第一節

第一章

1-1.研究の背景・目的

近年自動車関連産業の再編が進んでいる。2016年にはトヨタがダイハツを完全子会社化した他、2017年、自動車用安全部品を製造していたタカタが負債総額1兆円を超えて製造業としては戦後最大の経営破綻をした後に米国のジョンソン・セイフティ・システムズ社に事業買収されたことは記憶に新しい。AIによる自動運転や電気自動車など新しい技術だけでなく為替や貿易政策にも翻弄される自動車業界であるが、2019年1月曙ブレーキ工業というブレーキメーカーが経営破たんに陥り、事業再生ADR制度申請を行った。

本論文は前半部でブレーキの世界的メーカーである曙ブレーキ工業がなぜ事業再生ADRを選択するに至ったのか、その要因を財務分析による定量的分析と当時の経営判断などを分析する定性的分析の双方から検証し今後他の企業が同じ轍を踏まないよう喚起していく。更に後半部では2007年の産業活力再生法の改正により制度化された比較的新しい制度である事業再生ADRの有用性を以前から存在する他の制度と比較しながら検証していく他、更なる制度の改善案を提示していく。

|  |
| --- |
|  |

注釈

事業再生ADRとはADR(Alternative Dispute Resolution・裁判外紛争解決手続き)の一種であり、会社の経営が行き詰まった企業の事業再生を目指すにあたり、会社更生法や民事再生法（和議）、破産法などによる裁判所の法的な手続きによる紛争解決の手続きを使わずに、当事者間の話し合いで解決する手続きの事である。

事業再生ADRは民間紛争解決手続を業として行うことを法務大臣により認証され、かつ産活法に基づく事業再生ADRに関する特別な用件を満たし、経済産業大臣の認定を受けたADR事業者を介してのみ行うことができる。

図

第二章

2-1. 曙ブレーキ工業の企業情報概略

曙ブレーキ工業はその名の通り、自動車・自動二輪車用のブレーキを始め、鉄道車両用や産業機械に使われるブレーキを生産するブレーキ専業メーカーである。創業は1929年で自動車向けディスクパッドにおいて日本におけるシェアが40%を獲得している他、自動車レース「Fomula1」のマクラーレンチームのオフィシャルサプライヤーとして部品を供給している。また、自動車のみならず鉄道車両向けのブレーキも生産しており新幹線の非常用ブレーキは1946年の開業以来提供し続けており、非常に高いシェアを持っている。2018年度の連結売上高は2,437億円、全世界の連結従業員数は8,678名となっている。

2-2.曙ブレーキ工業が事業再生ADR申請に踏み切った主因

曙ブレーキ工業が事業再生ADRに踏み切った理由として同社のニュースリリースには「米国メーカーの乗用車生産からの撤退や、生産混乱に起因して次期モデル用ブレーキ製品の受注を逃したこと等の新たな北米事業の課題が生じ、当社グループの経営環境及び財務体質は依然として厳しい状況にあります。このような厳しい経営状況を踏まえ、当社は、産業競争力強化法に基づく特定認証紛争解決手続（以下、「事業再生ADR手続」といいます。）を利用して関係当事者である金融機関の合意のもとで、今後の再成長に向けた強固な収益体質の確立と財務体質の抜本的な改善を目指すことと致しました。」とある。(曙ブレーキ工業ニュースリリースより引用)

整理すると以下のような流れとなる。