リファンド債権者が極めて多数となることや、昨今の新型コロナウイルス感染症拡大の状況等を踏まえ、破産債権の届出調査の手続を留保し、財産状況報告のための債権者集会を招集しない、いわゆる非招集型の手続が採用されました。

東京地方裁判所での破産手続では、従前は規模を問わずに、債権者集会を必ず招集する運用がされていましたが、近時は、例外的に債権者集会を招集しない運用もなされている

とのことですが。債権者集会が開催される場合には、債権者集会の場で、破産管財人からの報告書や財産目録・収支計算書などの資料が配付され、質疑応答もその集会の場で行われるのが一般的ですが、非招集型ではそのような形での情報提供ができないため、債権者への情報提供を十分に行うべく、破産管財人は、破産手続開始直後に、エアアジア・グループのウェブサイトとは別に、破産管財人が管理するウェブサイトを開設しました。破産管財人のウェブサイトには、破産手続に関する情報、つまり、破産手続開始の通知、破産法157条の報告書、財産目録、収支計算書、貸借対照表などを掲載しています。ウェブサイト上では、一般債権者、リファンド債権者向けのQ&Aも掲載し、電話対応窓口としての電話番号も掲載しています。なお、日本の破産手続は、非公開の手続として行っていますので、破産手続の情報を載せたウェブサイトへは、破産債権者等の関係者以外の者がアクセスできないようにID、パスワードなどで管理することも考えられますが、AAJ破産管財人のウェブサイトは、そこまでの対応はしておらず、google等でも検索エンジンにかからないようにし、掲載された資料については破産債権者以外に開示することを禁ずる旨の記載をしています。

そして、破産手続開始決定後直ちに、リファンド債権者以外の債権者に対しては、郵送で、破産手続開始決定の通知を送付するとともに、破産管財人のウェブサイトのURLの情報を伝え、リファンド債権者に対しては、メール配信サービスを利用して、破産管財人のウェブサイトのURL情報を伝えました。リファンド債権者に対する連絡をメールで行ったのは、AAJから直接航空チケットを購入する場合には、エアアジア・グループのウェブサイトを通じて購入することとなり、その場合にAAJ側で把握できる購入者（搭乗者）の情報は、ローマ字での氏名（複数人分を一度に購入する場合には代表者のみ）とメールアドレスのみ、一部のリファンド債権者は電話番号の記載ありという程度で、リファンド債権者の住所が分からないためです。日本の法律では、「通知」については相当と認める方法でよいとされていますので、破産手続開始の通知は必ずしも書面の郵送が求められるわけではありませんので、このようなメールでの通知も認められると考えます。

AAJの場合は、破産債権への配当が見込まれないため、破産債権の届出や調査の手続が留保されていますが、仮に、同様の事件で破産配当を行おうとする場合には、メールアドレスしか分からない極めて多数の債権者から債権届出を提出してもらうこととなりますので、現在の破産法のように書面での債権届出が必須であるとすると、実務上、相当な困難を伴うのではないかと懸念します。この点は、現在議論がされている手続のIT化によって解決していくべき問題だろうと感じています。

雑駁なご報告となりましたが、私からのAAJの破産手続に関するご報告は以上となります。ご清聴ありがとうございました。