

# 全国本部との連携による私的整理での抜本的再生

～ 1750号 ～

運輸業 資本金 1億 売上高 25億円 従業員 300名

## 【再生計画イメージ】

現状		再生後のイメージ	
		(金額単位:百万円)	
売上	2,500	売上	2,000
営業利益	100	営業利益	125
(支払利息)	140	(支払利息)	50
経常利益	40	経常利益	175
(減価償却費)	150	(減価償却費)	75
収益弁済原資	110	収益弁済原資	150
借入金等	7,500	借入金等	3,000
実質自己資本	3,500	実質自己資本	200
実質債務超過解消年数	算定困難	実質債務超過解消年数	3年
償還年数	68年	償還年数	20年

(注) 論点の明確化のため、数値およびスキームを単純化している。

### 【窮状原因】

コア事業である公共輸送における、長期的な輸送量下落傾向による不振。  
関連会社におけるノンコア事業への過剰投資等。

### 【窮状原因の除去】

本業の不振に対しては下記事業改善の通り、合理的な改善策での対応による。  
特に窮境の主因となった関連会社については、資産処分後に清算を予定。

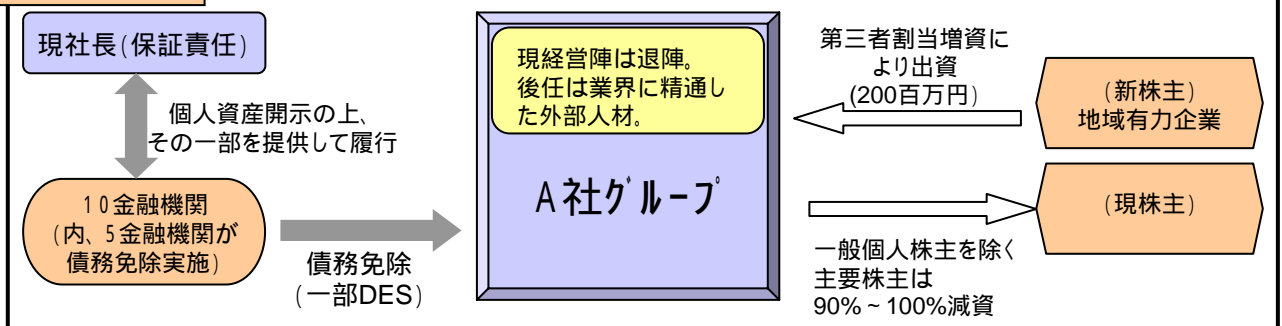
### 【事業改善】

輸送事業...運賃の見直しによる増収や、輸送拠点の見直しによる効率化を図る。また、従業員の若手への入れ替わりや退職者の嘱託化による人件費単価の抑制。  
それ以外のノンコア事業...順次閉鎖や売却により、経営資源をコア事業に集中する。

### 【金融支援策におけるポイント】

ノンコア資産の売却による借入金の圧縮。  
実質債務超過解消が3年目に解消する抜本的な金融支援を実施。一方で、7年後においてもCF倍率は14倍程度あるが、これはコア事業である公共輸送が多大な投下資本を要する事業であることを考慮したもの。  
メインバンクの金融支援率は他行より若干高いが、清算する関連会社の唯一の金融債権者として合理的な範囲での差異である。

## 【再生スキーム】



### 【協議会の果たした役割】

地域コングロマリット企業について、企業側代理人弁護士が中心となって策定した再生計画を、協議会が中小企業再生支援全国本部と連携し、再生計画の検証と提案を実施。  
協議会は公正中立な立場の弁護士等の専門家による個別支援チームを組成し、再生スキームの法務・財務や実行可能性などの面から検証し、金融機関の金融支援について調整を実施。