

航空業界における企業取引の実情

2018年1月31日

ANAホールディングス株式会社

[Redacted text]

[Redacted text]

ANAグループの概要

ANAグループの概要



- 会社設立 : 1952年12月 (ANAホールディングス)
- グループ企業: 連結子会社 64社、持分法適用会社 16社
- 資本金 : 318,789百万円 (ANAホールディングス)
- 営業成績 : 総売上高 1,971,799百万円、営業利益 164,516百万円、
純利益 145,638百万円
- 総従業員数 : 41,930 人 (連結)
- 主な事業 : 航空事業、航空関連事業、旅行事業、商社事業等
- 輸送実績 : 旅客 53,890千人 (国内線 44,150千人、国際線 9,740千人)
貨物 1,430千トン (国内線 436千トン、国際線 994千トン)

* 2018年3月31日現在

ANAグループの経営体制



ANAホールディングス(株)

航空事業

ANAグループの中核となり、持続的成長を牽引する航空事業

フルサービスキャリア

全日本空輸(株)
ANAウイングス(株)
(株)エアージャパン



ローコストキャリア(LCC)

バニラ・エア(株)



Peach Aviation(株)



2019年度中をめどに統合予定

航空関連事業

主に航空事業をサポートするための事業

空港地上支援

航空機整備

車両整備

貨物・物流

ケータリング

コンタクトセンター

ITシステム

パイロット訓練

ANAエアポートサービス(株)
ANAベースメンテナンス
テクニクス(株)
全日空モーターサービス(株)
(株)ANA Cargo
(株)OCS
ANAシステムズ(株)
(株)ANAケータリングサービス
ANAテレマート(株)
ANAX(株) 等

旅行事業

航空券を販売する
航空セールス事業
と旅行商品の
企画・販売を行う
旅行事業

ANAセールス(株) 等

商社事業

航空機部品等の調達、
全国空港売店の運営などの航空
付帯事業、その他
物品等の輸出入の
事業等

全日空商事(株) 等

事業別売上高構成比率



2017年度実績



	(億円)	
	売上高	営業利益
■ 航空事業	17,311	1,568
■ 航空関連事業	2,843	106
■ 旅行事業	1,592	37
■ 商社事業	1,430	45
■ その他	387	27
調整額	△3,847	△140
合計(連結)	19,717	1,645

※ANAグループ/営業収入/2018年3月期

航空業界特有の取引慣行

空港滑走路閉鎖時の損害賠償請求



昨今の事例

2016/5/27

大韓航空機のエンジンから出火。約2時間、羽田空港C滑走路が閉鎖。

2017/5/11

ANA機のブレーキが故障。約1時間、福岡空港滑走路が閉鎖。

2017/6/29

大学の訓練用小型機が胴体着陸。3時間以上、長崎空港滑走路が閉鎖。

他の運航便は、目的地変更、出発地への折り返し、欠航、遅延を余儀なくされ、航空各社は旅客への対応費用、逸失利益などの損害を被る。

ただし、「お互いさま」であることから、滑走路閉鎖を発生させた当事者に対し、損害賠償請求しないことが、航空業界における暗黙の了解。

航空会社間の精算の仕組み



国際航空券の特徴

連帯運送契約に基づき、複数の航空会社の運航区間を含んだ旅程を、1冊の航空券で発券することが可能。

旅客が最初に利用する国際区間の運航航空会社を、「イニシャルキャリア」という。イニシャルキャリアは、旅客の全旅程の予約の手配を行い、全旅程の代金を徴収。

連帯運送契約 / ITA (Interline Traffic Agreement)

- ・航空会社間で相互の販売促進
- ・航空会社間で航空券など運送券類の収受
- ・受託手荷物のスルーチェックイン
- ・精算に関する規定



この場合、NHがUA、AAの部分の運送代金も旅客から徴収し、各区間の運航終了後、NHはUA、AAに適切な運送代金を支払う。(連帯精算)

航空会社間の精算の仕組み



搭乗に使用した航空券



ANA航空券 → 搭乗後、ANAの旅客収入として計上

他社航空券 → 搭乗後、ANAは航空券を元に発券航空会社へ請求



ANA航空券 → 搭乗後、UA/AAは航空券を元にANAへ請求



航空会社間の精算(連帯精算)は、ICH(12ページ参照)を介して実施。

航空会社間の精算の仕組み



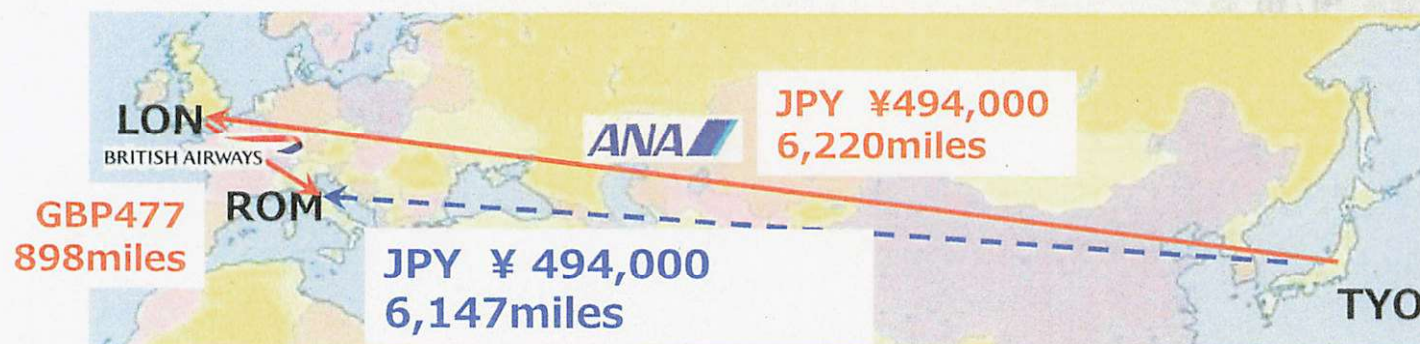
プロレーション(収益の比例按分)

国際線

運賃の算出方法

→マイレージシステムの適用

(例) 東京からローマへ行く場合、ロンドンを経由してローマへ行っても、その距離が東京＝ローマ間の直行距離と比較し、一定の距離内であれば、東京＝ローマの直行運賃が適用可能。



■ 東京-ロンドン-ローマの運賃は、以下の2つの運賃を適用可能

JPY562800 《東京-ロンドンのJPY494000 + ロンドン-ローマのGBP477 (≒JPY68800)》

JPY494000 (東京-ローマの直行運賃：マイレージシステムの適用)

航空会社間の精算の仕組み



国内線

運賃の算出方法

→区間運賃の合算



大人片道普通運賃の場合

3区間の運賃を合算 Total ￥82800

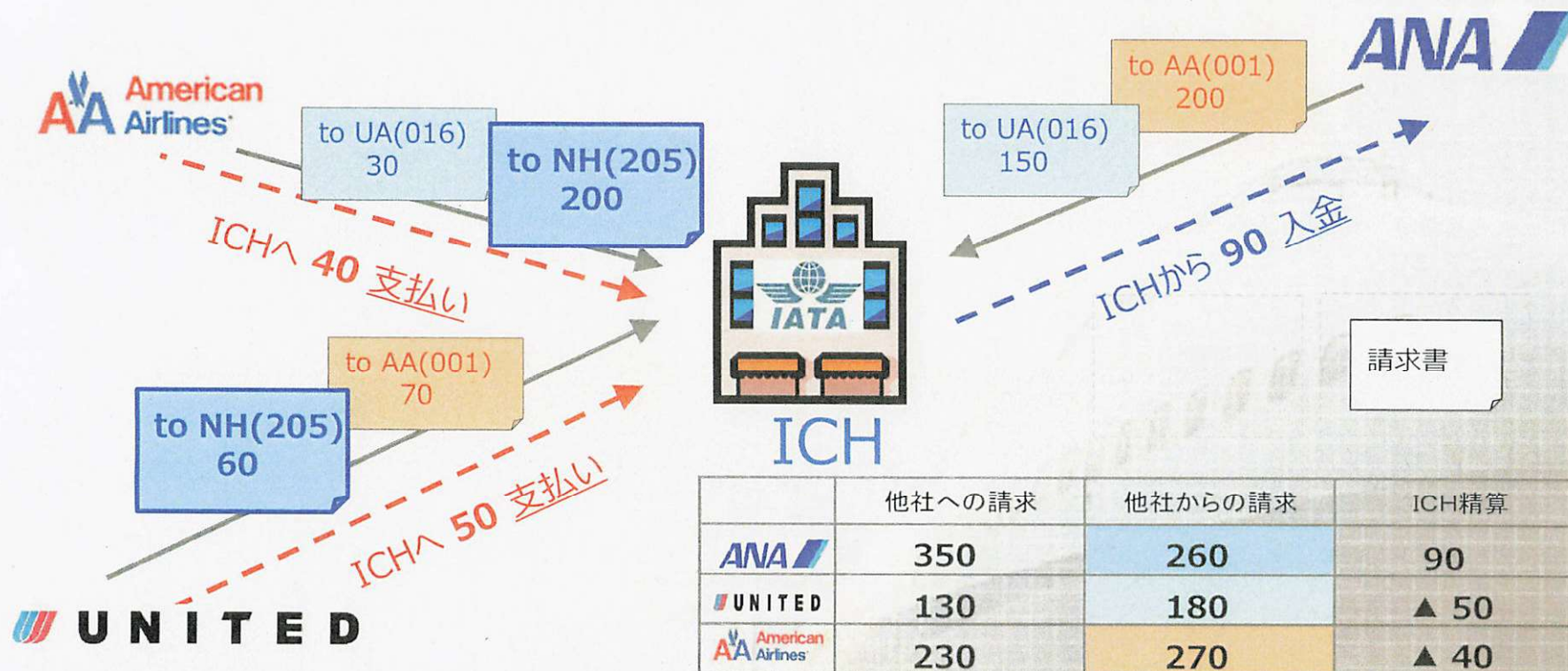


⇒各区間の価値額=区間運賃となるため、プロレーションは不要

航空会社間の精算の仕組み



ICHとは、“IATA Clearing House”の略で、航空会社間の精算を取りまとめる機関。



<ICHのメリット>

- ・各航空会社は、1回の出入金(対ICH)で決済が完了。
- ・ICHが債権データを集計し、最終的な相殺額を算出するため、航空会社は金銭の出入額を最小限に抑えられる。

運送契約の成立



＜航空法106条1項＞

本邦航空事業者は、運送約款を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様である。

2 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、左の基準によつてこれをしなければならない。

- 一 公衆の正当な利益を害するおそれがないものであること。
- 二 少くとも運賃及び料金の收受並びに運送に関する事業者の責任に関する事項が定められていること。

オーバーセールスへの対応(国内線)



『ANA国内旅客運送約款 第24条 会社の都合による取消変更』

2. 会社の都合によって、予約便への搭乗手続を求める旅客(中略)の数が、予約便の座席定数よりも多くなってしまったため、一部の旅客に対し座席の提供ができなくなる場合には、会社は、有効な座席予約を有する旅客であって、会社の協力依頼に応じて自主的に当該予約便への搭乗をとりやめる者の募集を行います。この場合において、会社は、当該依頼に応じて搭乗をとりやめる旅客に対しては、本条第1項による取扱いに加えて、会社の定める一定額の協力金の支払等を行います。

フレックストラベラー制度

ANAが提示する協力金額および代替交通手段に同意され、自主的に便の変更等についてご了承いただける方を募り、ご協力いただいたお客様に対して、協力金の支払いおよび代替交通手段の提供を行う制度

オーバーセールスへの対応(国際線)



国内線と異なり、運送約款における詳細の記載や、フレックストラベラー制度は存在しないが、関連法令や社内規定に基づき対応。

■ 米国における法規制 (14 C.F.R. Part 250 Oversales)

非自発的に降機を余儀なくされた旅客への補償金額等を規定。

(米国発国際線にも適用。)

到着遅延時間 (振替便の到着予定時刻 - 当初 搭乗予定便の到着予定時刻)	1時間以下	1時間超4時間 以下	4時間超
補償金額	支払不要	運賃の200% (最大675USD)	運賃の400% (最大 1350USD)

※航空会社の補償を拒否し、訴訟にて損害賠償請求することも可。

オーバーセールスへの対応(国際線)



■ EUにおける法規制 (REGULATION (EC) No 261/2004)

非自発的に降機を余儀なくされた旅客への補償金額等を規定。

(EU発国際線にも適用。)

飛行距離	1500km以下	1500km超 3500km以下	3500km超
補償金額	250EUR	400EUR	600EUR

※補償金額を超える実損害が発生した場合、別途請求することも可能。

【欧米における法規制の背景】

1990年代以降の航空規制緩和(オープン・スカイ)、格安航空会社の台頭などにより、航空会社間の競争は激化し、運賃は下がった。

一方、消費者の誤認を招く安売り広告や、オーバーセールスにより非自発的に降機を余儀なくされる旅客への対応等が、社会問題となった。

運送約款の概要

国内運送約款のポイント



ANAに故意または重大な過失があった場合は非適用

対象	責任原理	賠償限度額	適用となる条項
旅客	過失推定	無制限	内旅42条1項・3項等
受託手荷物	過失推定	15万円 / 人	内旅42条2項・3項、 46条、48条等
持込手荷物	過失責任	15万円 / 人	内旅42条4項、 46条、48条等
貨物	過失推定	3万円	内貨42条、43条等

ANAの
管理下

旅客の
管理下

※ 内旅＝国内旅客運送約款
内貨＝国内貨物運送約款

国際運送約款のポイント



ANAに故意または重大な過失があった場合、
モントリオール条約が適用となる貨物を除き非適用

対象		責任原理	賠償限度額	適用となる条項
旅客	11万3100 SDR以下	厳格責任	無制限	モントリオール条約17条1項、21条 際旅18条(B)(3)(a) 等
	11万3100 SDR超	過失推定		
受託手荷物	ワルソー	過失推定	17SDR/kg	際旅18条(B)(4)(b)等
	モントリオール	厳格責任	1131SDR/人	モントリオール条約17条2項、 22条2項、際旅18条(B)(4)(a)等
持込手荷物	ワルソー	過失責任	332SDR/kg	際旅18条(B)(4)(b)等
	モントリオール		1131SDR/人	モントリオール条約17条2項、22条2項 際旅18条(B)(4)(a)等
貨物	ワルソー	過失推定	19SDR/kg	際貨13条(B)(4)(a)等
	モントリオール	厳格責任		モントリオール条約18条、 際貨13条(B)(4)(a)等

※ 1SDR=155.06円 (2017年8月時点) ※ 際旅=国際運送約款(旅客及び手荷物)
際貨=国際貨物約款

モントリオール条約・ワルソー条約とは



	モントリオール条約		ワルソー条約
正式名称	国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約		
採択年	1999年		1929年
賠償限度額	無制限		12万5000金フラン (昭和28年当時で約299万円) (1955年のヘーグ改正条約で 25万金フランに増額)
責任原理 (旅客の死傷)	113,100SDR以 下の損害	厳格責任	過失推定
	113,100SDR超 の損害	過失推定	
制定趣旨	喪失利益の回復の原則に 基づく衡平な賠償		未熟な民間航空産業の成長促進

紛争・訴訟になりやすい事例

モントリオール条約17条1項「事故」の判断



第17条 旅客の死亡及び身体の傷害並びに手荷物の損害

1. 運送人は、旅客の死亡又は身体の傷害の場合における損害については、その死亡又は傷害の原因となった事故が航空機上で生じ又は乗降のための作業中に生じたものであることのみを条件として、責任を負う。
(前身のワルソー条約第17条と、ほぼ同様の文言。)

モントリオール条約(MC)第17条1項(旅客の死亡又は身体の傷害における運送人の損害賠償責任)が適用となる3要件

- ①事故が起きたこと
- ②事故が原因で旅客の死亡又は身体の傷害が発生したこと
- ③事故が航空機上で生じ又は乗降のための作業中に生じたものであること

⇒米国では様々な判例があり、必ずしも一貫性があるとは言えない状況。

モントリオール条約17条1項 「事故」の判断



米国連邦最高裁判所における判例

Saks v. Air France (1985)

【米国連邦最高裁判所判決(原文)】

Liability under Article 17 arises only if a passenger's injury is caused by an unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger, and not where the injury results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft, in which case it has not been caused by an accident under Article 17.

ワルソー条約およびモントリオール条約において定めの無い「事故(accident)」の定義が、以下のとおり確立。

- ・旅客にとって予期せぬ、または通常でない、外因的な出来事。
- ・ただし、航空機の通常の運航に対する旅客自身の内因的な反応によって生じた場合を除く。

モンリオール条約17条1項 「事故」の判断



米国における裁判例

①Ramos v. Transmeridian Airlines(2005)

【事象概要】

- ・原告が、プエルトリコ・カロライナ発ドミニカ共和国・ラスアメリカ行きの機内で着席していたところ、原告の前を通過して窓側の座席に座ろうとした他旅客が、バランスを崩して原告の方に倒れこみ、原告は、腕を骨折した。
- ・原告は、航空会社に対し、損害賠償を請求。

【判決要旨】(プエルトリコ自治連邦区米国連邦地裁)

- ・原告の負傷は、予期せぬ、または通常でない出来事によって発生した。
(他旅客が自身の方に倒れこんでくることは、予期せぬ、または通常でない出来事である。)
- ・ただし、原告の前を通過しようとした旅客は、航空機の運航とは関連が無く、客室乗務員の支援が必要な状況でも無かった。よって、本件は、ワルソー条約で想定する「事故」に該当しない。
⇒航空会社の略式判決の申立てを認め、原告の請求を棄却。

モントリオール条約17条1項 「事故」の判断



米国における裁判例

②Wallace v. Korean Air (2000)

【事象概要】

- ・ソウル発ロサンゼルス行きの機内で、女性旅客(原告)が睡眠を取っている際、隣席の男性旅客から強制わいせつの被害を受けた。
- ・原告の申し出を受け、客室乗務員は、原告を他の座席に変更した。
- ・加害者である男性旅客は、ロサンゼルス空港警察に逮捕され、米国裁判所において有罪であることを認めた。
- ・原告は、本件がワルソー条約第17条における「事故」に該当するとして、航空会社に対し損害賠償を請求した。

【判決要旨】(第二巡回控訴裁判所)

- ・本件は、ワルソー条約第17条の「事故」に該当する。
- ⇒原判決を破棄し、ニューヨーク州南部地区連邦地方裁判所へ差し戻した。
(航空会社が敗訴。)
- (なお、一審においては、航空機の運航と関連が無く、条約上の「事故」に該当しないとして、原告の請求は棄却されていた。)

モントリオール条約17条1項 「事故」の判断



米国における裁判例

②Wallace v. Korean Air (2000)(続き)

【判決要旨】(続き)

- ・原告は、エコノミークラスにおいて、見知らぬ2人の男性の隣の狭いスペースに押し込められた。また、機内が消灯されて、加害男性旅客に目が行き届かない状況になった。
- ・こうした航空運送の特徴が、強制わいせつに対する原告の脆弱性を助長した。
- ・Saks判決が柔軟性を要求していることを認識しつつ、本件は旅客にとって、予期せぬ、又は通常でない、外因的な出来事と言える。

「航空機の運航との関連性」を「事故」の要件とする判例は米国で多く存在するが、「事故」に該当するか否か、乗客間のトラブルという類似の事象においても、米国裁判所の判断は必ずしも一貫していない。

私見(モンリオール条約17条1項「事故」の判断)



予想される環境変化

- ・グローバル化の更なる進展に伴い、条約が適用となる国際航空運送を利用する旅客数が増えることは確実。
- ・今後、モンリオール条約第17条1項、ワルソー条約第17条の「事故」に該当するか否か、日本の裁判所においても争われる可能性はある。

争点となり得ること

- ①「事故」の定義
- ②「航空機の運航、航空運送の特徴との関連性」を「事故」の要件として認めるか

モンリオール条約前文に規定される条約制定趣旨(衡平な賠償、利益の衡平な均衡等)も踏まえると、「航空機の運航、航空運送の特徴との関連性」を、「事故」の要件として認めることには合理性があるのではないか。