

米国「General Motors 社」 再生の法律問題

大 賀 祥 充

[はじめに]

- [1] 「クライスラー社」・「GM 社」の「破綻」報道の不正確さ
 - [2] 「クライスラー社」・「GM 社」の「チャプター・イレブン」適用申請に至った背景
 - [3] 「クライスラー社」の「チャプター・イレブン」適用申請に至る経緯
 - [4] 「チャプター・イレブン」(再生) 手続の概要
 - [5] 「GM 社」の「チャプター・イレブン」申請に至る経緯
 - [6] 「GM 社」の「チャプター・イレブン」適用に基づく再生策
 - [7] 「GM 社」「チャプター・イレブン」適用申請のわが国企業への影響
 - [8] 「クライスラー社」の再生手続完了
 - [9] 「GM 社」の再生手続完了
- [ま と め]

[は じ め に]

2008 (平成21) 年 4 月 30 日, 世界の自動車業界と, 数え切れない程大勢の自動車ユーザー達に衝撃が走った。米国ビッグ・スリーの一角で, 業界第三位の「クライスラー社」が「破綻」して, ニューヨーク市にある米連邦破産裁判所に「破産手続」の申請をしたという。しかも, 業界トップの「ゼネラル・モーターズ社 (以下, 「GM 社」と記す。)) も, 間もなく同様の途を辿るかも知れないという。世界中の注目を集め皆が固唾を呑んで見守るうち, 6 月 1 日, GM 社も, 米国連邦破産法の手続申請を行った。

かつて一世紀以上に亘って世界を席卷し, 米国社会繁栄の象徴であった巨大企業ビッグ・スリーのうち二社が崩れたとなると, これからの自動車

業界は一体どうなるのか、わが国における自動車関連のメーカー、部品サプライヤー、ディーラー等の業界は、あるいはクルマ社会における一般ユーザーの市民生活はどうなるのだろうか。それだけでなく、過酷な金融危機で日常の業務・生活に苦悩している市民の毎日に著しい不安が広まった。

本稿は、この二大自動車会社の米国連邦破産法（The U.S. Bankruptcy Code）第11章（the Chapter 11- Reorganizatin）いわゆる「チャプター・イレブン」手続申請を巡る様々な問題点を採り上げる。

〔1〕「クライスラー社」・「GM社」の「破綻」報道の不正確さ

第一に指摘したいことは、マスコミ各社がこぞって、「クライスラー社」や「GM社」の「連邦破産裁判所への手続申請」・連邦破産法「チャプター・イレブン」の手続申請を、「企業破綻・国有化」・連邦破産法「11条」の手続申請などと大々的に報じたことの不正確さを、先ずは正しく認識すべきであるという点である。何故なら、マスコミ報道はその与える影響が殊の外大きく、誤解が風評被害を生む危険性さえあるからである。

と言うわけは、第一に、米国連邦破産法（the U.S. Bankruptcy-Code）第11章（Chapter 11- Reorganizatin）。以下、「チャプター・イレブン」と記す。）による手続申請は、わが国の法律体系で言えば、「民事再生法（平成11年法律第225号）」の手続申請に相当するものであるから、「会社再生型の法定手続」であって、必ずしも「会社清算型」の「破産法（平成16年法律第75号）」での手続申請ではないからである（因みに、「チャプター・セブン」に、Liquidation（破産・清算）の章がある）。

そして第二に、マスコミは、殆ど全てと言ってよいが（日経までもが）、「the Bankruptcy-Code」の「Chapter 11」を、第11「条」と表現しているけれども、しかし、Chapter 11（チャプター・イレブン）は、あくまで第11「章」であって、決して、「アーティクル・イレブン」（第11「条」）ではないからである。

大賀：米国「General Motors 社」再生の法律問題

以上の二点を先ず銘記していただき、論を進める。

[2] 「クライスラー社」・「GM 社」の「チャプター・イレブン」 適用申請に至った背景

今回、「クライスラー社」や「GM 社」が、米国政府から多額の資金援助を受けながら、会社再生型の「チャプター・イレブン」手続申請を行うに至った理由は一体何であったか。

まず、一昨年「サブプライム」問題に端を発した「金融危機」は、米国ウォール街の主要プレイヤー「リーマン・ブラザーズ社」の破綻に始まった。

その結果、雇用は急激に悪化し、年金資産は急減し、IT 株バブルと住宅バブルとで借金に慣れていた米国消費者の生活を一変させた。自動車産業においても例外ではなく、①ガソリンの価格高騰により販売台数が大幅に落ち込み、反面、小型で比較的燃費の良い、日本車・欧州車などの販売攻勢に追い込まれたこと、②それに比して、米国車は、利益幅の大きい大型車中心の製造販売体制に執着し、低公害で燃費効率の良いクルマの開発に立ち後れがあったこと¹⁾、その上、③労使関係が伝統的に、退職者向けの年金・医療費等負担（その金額は、年額数億円ないし十数億円とも言われる）が極めて大きい体系になっていること、それに、④経営者や高級職員が目にする巨額の報酬を得ていたこと等で経営が圧迫されていたこと、そこには、グローバルな視点での、環境・資源問題、金融危機における消費者マインド、ガソリンの桁外れの高騰により、小型で燃費効率のよいエコ・カーの開発が新興国の主流になってる現状の認識の甘さ等、自動車大国におけるビッグ・スリーの経営者陣に「おごり」がありはしなかったのか、等々で

1) 例えば、「GM 社」の場合、1908年の創業で、T型フォードを追い抜いて以来77年間販売実績世界一を続けたが、二度の石油ショックにも拘わらず利幅の多い大型車頼みを止めず、折角他社に先駆けて商用化した電気自動車「EV1」も、採算が採れないとしてけ打ち切っている（日経・0602付け）という事実もある。

ある（日経・0602付け、0603付け、0624付け）。

そして、「クライスラー社」も、「GM社」も、それぞれその存続のために米政府の支援を要請し、少なからずの資金援助を受けながら、裁判外での再生計画を模索してきた。

オバマ大統領は、「チャプター・イレブン」の適用も視野に入れながら、条件付の大胆な再生計画を示した。例えば、「GM社」の場合、大統領作業部会による「GM社再生計画への主な評価」は、以下のようなものであった。すなわち、①再生計画は、ペースが遅く、楽観的過ぎる。②利幅が大きいトラックとかSUV（大型多目的スポーツ車）に過度に依存していて、2008年の利益貢献上位20モデルのうち、乗用車は9モデルのみ。③環境技術の開発では、日本の「トヨタ自動車」から一世代以上遅れている。電気自動車「シボレーボルト」で利益を上げるには、大幅な製造コスト削減が必要になる。④退職者向け医療費・年金負担のため2013年ないし14年には、最大年60億ドルの現金が必要であり、年間90万台のクルマを余計に売る必要がある、等々というものであった（日経・0401付け）。

そして、それらを前提に、オバマ大統領が示した条件というのは、第一に、厳しい国際競争の中、中長期的に生き残り可能なシナリオを示すこと、第二に、債権者や全米自動車労組（UAW）など全ての利害関係人が犠牲を払うこと、の二つであった（日経0501付け）。そして、「GM社」のCEOワグナー氏が政府によって事実上更迭され、その後任として3月30日に就任した新CEOのヘンダーソン氏は、同社が2月に提出してきた再生計画を見直し、債務の削減や追加の工場閉鎖などを大胆に進める、と述べた（日経・0401付け）。

オバマ大統領は、前記両社の再生計画策定に、60日の猶予期間（熟慮・交渉期間）を与えたから、その期限は、「クライスラー社」の場合4月30日であり、「GM社」の場合5月31日であったが、仮に期限までに債権者や全米自動車労組との間で債務削減などで合意が得られなければ、「チャプター・イレブン」の適用を申請する可能性を示唆していた（同前）。

しかし、会社を巡る「利害関係人」との度重なる交渉の結果、政府の積極的な協力約束もあって、「クライスラー社」の場合、基本的には、大口の債権者や労組との合意は得られたものの、買収ファンド等の無担保債権者の合意は最後に至るまで得られなかった。

そこで、オバマ大統領は、強力なリーダーシップを発揮して、先ず、「クライスラー社」について、猶予期間の経過した4月30日に、「チャプター・イレブン」の適用申請を行い（日経・0501付け）、続いて、その一ヶ月後の6月1日に「GM 社」についての「チャプター・イレブン」の適用申請を行ったのであった（日経0601付け）。

〔3〕 「クライスラー社」の「チャプター・イレブン」 適用申請に至る経緯

「クライスラー社」は、これまで、米国自動車業界第3位の会社で、クライスラー・ダッジ・ジープ等のブランドを持っていた。従業員数約5万4千人。北米に約30の工場、昨2008（平20）年に世界販売台数は前年比25%減の200万7千台で、第11位であった。

同社は、1970年代後半経営危機に陥り、政府の支援を受けたが、ミニバンのヒットなどで再生した。1990年代に再び経営状態が悪化し、独「ダイムラー社」と合併した。しかし企業統合の効果が出なかったため、2007年に合併を解消。米国投資ファンドの「サーベラス・キャピタル・マネジメント社」が同社株式の約8割を買収。しかし、昨年秋の金融危機にあって再度経営難に陥り、政府に支援を求めている。

(A) 「クライスラー社」の経営不振の原因

ここで、「クライスラー社」の経営不振の原因はどこにあるかを概観しておく。

同社の世界販売の約9割は北米市場で、米国一極集中が第一の背景にある。第二に、2008年の米国販売での大型車比率が7割を超える。これは、

07年の独「ダイムラー社」との合併解消によって、環境技術や海外進出への足場を失ってしまい、自動車業界が多極化競争時代に入る時期にビジネスモデル転換に決定的に出遅れたことが最大の原因と見てよいであろう（日経・0503付け）。

(B) オバマ大統領の「クライスラー社」支援体制

米大統領作業部会は「クライスラー社」に対する支援のための条件として、①伊「フィアット社」との提携最終合意、②大半の担保付債務、全ての無担保債務などの削減、③融資返済の予定などを示した事業計画の提示、④債務処理手段としては「チャプター・イレブン」の活用も視野に入れる、ことなどを挙げていた（日経・0402付け）²⁾。

この「クライスラー社」が「チャプター・イレブン」の手続申請を行ったことは、オバマ大統領が4月30日の記者会見で明らかにした（日経ほか各紙・0501付け）。「クライスラー社」の資産規模は約500億ドル（4兆9千億円）、その時点で、「チャプター・イレブン」申請の製造業では過去最大規模。金融業以外では旧「ワールド・コム」、 「エンロン」に次ぐ第3番目の規模であった（同前）。オバマ大統領の記者会見での発言骨子は、以下の通り。

- (a) 「クライスラー社」の再建に向けた「チャプター・イレブン」活用を支持する。
- (b) 「チャプター・イレブン」に基づく手続は短期のものになる。
- (c) 「フィアット社」提携は、「クライスラー社」にとって「生き残り」だけでなく、成長のチャンス」を与える。
- (d) 提携により3万人の雇用を維持できる。

2) 政府は、その代わり、支援継続の条件として、4月30日までに、労務費削減と医療費削減、「フィアット社」との提携での合意を要求。因みに、世界の新車販売ランキング11位の「クライスラー社」が、同10位の「フィアット社」と提携した場合、同7位の「ホンダ」を抜いて7位となる。と言うのは、労組（UAW）や大口債権者とは合意が得られたものの、ヘッジファンドなど一部の小口債権者との交渉が難航し、交渉期限の日（4月30日）の前日（29日）には交渉が決裂していたからである（日経・0501付け）。

大賀：米国「General Motors 社」再生の法律問題

(e) 「クライスラー社」の存続に、いつまでも税金を使い続けることは出来ない。

(f) 労組と主要な債権者は「チャプター・イレブン」適用回避に向けた条件で合意したのに、一部の投資家とヘッジファンドは合意しなかった（ことは遺憾の意）³⁾、

というものであった（日経・0501'09付け）。

「クライスラー社」は、「チャプター・イレブン」の適用申請で、30日ないし60日の短期間内の決着を目指す見通しとされている。政府は、30億ないし35億ドルを追加融資し、「チャプター・イレブン」手続終了後に最大限45億ドルを追加は融資するとされている（以上、日経・0501付け）。

「クライスラー社」に対する支援の内容は、具体的には以下の通り。

(ア) 伊「フィアット社」との提携により、同社が「クライスラー社」に技術提供と出資をする（(35%の株式を取得・保有し、3人の取締役を送ることになる）。

(イ) 米国政府は、法的管理下の運転資金として約33億ドルを融資し、手続終了後に最大45億ドルを追加支援する（米国政府及びカナダ政府で、10%の株式を保有する）。

(ウ) カナダ政府も、「クライスラー社」が事業展開している関係上、雇用維持の観点から、24億2千万ドルの資金援助。

3) 「クライスラー社」の再建計画に反対の態度を崩さない「ファンド」側に対し、米財務相は債務の圧縮額を小幅に減らす譲歩案を示したが、溝は埋まらなかったことを指している（日経0502'09付け）。

小口債権者が強硬姿勢を貫いた背景には、金融危機で自らが経営不振に悩んでおり、American International Group (AIG) やシティ・グループのように公的資金を受けてるわけではないこと、あるいはまた、「クライスラー社」の「チャプター・イレブン」適用申請の場合には、その際支払われる保険金を期待しているファンドもあったとか、言われている（同前）。

しかも、オバマ大統領が投資会社を非難したのには、彼らが「クライスラー社」の小口債券を買い集め、焦げ付いた時には損失を補填してもらえるところの「CDS (credit default swap)」と呼ばれる金融商品も保険として買っていたからだと報じられている（日経・0511付け）。

- (エ) 労組は、外国メーカーより高い労務費削減（その結果、UAWの債権の過半は株式化されて、約55%の株式を持つことになる）。
- (オ) 債権者は、(JP モルガンヤシティ・グループなど) 主要債権団が69億ドルの債権額を圧縮（約7割カット）⁴⁾。

「チャプター・イレブン」の内容については後にまた触れるが、同手続申請後は、裁判所の関与の下に、資産は保全され、債務削減や不振事業の売却・整理、ディーラー数の削減等⁵⁾、会社再生策が迅速に進められることになる。

こうした、大手自動車メーカーの再生計画の可否の判断は、実は、前政権の G. W. ブッシュ大統領時代からの懸案事項であって、先送りされていたものである（日経・0502 付け）。業界第3位の「クライスラー社」が再生計画に失敗した場合、失業者数は更に増加するし、追加融資による支援の継続にも国民の批判は強い。また一ヶ月後には、「GM社」の再生計画の提出期限を迎えるという真に厳しい状況の中でのオバマ大統領の一大決断であったと言ってよいであろう。

その上、オバマ大統領は、事前に周到な再建計画を練っていたようである。3月末には、部品メーカーの金融支援措置⁶⁾ など、「チャプター・イレブン」申請に備え安全網を張って、取引先や消費者の損害が広がらないよう手立てを打っていた。30日ないし60日の短期間で「チャプター・イレブン」

4) 新生「クライスラー社」の取締役は、米国政府任命が4人、伊「フィアット社」任命が3人、UAW およびカナダ政府の任命が各1人の予定（日経・0502'09 付け）。

5) これまでの金融機関との融資契約や労働協約、その他の取引先との契約を一気に見直しし易くなる。また、契約ディーラーとの契約見直しに伴う訴訟リスクも減るから、非効率的なディーラー網を縮小し易くなる利点などもある（日経・0501 付け）。因みに、「GM社」は、2000年に老舗販売チャネルの「オールズモバイル」の廃止を表明したが、契約を打ち切ったディーラーから巨額の損害賠償請求を受けたことがある（日経・0602 付け）。

6) 米自動車部品メーカーの業界団体、米国自動車部品工業会（MEMA）は、既に50億ドルの経済的支援を受けていたが、さらに最大100億ドルの追加支援を要請した（日経・0612 付け）。

ン」手続を終えるというスピード再生を宣言していたから、混乱の拡大を防ぐリスク管理が優先されていたことになる（日経・0502付け）。

「クライスラー社」への政府支援は、実は、1ヵ月後に迫っていた「GM社」への対応にも係わるものであっただけに、オバマ政権にとっては試金石のような側面があった。その上、「クライスラー社」の場合、伊「フィアット社」が買収に名乗りを上げたため、政府の「クライスラー社」への出資比率は8%に止まっていた（日経・0602付け）のに対して、「GM社」の場合には、米国製造業界史上最大の事例であったし、支援の額も極めて巨額で、米政府及びカナダ政府で、「新GM社」株式の72%に上るものであり、オバマ大統領としては、正に正念場であったわけである。

[4] 「チャプター・イレブン」(再生) 手続の概要

米国連邦破産法⁷⁾ 第11章（いわゆるチャプター・イレブン）によれば、手続等の概要は以下の通りである。

(一) [手続の開始]

「チャプター・イレブン」(再生)の手続は、当事者の「申立て (filing of petition)」により開始される⁸⁾。当該会社の債務者つまり会社自体が申立てる場合 (voluntary case・301条) と、当該会社の債権者が申立てる場合 (involuntary case・302条)⁹⁾ とがある。

7) 米国連邦破産法 (U.S. Code Title 11- Bankruptcy Code) は、合衆国法典の第11編に当たり、個人や企業の、倒産処理・再生等を定めた法典で、その第7章に「破産」(Chapter 7- Liquidation under the Bankruptcy Code) に関する規定、また、第11章に「再生」(Chapter 11- Reorganization under the Bankruptcy Code) に関する規定が設けられている。本文中の条文は、同法の条文を指す。

8) Lewis KRUGER: “Commencing a Case” in “Current Developments in Bankruptcy and Reorganization 1982” (ed. by Arnold M. QUITTNER/LewisKRUGER/COCHARIMEN. Practising Law Institute). P. 153.

9) 債権者が申立てる場合、総債権者数が12人未満であれば、各債権者が単独で申立ができるが、総債権者数が12人以上であれば、3人以上の債権者の共同申立が必要である。いずれの場合にも、申立債権者の総債権額は13,475ドル以上でなければならない。

このように、米国連邦破産法の「チャプター・イレブン」では、「申立の要件」が定められていない点の一つの大きな特徴と言える。

この点、わが国の法律制度では、(一)破産原因(支払不能や債務超過)があること(破産法15条・16条)や、(二)①債務者に破産の事実が生ずるおそれがあるとき、②債務者が事業の継続に著しい支障を来すことなく弁済期にある債務を弁済することができないとき(民事再生法21条1項、前段・後段)¹⁰⁾、株式会社についてのみ認められる「会社更生法」(平成14年法律第154号)の場合(同法17条1項1号・2号と同旨)に限って、法的手続の申立ができることとされているのと異なる。

このように、「チャプター・イレブン」手続申請の要件が定められていない結果、米国の場合、支払不能や債務超過である必要もなければ、資金繰りが苦しいなど「会社が窮境にある」ということすら必要ではない¹¹⁾。

従って、米国の「チャプター・イレブン」制度は例えば、企業における労使間で労働協約の改訂につき、互いに誠実に交渉を重ねてもなお合意の得られないような場合であっても、「チャプター・イレブン」の適用申請をして、同法の規程に従った手続に則り、最終的には債権者集会の承認と裁判所の許可が得られるならば、労働協約の破棄さえ可能というものであるから¹²⁾、非常に使い易い制度¹³⁾であると言えるのである。

10) 民事再生手続の開始の申立は、債務者からすることができるほか、①の場合には、債権者からもすることができる(同条2項。なお、会社更生手続開始の申立は、①の場合、(あ)当該株式会社の資本金の額の10分の1以上に当たる債権を有する債権者、又は、(い)当該株式会社の総株主の議決権の10分の1以上を有する株主も、申立をすることができる(同法同条2項)。

11) 高木新二郎「米 GM 問題から考える事業再生の方向」日経・平成21年4月7日付け参照。

12) ただし、債権者による申立に対して債務者が異議を唱えた場合には、債務者が期限の到来した債務を支払っていない場合等一定の要件を満たす場合にのみ、裁判所が手続開始命令(order for relief)を下す(303条(h))。これに対して、債務者による申立の場合には、自動的に手続開始命令があったものと見なされることになっている(301条(b))。

13) 米国では、大手航空会社が労働協約の破棄・改定を求めて、「チャプター・イレブン」の適用申請をした例とか、石綿吸引被害者の集団訴訟に対抗して、将来の

その上、会社が「チャプター・イレブン」の申立をすれば、当然に（すなわち、別途命令等を得なくても）手続が開始される仕組みとなっている（362条）。これを「自動的停止（automatic stay）」と呼ぶ。そして、自動的停止の効力は、取立て訴訟のみならず、例えば、勝訴判決の執行、担保権の設定や対抗力の具備及び実行、相殺等にも及ぶ。裁判所は、（自動停止を継続することにより債権者が本来期待できるような回収が出来なくなるような場合など）正当な理由があるときには、債権者等の利害関係人の要請に基づき個別に自動停止を解除（relief from stay）することができるものとされている。

この点、わが国の民事再生法制度では、申立の要件が定められている（同法21条）と同時に、裁判所の手続開始決定が予定されていて（同法33条・民事再生規則17条）、裁判所の開始決定に伴い更正債務者（同法38条）の地位が定まり、場合によっては、利害関係人の申立又は職権により、管財人による管理命令（同法64条）等により、諸手続の中止・中断・制限等（同法39条以下）が行われ、また、取引の相手方に対する影響についても規定されている（同法64条以下）¹⁴⁾。

これに反して米国の場合には、これらの手続が不要であり、保全処分（同法30条参照）などは必要がないのであるから、使い勝手がよいと言ってよからう。

以上述べたように、このように、「チャプター・イレブン」手続申請は、企業の「破綻」・「破産」では必ずしもないことを、正確に認識する必要がある。連邦破産法の適用申請を「破綻」・「破産」と報じることは、無知ないし認識不足の謗りを免れないし、わが国の法制度の下に、「民事再生法」の適用申請が、「事実上破綻」と捉えるのとは、事情・背景が異なるのであ

↘ 損失賠償請求に対する支払方法を定めるためにこの制度を利用した例もあるという（高木・前掲注12）参照）。

14) 前述のように、使い勝手のよい、米国の「チャプター・イレブン」の制度に倣って企業の再生・債権の制度を各国も導入した。わが国もその例に漏れないが、裁判所による「開始決定」とか、「当事者の申し立て又は職権による、中止命令」の制度を導入している（「民事再生」33条、「会社更生法」24条など）。

る。このことを度外視して、「破綻」・「破産」と報じることは、むしろ、「風評被害」を齎す恐れがあって、有害ですらあると言えよう。

その意味では、連邦「破産法」(U.S. Bankruptcy-Code)と云い、「再生」(Reorganization)と言っても、それを「企業の破綻・破産」とは受け止めないで済むような米国の「チャプター・イレブン」制度の「使い易さ」はわが国でも「立法論」として参考にし、その導入の適否を検討してよいのではなかろうか。

(二) 「管財人 (Trustee)」・「占有債務者 (debtor in possession, DIP)」

「チャプター・イレブン」手続の場合、通常は債務者サイドの旧経営陣が「管財人」の立場で、引き続き事業を継続することができる。これを「占有債務者 (debtor in possession = DIP)」という。ただし、占有債務者に詐欺的行為や重大な経営過誤があった等の正当な理由があるときには、利害関係人又は連邦管財官の申立により、裁判所が「管財人 (Trustee)」の選任を命令することがある (1104条)¹⁵⁾。

管財人は、財団を代表する (323条) ほか、否認権の行使を通じて、財団の維持充実を図る (547条) 職務・責任がある。

(三) 「債権者集会 (meeting of creditors)」

手続開始後、合理的な期間内に債権者集会が開かれ (341条(a)項)、債務者の審尋 (343条) が行われる。

(四) 「債権者委員会 (committee of creditors)」

手続開始後、出来るだけ速やかに連邦管財官 (United States Trustee) は、債権額の大きい順に7名の無担保債権者からなる「債権者委員会」を編成しなければならない (1102条。必要的機関とされている)。この委員会は、担保債権者の權益を代表して以下の役割を果たす (1103条)。

- 1) 手続の進行に関して、管財人等に意見を表明する。

15) 連邦破産法第7章 (「チャプター・セブン」「破産・清算」(Liquidation under the Bankruptcy Code) の手続 (再生手続から移行 (Cnvert) された場合も含む) では、管財人は必ず選任される。管財人は、財団の代表者である (323条)。

- 2) 債務者の財務状況な事業の経営状況，更には事業の継続の可否を調査する。
- 3) 再建計画の策定に参画する。
- 4) 占有債務者（旧経営者）を解任し，管財人の選任を申立てる。

(五) 「債権関係証明の届け出 (filing of proof of claims and interests)」

債権者が権利行使をするためには，自らの債権関係について，「債権関係証明の届け出」を裁判所に対して提出しなければならないのが原則である(501条)。債権者は正規の管財人に「債権証明の届け出 (filing of proof of claim)」を裁判所に提出できる(521条(a)項)。持分所有者も同様である(同前)。それらか適時になされなければ，債務者又は管財人が提出できる(501条(c)項)。

もっとも，「チャプター・イレブン」においては，債務者 (debter) に対しては，次のような義務 (duties) と恩恵 (benefits) が課せられている。すなわち，①「債権者表 (a list of creditors)」，②「資産 (財産) と債務を記した表 (schedule of assets and liabilities)」，③「現時点の収支表 (a schedule of current income and current expenditures)」，④「債務者の財務状況報告書 (a statement of the debtor's financial affairs)」の提出が義務づけられている。しかし，そのうちの②に記載されている債権の届出があったものと見なされることになっているので(1111条)，他は改めて提出する必要はない。

(六) 「債権者及び債権の認容 (allowance of claims or interests)」

裁判所に提出された「債権関係証明」に記載された債権は，一定の期間内に異議がない限り，認容されたものと見なされる(502条(a)項)。管財人その他の利害関係者から異議が出されたときには，裁判所がその債権の認否を決定する(502条(b)項)。

(七) 「破産手続への移行 (Conversion)」

「チャプター・イレブン」の手続は，再生の見込みが立たない等のときなら，債権者によって申立てられたとき等の一定の場合を除き，債務者はいつでも，「チャプター・イレブン」の手続から，「チャプター・セブン

(Liquidatin (破産・清算手続))」に移行 (convert) できる (1112条)。

これは「企業再建型の法的手続」である「チャプター・イレブン」とは異なって、「清算型」の整理手続である（わが国の「民事再生法」248条以下参照）。

以上述べたように、「チャプター・イレブン」の手続は、債務者の事業を停止させることなく、かえって、事業を継続しながら、債務者の再建を目指すものである。

(八) 「財団財産の処分」

管財人は、通常の商行為 (ordinary course of business) の範囲内であれば、財団財産を、自由に（公示及び審尋をする必要なく）販売したり、リースしたり、あるいは使用したりすることができる (363条(c)項)。そうでない場合には、裁判所の許可が要る)。

(九) 「資金調達」

管財人は、通常の商行為の範囲内であれば、債権を取得したり債務を負担したりすることは自由に（公示及び審尋をする必要なく）できる (364条(b)項)。無担保による借入れは自由に（公示及び審尋をする必要なく）できる (364条(a)項)。借入れが通常の商行為の半を超える場合には、裁判所の許可が要る。いずれの場合にも、借入れた債務は共益費用 (administrative expenae) として、優先的返済 (優先弁済) の対象となる (364条(c)項(1))。

前記のような借入れができない場合には、管財人は裁判所の許可を得て、共益費用から優先的に弁済をするという条件で無担保の借入れをしたり、財団財産を担保に借入れをしたり、あるいは既に担保に供されている財産に劣後的担保権を設定して借入れをしたりすることができる (364条(c)項)。更に、このような借入れもできない場合には、既存の担保権に優先する担保権を設定しての借入れが裁判所によって許可されることもある。この場合には、既存の担保権者に対して適切な権利保護の措置 (adequate protectin) が必要とされる (364条(d)項)。

このように、「チャプター・イレブン」に基づく債務者に対して、法の規

定により優遇される貸し付けを通常の場合借入人は占有債務者 (Debtr in Possession=DIP) であることから、「DIP ファイナンス (DIP Financing)」と呼ばれている。

(一〇) 「未履行契約 (executory contracts)」や「期間満了前のリース契約 (unexpired leases)」に関する管財人の権限」

「チャプター・イレブン」の適用申請時点では、債務者は種々の契約上の義務を負担している。例えば、メーカーの場合で言うと、製品の供給契約、原材料の購入契約、工場の賃貸借契約、機械のリース契約等を締結しているのが通常の状態であろう。これらの内、未履行の契約上の債務や期限満了前のリース契約上の債務（以下、両者を纏めて「債務者の義務」と呼んでおく）は、それらをそのままの状態にして置いたのでは、債務者の再生は見込めないことになる。

そこで、法は、裁判所の承認を条件に、管財人に対し、次のような権限を与えている (365条(a)項)。すなわち、(ア) 再生のためには負担となるような「債務者の義務」を否認 (reject) したり、あるいは (イ) 第三者に譲渡 (assign) したり、あるいは (ウ) 事業の継続のために必要なものは引受け (assume) たりすることができる (365条(a)項)。

このような「債務者の義務」に関する権限は、管財人 (占有債務者も含む) のみが有する。この際、契約当事者の一方が倒産状態になったり、「チャプター・イレブン」の申立てをした場合には、「相手方当事者は契約を、一方的に解除できる旨を定めている契約条項 (ipso fact clause)」は、連邦破産法上無効とされている (365条(c)項(1)号)。また、譲渡を禁止する条項や譲渡によって契約が終了する旨を定める条項も無効である (365条(f)項)。管財人は、再建計画の裁判所による承認の前ならば、いつでも前述の権限を行使できるが、債務者の住居用不動産または動産に関する義務は、免除の決定後60日以内に行使されなかつたときは、契約は否認されたものと見なされる (365条(d)項)。

管財人による「否認 (reject)」の効果

管財人が「債務者の義務」を「否認」した場合には、債務者は将来の履行義務から開放される。ただし、否認により債務者は契約違反となるから、これによる損害の賠償義務を契約相手方に対して負うことになる。この賠償請求権は、「チャプター・イレブン」の申立て前に債務不履行を冒した場合の損害賠償請求権と同様に（つまり、一般債権として）取り扱われる（365条(g)項(1)号）。

管財人による「引受け (assume)」の効果

管財人が「債務者の義務」を「引受」けた場合には、契約相手方は引き続き義務を履行しなければならない。ただし、債務者側に、既存契約違反があったときは、その損害を賠償したり、将来の項に関する適切な権利保護の措置を提供するのでなければ、引受けができない（365条(b)項）。

管財人による「契約譲渡 (assign)」の効果

管財人は、契約を譲渡しようとするときは、それ以前に当該契約を「引受け」しなければならず、しかも契約の譲受人による将来の履行に関する適切な権利保護の措置を提供しなければならない（365条(f)項）。

(一) 「再生計画 (案) (Reorganizatin Plan)」

「チャプター・イレブン」の主要な目的は、言うまでもなく、「再生計画 (案) (Reorganizatin Plan)」が利害関係人（再生債権者や債務者の株主等）によって承認され、これが裁判所によって認証されて、利害関係人の権利関係が変更（債権金額のカット、返済条件・金利等の緩和・変更等）された上で、計画に基づいて、債務者が債務を返済し、事業を再生させることにある。

そこで、法は、再生計画 (案) (plan) の提出 (filing a plan) について、「チャプター・イレブン」の申立て (a petition commencing a voluntary case) に基づき「手続開始の期日 (the date of the order for relief)」から120日間は、債務者のみが再生計画案の提出ができる（1121条(b)項）ものと定めている。仮に、債務者がその期間内に再生計画案を提出しなかった場合には、他の利害関係人（具体的には、債権者・債権者委員会・債務者の株主等）が再生計画案

を提出できる (1121条(c)項)。

(一) 「利害関係の分類 (Classification of Claims or Interests)」

債務者を巡る利害関係は、その内容・性質によって、いくつかのクラス (Classes) に分類することができる。実質的に同等な (substantially similar) 利害関係は、同一のクラスに振り分けることになる (1122条(a)項)。クラス毎の債権の取扱は、その債権金額の減額割合とか、返済条件が同一なら、同じクラスに分類する (1123条(a)項)。つまり、同一クラスにおける債権金額の減額割合、返済条件 (分割払いの回数等) は、同一でなければならない。

つ 「再生計画案の承認 (Acceptance of Plan)」

裁判所に提出された再生家計画案は、利害関係人によって、承認 (Acceptance) または否認 (Reject) される (1126条(a)項)。

再生計画案の承認のためには、各クラス毎に、債権者数において過半数、かつ、債権金額において3分の2以上の賛成が必要であって (126条(c)項)、しかも全てのクラスで承認される必要がある。

もっとも、(ア) 再生計画案によって利害関係 (権利等) の内容に変更のないクラスについては、承認は必要ではない。また、(イ) 債権金額の全額が即時に支払われるクラスについても同様である。いずれもそれらの利益が害されていない (not impaired) からである (1126条(f)項, 1124条)。

また、利益を害されるクラスの中の一つが計画案の承認に反対している場合であっても、利益を害される他のクラスのうち、少なくとも一つのクラスが承認しており、かつ、再生計画案が「公正・衡平 (fair and equitable)」であって、しかも「不公平に差別 (discriminate unfairly)」しているのでなければ、たとえ不承認のクラスがあっても、裁判所は、再生計画の「認証 (confirm)」をすることができるものとされている (1129条(a)項(10)号, 同条項(b)項)。

このように、あるクラスの反対があっても、これを押し切って再生計画の承認を得ることができることを「クラム・ダウン (Cramdown/cram down)」

という¹⁶⁾。

(一四) 「認証 (Confirmation)」とその効果 (Effect of Confirmation)

利害関係人の各クラスについて必要な承認が得られれば、裁判所は、当該再生計画案が「チャプター・イレブン」所定の諸要件 (例えば、計画案が法令に違反せず、誠実に作成されていることとか、「共益費用 (administrative expenae)」が全額支払可能とか、計画の実現可能性など) を満たしているかを審査した上で、この計画案を「認証 (confirm)」する (1129条)。これで再生計画は法的に確定することになるから、計画案に反対した利害関係人も、これに拘束され、債務者の負担する債務は、再生計画における金額・返済方法等に変更され、認証以前に生じた債務は、「免責 (discharge)」されることになる (1149条)。

(一五) 「再生計画の実行 (Implementation of plan)」

債務者は、認証された再生計画 (a confirmed plan) 及び裁判所の命令 (with the orders of the court) に従って、再生計画の実行をしなければならない (1142条(a)項)。

裁判所は、財産の引受け、譲渡、その他必要な行為を指示する (同条(b)項)。

(一六) 「事前調整型の再生手続 (「Pre-negotiated Chapter 11」または、「Pre-arranged Chapter 11」)」

これまで見てきたように、「チャプター・イレブン」の手続は、債務者その他の利害関係人から手続の申立があると、当然に (別途裁判所の命令等を得なくても) 手続が開始される (362条。いわゆる「自動的停止 (automatic stay)」。そして、債務者その他の利害関係人から「再生計画案」が提出 (filing a plan) されて、クラス毎に賛否を採り、このクラスについて承認を受ければ (前述の一定の要件を満たせば、賛成と認められる場合を含む。)、その

16) 「クラム・ダウン」については、Allan G. Sweig: “CRAM DOWN”: in “Current Developments in Bankruptcy and Reorganization” 1982 (ed. by Arnold M. QUITTNER/Lewis KRUGER/COCHARIMEN. Practising Law Institute). PP. 637.

再生計画は裁判所が認証 (confirm) して、それに従って再生が実行されることになる。しかし、利害関係人が多い時には、再建計画案の提出・承認・認証までに、かなりの時日と手間暇・費用を要することが予想される。そこで、「チャプター・イレブン」手続の申立前に、債権者等利害関係人との間で「事前調整」をし、再建計画案の大意に関する、利害関係人間の合意 (plan support agreement) を得た上で、「チャプター・イレブン」の手続申請をすることがある。そして、その後比較的短い期間内に、合意内容に基づいた再生計画を提出し、これを合意内容に基づいて承認するもので、これが認可されることになるから、時間的にも、費用的にも節約できる。これを「事前調整型」の「チャプター・イレブン」(「Pre-negotiated Chapter 11」または、「Pre-arranged Chapter 11」) という¹⁷⁾。

例えば、債務者が、債権者その他の利害関係人との間で再生計画案の大意に関して合意 (plan support agreement or lock-up agreement) に達した上で、「チャプター・イレブン」手続の申立て (petition) をする場合には、利害関係人は、事前の合意内容に基づいた「再生計画案」を提出し、また、事前の合意に基づいてこれを承認するから、結果的に比較的短い期間内に事業の再生を図ることが可能となろう。その際、全ての利害関係人のクラスの承認はたとえ得られていなくても、法の認める一定要件を満たす限りで承認が認められているから、その要件を満たす限りで、全ての承認を採らなくてもよいため申立てをすることもありうる¹⁸⁾。

「クライスラー社」の場合も、「GM 社」の場合も、この事前調整型の「チャプター・イレブン」手続が利用された。具体的には、「クライスラー社」は、4月末、債務削減について大口債権者の合意を得て（事前調整型の）「チャプター・イレブン」手続の申請をしたため、市場に大きな混乱は

17) 事前調整型の手続の場合、短ければ1ヵ月～3ヵ月程度で再生が完了するとされている（中国・0602付け）。

18) また逆に、予め再生計画案を策定し、その承認に必要な利害関係人クラスの同意を得ていた場合には、その段階で「チャプター・イレブン」を申立てることもある。この場合を「pre-packaged Chapter 11」と言う。

なかったとされている（中国・0602付け）。

また、「GM社」の場合も、オバマ大統領が「チャプター・イレブン」の適用申請を示唆しつつ、条件を整えば政府が強力に支援する姿勢を明確にしていたから、さしたる混乱はなく、市場も平静であった。

現に、「クライスラー社」の場合、4月30日の「チャプター・イレブン」申請後、42日目の6月10日には、手続はほぼ完了しているし、「GM社」の場合も、6月1日申請後35日目の7月5日に完了している。

利害関係者間の利害の調整を予め事前しておくことによって、再生の完了を時間的に短期間に処理できるから、手続全体としては迅速化されることになろう。

私見では、このような「事前調整型の企業再生手続」を、わが国においても法制度化することを検討してみても如何であろうか。という訳は、民事再生手続には、それなりの手間暇・時間が要るとされているが¹⁹⁾、企業が窮境にあって、再生を目指す場合、短期間内での支援と将来の見通しが立つことは、風評被害もそれだけ少なくなるから、利害関係人間で事前調整ができるならば、早ければ早いほど、当該企業の再生に役立つのみならず、連鎖被害を食い止められるからである²⁰⁾。

その際、わが国の民事再生法の申立原因を事業の破綻に限定しないことが可能か、適当か。また、米「チャプター・イレブン」(再生)法における「クラム・ダウン」の方式を採るべき否か。種々検討してみる必要があろう。

[5] 「GM社」の「チャプター・イレブン」申請に至る経緯

「クライスラー社」と「GM社」とが米議会に支援を要請したのは、昨年

19) 井上周子弁護士「民事再生手続の概要と実務上の問題点」企業法務研究会発表（平成21年6月13日）によれば、広島地裁民事再生の標準（平成18年・19年）は、申立から開始決定までが約3週間、申立から再生計画案の決議・再生計画の認可まで、約6、5ヵ月という。

20) 裁判員制度における「公判前整理手続」によって、判決までの時間短縮が図られる制度も参考となろう。

の11月6日。経営陣がプライベート・ジェット機で乗り付けた危機意識の薄さに、批難が高まり、議会で纏まりかけていた総額250億ドル規模の「自動車救済法典」は12月11日に土壇場で決裂し、廃案となった（日経・0602付け）。前大統領 G. W. ブッシュは、急遽、本来は金融機関向けの金融安定化法の資金枠から「GM 社」と「クライスラー社」に計174億ドルの融資を決定した経緯がある（同前）。両社の提出した再建計画は現実味に乏しいとして拒否され、オバマ政権は、「クライスラー社」に30日、「GM 社」に60日の猶予期間を与えると同時に、「チャプター・イレブン」の活用の検討を指示した（同前）。

前述したように、「クライスラー社」については、期限切れの4月30日に「チャプター・イレブン」適用申請をした。その後も、「GM 社」の利害関係人間の調整は続けられたが、必ずしも順調には行かなかった。5月21日、全米自動車労組（UAW）との間に、「GM 社」は、約200億ドルの医療保険への拠出金の95億ドル分の優先株式を受け取ることに5割強（100億ドル強）削減すること、それに伴って、最大20%の普通株式とで基本的に合意に達していたが²¹⁾、会社債権者と「GM 社」との間では、270億ドルの無担保債務を9割カットすること、その見返りに、10%の株式と交換することを内容とする債務削減提案は、UAW の債務削減条件と比べて極めて不利で不平等であるとして、5月26日、ついに交渉は決裂した（日経・0528付け²²⁾）。

21) 「GM 社」創業の地、ミシガン州フリントでは、相次ぐ工場閉鎖で約5千人の現役従業員に対して、年金生活者は約6万人に上り、全米では、9万人弱の現役従業員に対し、OB と家族は数十万人に上る。退職者向けの年金や医療費など「レガシー・コスト（負の遺産）」は年1兆円規模に膨らんでいるという（日経・0602付け）。

22) 機関投資家など大口債権者の中には、クレジット・デフォルト・スワップ（Credit Default Swap）と呼ばれる金融商品の保有者も多いとされる。債権が焦げ付いた場合にはその損失が補填される「保険」の仕組みであるから、過酷な債務削減案に同意するよりは、「チャプター・イレブン」の適用申請がなされた方が自らの債権の回収率が高くなるケースもあった模様。しかし、数千に上る債権者の中には、CDS を保有していない小口の債権者も多く、「チャプター・イレブン」適用の場合には、債権の回収を殆ど望めない個人投資家の切り捨てになる危険性を否定できないという（日経・0528付け）。

「GM 社」は、5月28日、約270億ドル（約2兆6千億円）の無担保債の債権者に対して、これまでよりも譲歩した新たな債務削減案を示した。同社が米証券取引委員会（SEC）に提出した資料によれば、「GM 社」が「チャプター・イレブン」の適用申請をした場合、その手続に賛同することを条件に、「旧 GM 社」とは別に設立される）「新 GM 社」の普通株式10%の付与に加えて、新株引受権（ワラント）15%分の付与をするというものであった（日経・0529付け）。政府は、同時に、再生手続に必要な資金500億ドル（約4兆8千億円）強を追加支援することも明らかにした（同前）。その結果、「新 GM 社」への出資比率は、政府が72.5%、UAW が17.5%ということになる。

他方、UAW のゲテルフィンガー委員長は、5月29日記者会見をし、「GM 社」の先述の労務関連削減案を組合員約5万4千人の7割の賛成で承認したことを発表した（中国・0531付け）。

結局、「GM 社」の場合、6月1日までに債務削減案についての利害関係人の一部の債権者の同意が得られなかったため、同社は「チャプター・イレブン」の手続申請に及んだ²³⁾。

この点、わが国の民事再生法においては、再生計画案の債権者集会における決議要件は、出席債権者の過半数で、しかも議決権総額の2分の1以上の同意が必要とされていて（同法172条の3）、米国「チャプター・イレブン」における「債権額の3分の2以上で、かつ、債権者の過半の賛成があれば、再生計画は承認される」（126条(c)項）と同時に、「ある債権者クラスの反対があっても、これを押し切って再生計画の承認を得ることができる」ところの「クラム・ダウン」の制度（1129条(a)項⑩号、同条項(b)項）が重要な

23) オバマ政府は、債権者との債務削減交渉でも、「チャプター・イレブン」申請後の裁判所での審理に反対しないことを条件に追加の株式オプションを付与したという（日経・0712付け）。また、裁判においては、GM 車による交通事故の被害者や「GM 社」の施設におけるアスベスト被害を訴えるグループも資産譲渡に反対したが、「GM 社」側の主張が多くのケースで認められた。先の「クライスラー社」のケースでは、有担保債務の債権者が連邦最高裁判所に上告しただか、最高裁はこれを認めなかったし、「GM 社」のケースでも、裁判官は、「クライスラー社」に関する裁判所の判断を引用し、それを先例とした模様（以上は、日経・0712付け）。

働きをしていることになる。

[6] 「GM 社」の「チャプター・イレブン」適用に基づく再生策

「GM 社」の「チャプター・イレブン」適用に基づく再生策の骨子は、以下の通り（米国政府の5月31日発表による。日経・0602付け）。因みに、3月末時点での「GM 社」の負債総額は、1728億1千万ドル（約16兆4千億円）であった。

- (1) 「GM 社」が「チャプター・イレブン」の適用申請をし（それに伴って、「GM 社」株は上場廃止となる）、新たに設立される「新 GM 社」が旧「GM 社」の資産を（8月末を目標として）買い取る。
- (2) 販売規模を従来の7割に当たる600万台程度に縮小した「新 GM 社」として、10以上であったブランドから、シボレー、キャデラック、ビュイック、GMC など主要な4ブランドのみを引き継ぐ（オペル、ポンティアック、サターン、サーブ、ハマーなどは売却予定。日経・0602付け。なお、ハマー・ブランドについては、暫定合意ができたという（日経・0603付け）。因みに、オペル社の株式の55%をカナダの自動車部品メーカー・マグナ・インターナショナルとロシア国営銀行ズベルバンクとの連合に売却し、GM 社は35%、オペルの従業員が10%の株式を持つことで合意し、独政府はこれまでの15億ユーロの融資に加えて、45億ユーロを信用保証するという（日経0911付け）。マグナは、独国内の約2万5000人の従業員のうち16%に当たる約4000人の削減計画を発表した（日経0915付け）。結局、サーブ・ブランドの売却は断念された（日経12月19日付け）。
- (3) 米国内の工場は47カ所（2008年末）から2012年までには33カ所に集約。米国内の工場従業員は、6万人強から2010年までには4万人に削減する。米国内のディーラー数は約6200から、3600に削減する²⁴⁾。
- 24) 世界販売台数は、2008年度で、897万台の日本「トヨタ自動車」が第1位、835万台で第2位であった「GM 社」は、600万台の「新 GM 社」となって、623万台の独「フォルクスワーゲン社（VW）」、608万台の仏「ルノー社」に次いで第4位に、五位は540万台の米「フォード社」、第6位が韓国「現代自動車社」、続いて、

- (4) 米政府は、約301億ドル、カナダ政府は95億ドルの追加融資をする（両者合計で約3兆8千億円）。
- (5) 米政府は「新 GM 社」株式の60%、カナダ政府は12%、UAW は17.5%と新株引受権2.5%分、債権者は株式10%と新株引受権15%分を取得する。
- (6) 取締役は、カナダ政府から1人、UAW から1人、残りの13人は米政府が推薦・選出する。
- (7) 米政府は、重要問題のみに議決権を行使するが、できるだけ早期に持株を手離す方針。
- (8) 新たな債務圧縮案には、債権者の54%超が同意した²⁵⁾。
- (9) 60日ないし90日間で再生手続終了を目指す。
- (10) 8月末を目標に、「GM 社」は、新会社への資産譲渡を修了する。
- (11) 「新 GM 社」は、18ヵ月以内に最上場を目指す。「旧 GM 社」は売却・清算する。

こうした「事前調整型」（政府の資金的支援を予め取り付ける形で、主要な利害関係人の了解を得て）の再生手続申請によることによって、手続は順調に運んだ場合、8月末を目標に、優良資産は「新生 GM 社」に譲渡され、不採算部門は「旧 GM 社」に残して、これを他社に売却処分する。そして、販売規模をこれまでの約7割に当たる600万台程度に縮小し、政府の約4兆円の追加出資を受け（その結果、政府は、新生 GM 社の60%の株式を保有することになる。これを「一時国有化」と呼ばれることがあるが、厳密な意味では「実質的

「フィアット社」・「クライスラー社」との連携で415万台が第7位、日「ホンダ技研」は378万台で第7位、326万台の仏「プジョー・シトロエン・グループ」が第8位、236万台の日「スズキ」が第9位、第10位は200万台の独「ダイムラー社」となる。なお、独 VW 社は、同国の高級車メーカーの「ポルシェ社」を買収する計画を発表（日経・0628付け、同0724付け、同0815付け）。統合後は新車販売台数で世界3位となる（中国新聞・0815付け）。

- 25) これによって、予め関係人の合意を得ておいて、事態の混乱を避ける「事前調整型」（後述）の「チャプター・イレブン」適用申請に向けた環境が整ったことになる。

な意味」でしかない²⁶⁾、悪化を辿る米国雇用情勢の中、「GM 社」及び関連事業の雇用を維持し²⁷⁾、米景気底割れを防ぐのが、オバマ政権の最大の狙いであったと言えよう。

もっとも、「GM 社」の優良資産の「新 GM 社」への売却譲渡が、7月10日までに行われ（そのためには、利害関係人の承認と、裁判所の認可が要るが）、それが得られない場合には、米政府は、支援を打ち切る予定と伝えられていた（中国・0603付け）。このことは、オバマ政権が、強調するように（因みに、ガイトナー財務長官は、クライスラーや『GM 社』支援は、「米国経済の再生に必要不可欠』という）、政府が一民間企業に経済的支援を行うことが国民の税金を使う以上、国民の反発・反対に対する配慮を示していると言っておく²⁸⁾。

従って、議会などの干渉²⁹⁾が強まれば、再生の障害になる危険性を妊

26) 因みに、米国の場合、2007年12月に始まった景気後退で、雇用が570万人失われた。仮に、「GM 社」や「クライスラー社」の再生が混乱した場合、年末末までに更に134万人の雇用が減少すると予想されていた。自動車産業の場合、本体のみならず、部品の製造・供給等いわゆる部品メーカー、それに販売ディーラー等、総合産業の破綻の影響は計り知れないものがある。

27) 同大統領は、6月1日、「GM 社」の「チャプター・イレブン」適用申請を受けて発表した声明の中で、『GM 社』の破産・清算は、米経済の荒廃をもたらす』と指摘して、「一時的に国有化（と言われている）措置を採ったことは、不可避の選択であった」という見解を明らかにした（日経・0602付け）。

28) もっとも、政府が民間企業に巨額の資金援助をすることに対しては、自由主義経済の下、市場原理を尊重する立場からは、これまで強く批判されてきた。しかし、サブプライム問題に端を発した金融危機の昨今の世界経済は、一時的な公的資金による民間企業への支援（米保険トップの American International Group (AIG) や銀行トップのシティ・グループ）は、それなりの意味と効果を評価されるようになってきている。例えば、ロシア政府も、地場の自動車メーカー支援に輸入車に高関税を課（民間企業の株式取得などを通じ経済への介入姿勢を強めていることについて、チュバイス元第一副首相は「金融危機に伴う一時的な戦術であり、戦略ではない」と言う（日経・0616付け）、日本でも、産業活力再生法の改正で、公的資金を使った一般企業への出資に道が開かれている（日経・0604付け）。

29) 米上院商業科学運輸委員会は、6月3日、「GM 社とクライスラー社の販売店整理」を巡って公正に実施されるよう、ディーラーや消費者を保護するための「公聴会」を開いた模様（日経・0603付け）。また、同月10日にも、共和党議員からの質

でいる。オバマ大統領も、その点は十分に心得て、『自動車会社を経営するつもりはない』と明言しており、従業員も最盛期の10分の1の規模となる6万3千人体制で縮小均衡を目指すという（日経・0603付け、中国・同日付け）。これら再建を進める最高リストラ責任者（Chief Reconstruction Officer）には、専門スタッフ900人を抱える、コンサルティング会社「アリックス・パートナーズ」のアルバート・コッチ氏が就任したと伝えられている（日経・0603付け）。

こうした政府の協力と、関係筋の合意を得て、「GM社」の再生型法定手続が進められることとなったが、ニューヨーク証券取引所の市場は、米国経済の危機管理が一息ついたと、景気回復期待も手伝って、明るさが広まり、市場価格は急上昇している。

もともと、米国国民一般の家計と自動車産業関連企業の過剰債務の処理にはなお時間を要するところから、国債増発による景気対策で長期金利は上昇しており（株高・債権安）、市場の信認がこれからの課題となっている（日経・0603付け）。具体的には、「チャプター・イレブン」の適用によって、負債総額は、大幅に削減され、レガシー・コストとしての医療費債務は半限されるにしても、年金については「新GM社」に引き継がれる可能性があるようである（日経・0624付け）。また、クルマ1台当たりの負債額も旧「GM社」時代の半分以下になる（同前）としても、環境・資源問題を抱え、多様化している消費者のニーズに対応した「売れるクルマ」の開発にどれ位の期間が必要かに係っている。その意味では、スリム化した「新GM社」の前途は多難と言ってよかろう（日経・0605付け）³⁰⁾。

問に対し、「GM社」再生のシナリオを書いた作業部会の財務相顧問ブルーム氏は、「GM社」への税金投入はこれが最後と強調し、2010年にも再上場を来し、政府は保有する株式を早期に売却するとした（日経・0612付け）。

30) なお、米国政府は、企業の役員報酬の肥大化に対して、公的支援を受けた企業の役員報酬を監視する「特別監督官」の制度を導入するとともに、株主が役員報酬に対して賛否を表明できる仕組みを全上場企業に求める、「企業統治改革」方針を公表した（日経・0612付け）。前者は、「AIG」、「シティ・グループ」、「バンク・オブ・アメリカ」、「GM社」、「GMAC」、「クライスラー社」、「クライスラー・

大賀：米国「General Motors 社」再生の法律問題

「GM 社」の再建スケジュールは、以下の通りである（日経・0624付け）。

- △ 7月10日までに、「新 GM 社」に優良資産を譲渡。
- △ 7月ないし8月末までの間に、「チャプター・イレブン」手続を完了。
- △ 2009年末までに、米国内の市場規模が1000万台なら、収支均衡へ。
- △ 2010年までに、米国内の工場従業員数を約3割、ディーラー数を約4割削減。
- △ 2012年までに、米国内の47工場のうち、14工場を休止・閉鎖。
- △ 2009年12月ないし2010年12月までの間を目途に、再上場を目指す。

[7] 「GM 社」「チャプター・イレブン」適用申請の
わが国企業への影響

「クライスラー社」及び「GM 社」の「チャプター・イレブン」適用申請の影響は、わが国企業にも無関係ではない（日経0603付け社説によれば、100社以上の日本企業が「GM 社」と取引があるという）。

わが国の自動車メーカーとしては、「トヨタ自動車」が1984年に「GM 社」と折半で米国内に自動車生産会社を設立し、技術協力もしてきた³¹⁾。

また、「スズキ」は1981年に「GM 社」と資本提携したが、08年解消。また、互いに、相手方ブランドによる生産（OEM）を行ったり、ハイブリッド車などの環境技術を共同開発している。

更に、「いすゞ」は71年に資本提携、06年に解消。米国とポーランドで、ディーゼル・エンジンの合弁会社を設立、同エンジンを「GM 社」に供給している。

↘ フィナンシャル」の7社に対して「特別監督官」を任命し、経営陣と報酬上位100人の報酬体系や支配状況については、特別監督官の承認が必要というものである。弁護士のパインバーグ氏が任命された（同前）。

なお、米国主要企業の定時株主総会でも、役員の高額報酬に対して、株主の賛否を求める提案に支持層が増加しているという（日経・0625付け）。

31) 「GM 社」は、日本「トヨタ自動車」と折半出資していた合弁工場「NUMMI」（カリフォルニア州）での提携事業から撤退する（中国（夕）・0630付け）。「トヨタ」も NUMMI を清算するという（日経・0724付け）。

また、部品・素材などの提供者としては、百社以上に及ぶが、主なものとして、「デンソー」がカー・エアコン、ラジエーター、カーナビゲーションを納入。「アイシン精機」は自動変速機、サンルーフ等を納入。「三菱電機」はスターターやイグニッション・コイル等をビッグスリーに納入。「曙ブレーキ工業」はブレーキを。「ヨロズ」はサスペンション部品を。「ブリジストン社」はタイヤを。「三井金属」はドアロックを。「エフテック」は金型、プレス部品を。「武蔵精密工業」はギア部品を。「矢崎総業」はワイアハーネスを。「アルパイン」はカーナビを納入している（日経・0529付け）。

これらの日本企業は、「GM社」が一段の生産縮小を迫られた場合、影響は避けられまい（日経・0527付け）。

各企業とも、「GM社」依存度を再検討して、韓国、欧州系メーカーへの営業活動を積極化したり、「GM社」向けの「未回収金を米政府が保証する制度」の申請をしたり³²⁾、検討中の企業が増えている（日経・0529付け、同紙・0602付け）³³⁾³⁴⁾³⁵⁾。

32) 米政府は、6月23日、環境対応車支援の趣旨で、総額250億ドルの低利融資制度を活用して、そのうち、約80億ドルを、米「フォード・モーターズ社」に59億ドル、日「日産自動車」に16億ドル（約1500億円）、米「テスラ・モーターズ社」に4億6500万ドル、融資を実施した（日経・0624付け）。

33) 米国政府は、「GM社」の「チャプター・イレブン」適用に備えて創設した部品供給会社支援制度の適用として、日本の「デンソー」と「矢崎総業」に対して、販売収金の一部の支払を受け、売り掛け債権の大半を回収できる見通しという（中国（夕刊）・0715付け）。

34) 因みに、「GM社」のクルマの中国販売は、中国政府による補助金政策もあってか、09年上期で38%増えて、過去最高を記録したという。おそらく通年では、世界最大の市場になることが確実視されている（日経・0702付け）。現に、米国内の新車販売数は、09年上半期で、前年比同期比35.1%減で、「GM社」、「トヨタ自動車」、「フォード・モーター社」、「ホンダ技研」、「クライスラー社」、「日産自動車」、「マツダ」及び「三菱自動車」は、こぞって低迷し、米国の自動車市場規模は3分の2に縮小されたことになる（中国（夕）・0702付け、日経・0703付け、中国・0703付け）。因みに、BRICs（ブラジル、ロシア、インド、中国）の世界新車販売数は、09年上期で、日米のそれを逆転した（日経・0723付け）。

35) 「日立製作所」は、「GM社」が2010年以降に発売予定の10万台分のリチウム・イ

[8] 「クライスラー社」の再生手続完了

4月30日に米連邦破産法「チャプター・イレブン」の適用を申請した「クライスラー社」は、6月10日、主要資産を、伊「フィアット社」などが出資する新会社に譲渡する手続をほぼ完了したと発表した。新生「クライスラー社」の社名は、「クライスラー・グループ社」で、CEO（最高経営責任者）には、フィアット社のCEO マルキオーネ氏が兼務し、直ちに業務を開始する。同社は、当初20%出資し、最大35%まで引き上げる、更に、小型・低燃費車技術を供与するとともに、中南米やロシアを中心に「フィアット社」の販売網を活用してクライスラー車を拡販して、新生「クライスラー社」の競争力を回復させる構想と伝えられている（日経・0611付け、中国・同日付け）³⁶。9日には、連邦破産裁判所は、米国内のディーラーを25%削減するという同社の計画を、一時売却の差し止め請求があったため、延期していたけれども、最終的に承認していた（日経・0611付け、中国・同日付け）。米国政府とカナダ政府は、この間に必要と見込まれる資金約100億ドル（約9800億円）を追加支援する（同前）。

これは、「チャプター・イレブン」申請から42日目という極めて短期間内に「クライスラー社」の再生手続がほぼ完了したことを意味する。大手企業でのこれ程短期間での手続修了は極めて異例のこととされるが（中国・0611付け）、その前提には、時間の経過に伴うブランドなどの資産劣化を懸

イオン電池の受注に備えて、同型電池の生産能力を現在の約70倍に当たる年70万台分に引き上げるといふ（日経・0702付け）。

36) 伊「フィアット社」は、中国「広州汽車集団」と合併で、4億ユーロ（約540億円）かけて、小型セダン・リネアとエンジンの生産工場を湖南省長沙市に建設するという（日経・0707付け）。また、「奇瑞汽車」との間でも、アルファ・ロメオ・ブランド車の生産計画を発表しており、今年末には世界一の見込まれる中国自動車市場での布石を進めている模様（同前）。

なお、「広州汽車」は、わが国の「ホンダ技研」や「トヨタ自動車」とも折半で合併会社を作り（「広州本田汽車」、「広汽豊田汽車」）、アコード、カムリなどのブランドで、製造販売しているから、これら日系の自動車会社の中国戦略に影響を与えよう（日経・0708付け）。

念した米政府の「スピード最優先」の決断と、制度的には「事前調整型」の「チャプター・イレブン」の活用があったことを正しく認識すべきであろう。「GM社」の場合にも短期の手續完了が期待される所であった。

「GM社」は、7月末までに、中型商用トラック事業から撤退すると発表した(日経・0609付け)。それに伴って、日本「いすゞ」の一部ディーゼル・エンジンの購入を打ち切ることが明らかとなった(同、0610付け)。また、「GM社」の小型乗用車を主体とする「サターン」ブランドは、米大手ディーラーの「ペンスキー・オートモーティブ・グループ」に売却することが発表された(日経・0606付け)。

この他、「クライスラー社」や「GM社」の「チャプター・イレブン」適用申請以来、米国の自動車部品メーカーの業績は、極めて厳しい状況にある。「ジョンソン・コントロールズ」(シート、バッテリーの供給業者)、「リア」(内装、シート供給業者)、「ビステオン」(フォードへの部品納入業者)、「アービン・メリトール」(サスペンション・システム供給業者)、「アメリカン・アクスル・アンド・マニュファクチャリング」(車軸・駆動系備品供給業者)、「メタルダイン」(日本部品大手旭テックの米子会社)などが、経営不振で「チャプター・イレブン」の申請等を行っているという(日経・0606付け。なお、日経・0708付けによれば、米自動車部品メーカー大手の「リア」が、7日に「チャプター・イレブン」の適用申請をしたという)。

[9] 「GM社」の再生手續完了

6月1日に米連邦破産法「チャプター・イレブン」の適用を申請した「GM社」の再建を巡って、ニューヨーク市にある連邦破産裁判所は、7月7日に再生計画案を承認していたが、10日、同社のブランドや優良資産を、新会社に譲渡する手續を完了し、「新生GM社」が発足した(日経・0711付け、中国・同日付け)。

「新生GM社」は、規模が大幅に縮小される。具体的には、①売上高は、08年の1490億ドルから、783億ドルへの低減が見込まれ、②主要ブランドは、

大賀：米国「General Motors 社」再生の法律問題

10以上あったものが、4つ（キャデラック、シボレー、ビュイック、GMC）に、④世界販売台数は、836万台から389万台に、米国内での工場数は、47から、（12年までに）34に、⑤米工場の労働者数は6万2千人から（10年計画で）4万人に、米国でのディーラー数は、約6千200から（10年計画で）3千600に、減少。

「新生 GM 社」は10年には再上場を目指すという（同前）。この結果、世界販売ランキングは、「トヨタ自動車」に次ぐ第2位から「フィアット」・「クライスラー社」に次ぐ第7位となる（同前）。

「新生 GM 社」の主な出資者は、米国政府が60.8%、UAW が17.5%、カナダ政府・オンタリオ州政府が11.7%、旧「GM 社」の無担保債権者が10.0%となっているが、政府所有の株式はできるだけ早期に手放すとされている³⁷⁾。

「チャプター・イレブン」適用の申立てから40日目という予想を上回る短期間内の手続完了である。オバマ政権は、当初、60日ないし90日以内を目指していたが、それよりも大幅に早く、先の「クライスラー社」の場合が42日目であったのと比べても、規模・利害関係人の数が膨大な「GM 社」にしては、異例に早いことが判る。これは、米政府が7月10日までに資産譲渡が為されない場合には、支援を打ち切るとしていたことが事実上大きな意味を持ったものと思われる。

ところで、「新生 GM 社」は、財務面では、「チャプター・イレブン」の適用による再生で、健全化されるが³⁸⁾、市場の低迷の中、顧客のニーズに合ったクルマ作り、殊に、環境・資源問題に対応したクルマが作れるか、新興国における小型・低燃費車に対抗できるか等課題は多い。米国政府の持株比率を徐々に引き下げる方針と伝えられている（日経・0707付け）。「新

37) 当初の政府案では、米政府50%超、UAW 約39%、債権者10%、既存株主1%の予定に対し、「GM 社」債権者からの逆提案では、債権者58%、UAW41%、既存株主1%であった（日経・0502付け）。

38) 「GM 社」の09年上期の世界販売者数は、22%減で、米国・欧州が大幅減、アジアで20%増という（日経・0723付け）。

生 GM 社」は、2010年にも金融商品市場への再上場を目指すという（同前）。

「GM 社」は、今後は、成長が見込めるアジアなど新興国市場の開拓に軸足を置く模様とされる（日経・0604付け）。他方、「中国企業」が米国自動車産業に触手を伸ばし始めている（日経・0604付け）。中国の新車販売は、前年同月比で34%増と高水準を示しており（日経・0610付け）、「中国」重機中堅の四川「騰中重工機械」が「GM 社」の大型スポーツ多目的車（SUV）の「ハマー」部門の買収交渉で暫定合意をした他、中国最大手の携帯電話用電池メーカーの「BYD」は、西安市の中堅自動車会社を買収して「BYD 汽車」を立ち上げ、プラグイン・ハイブリッドの量産車を210万円程度の低価格で発売したと報じられている（日経・0610付け）。

[ま と め]

「クライスラー社」及び「GM 社」の再生のために、米国オバマ政権は、巨額の公的支援を決断し、両社に「チャプター・イレブン」の適用を通して、極めて短期間内の再生を実現させた。その際、有効であったのは、①利用し易い「チャプター・イレブン」（再生）手続の制度の存在、②オバマ政権による巨額の公的支援活用の英断³⁹⁾、③無数の利害関係者間の利害の周到な調整、同時に、④事前調整型の「チャプター・イレブン」（再生）手続の適用、等であったと思われる。

こうした迅速な事業再生の制度と事前調整型のやり方は、わが国にも導入してよいのではなかろうか。

ところで、世界の自動車業界は、今後めざましい変転を見せられると思われる。石油資源に恵まれ、広い国土を往来する、米国自動車の大型高級車中心の「ビッグ・スリー」は、一世紀以上に亘って君臨してきたが、地球環境問題・エネルギー・資源問題が叫ばれるようになってからは、もはや過

39) もっとも、シカゴ大学のベッカー教授は、もっと早期（半年前）に同手続の申請をすることによって、過大に膨らんだ労務費や負債の削減を急ぐべきであったと指摘している（日経・0704付け）。この上は、政府保有の両社の株式について早期の手放しを提唱している（同前）。

去のモノとなった⁴⁰⁾。

これからは、地球に優しく、人に優しいクルマが求められよう。当然、洋の東西を問わず、世界の各地域のニーズに呼応した、多数の「環境・資源対応型の企業」が割拠することと予想される。因みに、クリーン・エネルギーの太陽光発電ないし風力発電による電力を蓄電する電池の開発は、素材・効率・コスト等の面からの研究も進み（日経・0703付け、因みに、デンマークでの実験等参照）、また、ブロードバンド・ワイヤレス技術の活用（日経・0701付け）等もあって、驚異的に進むであろう。

因みに、米国「テスラ・モーターズ社」は、スーパーカーをも凌ぐ加速性と400キロ・メートル近い航続距離を誇り、また、米カリフォルニア州「フィスカー・オートモーティブ社」、「アプテラ・モーターズ社」なども、電気自動車やプラグイン・ハイブリッド車の生産を開始するという（日経・0610付け）。

ところで、電気自動車の場合には、ガソリン・エンジン車やハイブリッド車に比べて備品数は極端に少なく、効率的な蓄電池の開発が進めば、コストもかなり低廉なものが可能という⁴¹⁾。

GM 社は、電動モーター（充電用エンジンを搭載）で駆動し、一回の充電で

40) 日米自動車大手の提携関係見直しの動きについては、例えば、トヨタは、GM 社との合弁生産拠点を閉鎖（この点については、特に0829付けも）。日産は、クライスラー社との車両の相互 OEM 供給計画を白紙化。スズキは、GM 社が保有するスズキ株が全て売却されたが、GM 社の技術を活用し、11年を目途にハイブリッド車を北米に投入の予定（日経0816付け）。マツダは、フォード社からの出資比率を33.4%から約13%に。いずれは、GM 社へのエンジン供給を縮小（日経0908付け）。

41) ハイブリッド車というのは、エンジンに電動モーターを組合わせた自動車をいうが、「トヨタ自動車」が1997年に世界初の量産車として「プリウス」を製品化したものである。

なお、日経・平成21年7月4日付けは、ガソリン・エンジン車よりも、「ハイブリッド車」、（家庭用電源で充電できる新型）「プラグイン・ハイブリッド車」、（燃料電池による）「電気自動車」の運転性能、効率、コスト等の比較をしている。

なお、太陽電池については、新素材を用いて低廉な価格を目指す開発が、JFE スティールとか、三菱化学等で行われているという（日経・0703付け）。

約64キロ・メートル（エンジンでの充電走行を含めて約480キロ・メートル）連続走行可能なクルマ「シボレー・ボルト」を約4万ドル（約360万円）で2011年までに売り出す予定という（日経・0908付け）。

また、わが国でも、例えば、「トヨタ自動車」は、従来「プリウス」, 「レクサス RX」などにハイブリッド車を投入していたが、今後は、「レクサス HS250h」「SAI」「プリウス・ベースのHPV」、11年には、「オーリス」等に導入するという（日経・0714付け）。また、同社は、パナソニック⁴²⁾と次世代電池の開発を進め、家庭充電型ハイブリッド車を2012年から量産する計画のようである（日経・0704付け）。

また、「日産自動車」は、中・小型車用のハイブリッド技術を開発すると共に（日経・0717付け）、高齢者化するこれからの社会での必要な、能力トレーニング学習の出来るクルマを研究中という（日経・0705付け）。また、同社は、「リーフ」という名の電気自動車を10年から発売するという（日経・0803付け⁴³⁾。

また、「三菱自動車」の「i-MiEV（アイ・ミーブ）」車は、量産電気自動車としては世界初であり、7月には、蓄電容量の大きい高性能リチウムイオン電池を搭載した新型を発売した（日経・0724付け⁴⁴⁾。しかし、現段階では、まだコストが比較的高い⁴⁵⁾ようなので、今後は、価格の低減が強く求めら

42) 「パナソニック社」は、「アイドリング・ストップ車」用の新型蓄電池を15年度には100万台生産予定という（日経・0715付け）。

43) 「リーフ」には、独自開発の薄型リチウムイオン電池を搭載し、1回のフル充電で160キロメートル以上走行可能、最高時速140キロメートル以上という。本体価格は、1800 CC ないし 2000 CC クラスのガソリン・エンジン車程度という（同前）。

44) 「三菱自動車」は、電気自動車（EV）「アイ・ミーブ」は、家庭用電源で充電が可能であり、1回の充電で連続160キロメートル走行が可能であり、走行にかかる電気代も夜間電力を使えば、1キロメートル当たり1円と、通常のガソリン車の10分の1で済むという（日経・0724付け）。

45) 価格は、45万9千円。国の補助金を最大139万円受けても、税込み320万9千円と高い。走行中に二酸化炭素（CO₂）を排出しない電気自動車は、環境に優しく、しかも、使用電気を家庭用電源を活用できる点で優れているが、コストの高さが難点であり、安く効率の良い蓄電池の改良と、一回の充電での走行距離の改善が課題とされている。

れよう。

また、「富士重工業」が7月に発売した電気自動車「ブラクインステラ」は、充電1回当たり90キロメートル走行可能。価格は、472万5千円、補助金を使っても約330万円と高いのが難点（日経・0724付け）。

その他、「ホンダ技研」は既に、「インサイト」を（189万円台）発売しているが、10年には、（スポーツ・タイプの）「CR-Z」, 「フィット」にハイブリッド車を、また11年には、「アコード」など中大型車にも導入する予定という（日経・0714付け）。

また、「マツダ」は、「トヨタ自動車」からハイブリッド技術の機関装置の提供を受け、生産・販売に向けて提携交渉をしている模様（日経・0716付け）。

以上のように、わが国の自動車各社も種々研究開発を進めているが、しかし、地球温暖化防止や石油資源枯渇問題・資源は輸入に頼らざるを得ないわが国情等々の観点から言えば、ハイブリッド車や、バイオ燃料は、石油の消費量は減らすものの、燃料電池などの水素エネルギーのように石油を不要とするものの方がより望ましいことは多言を要しない（日経・0704付け）。その意味では、「マツダ」が先頭を切って開発を進めている「水素ロータリーエンジン」には大いに期待しているところである⁴⁶⁾。

最後に、自動車業界の今後については、私見では、まずは、(1)市場における需要に対して、過剰な生産能力を調整する必要があるのではないか、そして何よりも、(2)地球環境・資源問題に対しては、エコ・カー技術の結集が最重要ポイントであること、その際、ハイブリッド車・プラグ・イン・

また、同社は、仏「プジョー・シトロエン・グループ」と、家庭充電ハイブリッド車の開発で提携したという（日経・0709付け）。

46) 水素エネルギーの可能性については、日経・7月4日付け参照。

なお、中国新聞7月16日付けによれば、「マツダ」は、中国経済産業局、広島大学、岩谷産業等と連携して、水素ロータリー・エンジン搭載車や燃料電池車を大阪から福岡まで走行実験を進めるという。これは、クリーンな水素エネルギーによるインフラ構築などを測る経産局の推進プラン「西日本水素社会形成イニシアティブ」の一環とされていて、極めて注目に値するものと信じる。

ハイブリッド車もさることながら、電気自動車や、水素エネルギー車の開発が優先されてよいのではないか⁴⁸⁾、同時に、(3)自動車購入のニーズは、単にユーザーの嗜好のみならずその家族構成の経年変化による需要の変動等の細かい分析が必要ではないか、等々と考えている。

なお、電気自動車の静粛性が歩行者に危険ではないかとの懸念は、全車共通の擬音（自然と人間に優しい・車接近の知らせ）で対応可能であり、また、何よりも、聴覚障害者を含めて、全ての「歩行者優先」（「クルマ優先」ではなくて）を徹底させ、車走行者は、歩行者の通行を待つか、それに譲るか、することの方が、人のあり方として本道ではないかと考える。

（平成21年10月2日稿）

〔追記〕

- ① スズキと、独フォルクスワーゲンとは、2009年12月9日、資本業務提携すると発表した（日経・同月10日付け）。これによって、同年1月から9月の世界の自動車販売台数ランキングは、650.7万台となり、トヨタの564.6万台、米GM社の552.2万台を抜いて、第1位となる
- ② また、日経・同月15日付けによれば、トヨタは、家庭用コンセントで充電できる「プラグインハイブリッド車（PHV）」を2011年5月に市販すると発表した。販売価格は、200万円台をめざすという。
- ③ エコカー性能比較

	代表車種 (車両価格)	ガソリン・ 電気代	CO ₂ 排出量
ガソリン車	スズキ「ワゴンR」 (104万4750円)	5.7円	105グラム
ハイブリッド車	ホンダ「インサイト」 (189万円)	4.9円	89グラム
	トヨタ「プリウス」 (205万円)	3.9円	71グラム

48) 例えば、新素材で環境車の重量を軽減したり（日経・0825付け、同・0904付け）、わが国の先端技術を総結集して、諸外国の自動車産業をリードしうるクルマ作りが求められている。鳩山政権は、CO₂の削減目標を2020年には対1990年比20%減を掲げ、世界的な評価をえている今、環境・資源問題で世界のリーダー格を目指すべきではなからうか。

大賀：米国「General Motors 社」再生の法律問題

	代表車種 (車両価格)	ガソリン・ 電気代	CO ₂ 排出量
プラグイン ハイブリッド車	トヨタ「プリウス プラグイン ハイブリッド」 (200万円台を計画)	2.2円	41グラム
電気自動車	三菱自「アイ・ミーブ」 (459万9000円)	1 円	0

(注) ガソリン・電気代と CO₂ 排出量は 1 キロメートル走行当たりの数値で「JC08モード」基準で算出。ガソリン価格は12月7日時点の全国平均、アイ・ミーブの電気代は夜間電力利用時、価格は最安値モデル、プラグインハイブリッド車は「PHV 燃費」で計算(日経12月15日付より)

以上

(平成21年12月25日稿)