

## 運輸業< 1 >

<b>支援先企業の概要</b>	
・業種	運輸業
・創業後年数（10年未満であれば）	
・企業規模（中小企業者に該当する場合には）	
<b>経営支援前の企業の状況</b>	
<p>業歴の長い老舗で一定の営業地盤は構築されていたが、近年は競争環境の悪化するなか、弱気な経営から価格交渉を有利に進められず収益を圧迫し、営業赤字・実質債務超過に陥り、本業収益による債務超過解消の目処が立たないことから債務者区分を破綻懸念先としていた。</p>	
<b>経営支援概要</b>	
<b>&lt; 当行の施策 &gt;</b>	
<p>当行では、コンサルの紹介を行い、経営改善計画の策定を支援するとともに、経営者と面談を重ね、市況に見合う適正価格への改定と不稼働資産の売却を粘り強く説得、指導した。同社が資産売却と価格改定、個人資産の投入、営業拠点ごとの不採算取引先の見直し、冗費削減などを織り込んだ経営改善計画を策定したため、その進捗をモニタリングするとともに、計画どおりの施策実施を指導した。</p>	
<b>&lt; 当該企業の施策 &gt;</b>	
<p>不稼働資産売却と価格改定、個人資産の投入、営業拠点ごとの不採算取引先の見直し、冗費削減などを織り込んだ経営改善計画を策定し、実施した。資産売却による債務の圧縮とともに、含み益の顕在化を推進した。</p>	
<b>経営支援後の企業の状況</b>	
<p>資産売却により債務が圧縮されるとともに、含み益が顕在化し実質債務超過が解消された。加えて、価格の改定や冗費削減が実施され利益面の改善が図られた結果、営業黒字、経常黒字への転換が実現したため、債務者区分を要注意先に格上げした。</p>	

## 運輸業< 2 >

<b>支援先企業の概要</b>	
・業種	運輸業
・創業後年数（10年未満であれば）	<input style="width: 80px;" type="text"/>
・企業規模（中小企業者に該当する場合には）	<input style="width: 80px;" type="text"/>
<b>経営支援前の企業の状況</b>	
<p>・支援先は、公共性の高い路線バス事業を主に事業展開しており、県内で相応のシェアを持つ。</p> <p>・交通手段の多様化、規制緩和による競争激化、リストラ策実行の遅れ等により、路線バス事業が慢性的な赤字を計上し、加えてホテル事業失敗の負担も重なり、運転資金の不足と多額の債務超過が発生していた。</p>	
<b>経営支援概要</b>	
<p>&lt; 当行の施策 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・取引行による運転資金繰り対応も限界に達し資金破綻の可能性が高まったことから、地域住民の足を確保するため抜本的な再建策の早期実行が必要であった。</li> <li>・かかる中、隣接他県の有力同業者に支援意思があることを確認、プリパッケージ型私的再生を前提に、多数の債権者調整の必要性から、RCCに関与を依頼した。</li> <li>・その後、当行を含むメイン2行/RCC/当社/専門家アドバイザーとの間で相当回数協議を重ね、「事業譲渡スキーム」を構築した。</li> <li>・地元行政の全面的な支援（補助金前倒支給等）を得る中、金融債権者の同意取り纏めに協力し、スポンサー企業への事業譲渡を実現、結果、地域住民への影響を極小化し従業員の雇用も維持できた。</li> </ul>	
<p>&lt; 当該企業の施策 &gt;</p> <p>資金繰り破綻によるバス事業の停止を回避すべく、専門家アドバイザーの助言およびスポンサー企業の事業計画を基に「RCC企業再生スキーム（事業譲渡）」を策定した。骨子は以下の通り。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>スポンサー企業へのバス事業譲渡と現従業員の再雇用</li> <li>既退職者および現従業員の退職金大幅カット</li> <li>DIPファイナンス</li> <li>事業譲渡後、法的整理による金融債権放棄</li> <li>経営者責任、株主責任の明確化</li> </ul>	
<b>経営支援後の企業の状況</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス許認可等にも行政の格別の配慮を得て、バス運行を途切れさせることなくスポンサー企業へ引き渡した。</li> <li>・従業員も大半はスポンサー企業に再雇用された。</li> <li>・旧事業会社は現在破産手続に入っており、金融債権者は同手続内で債権放棄予定。</li> </ul>	

## 運輸業< 3 >

<b>支援先企業の概要</b>	
・業種	運輸業
・創業後年数（10年未満であれば）	
・企業規模（中小企業者に該当する場合には）	
<b>経営支援前の企業の状況</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・本業は、売上減少に対するコスト削減が追いつかず、赤字体質に陥っていた。</li> <li>・本業以外の事業不振により、資金が固定化していた。</li> <li>・自社にて経営改善計画を策定し、自主再建に取り組んできたが、抜本的改善に至らず、取引金融機関の足並みが揃わなくなっていた。</li> </ul>	
<b>経営支援概要</b>	
<b>&lt; 当行の施策 &gt;</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・同社は、地域のインフラ事業であり、抜本的な事業再生計画が必要との判断から、監査法人による財務デューデリジェンスと事業コンサルの実施を依頼した。</li> <li>・財務デューデリジェンスでは、今後も厳しい経営環境が続く中、事業の黒字化や早期の実質債務超過解消は困難と指摘、取引金融機関の再建放棄を伴う抜本的な事業再生計画の策定が必要と報告された。</li> <li>・金融支援を伴うことから、RCCに対して、計画の妥当性検証ならびに取引金融機関に対する金融支援（債権放棄・DDS）の調整を依頼した。</li> </ul>	
<b>&lt; 当該企業の施策 &gt;</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・監査法人の指導を受け、抜本的な事業再生計画の策定を行った。</li> <li>・事業再生計画骨子として、本業の挺入れ、関連事業からの完全撤退を策定し、計画実施に向け全社員一丸となって取り組んだ。</li> <li>・地場企業・行政に対して出資要請を行った。</li> <li>・RCCの関与を受け、取引金融機関に対して金融支援要請を行った。</li> </ul>	
<b>経営支援後の企業の状況</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・同社は、RCCの関与を受け、全取引金融機関から金融支援の合意を取り付けた。承認された事業再生計画に沿い、諸施策を実施している。</li> <li>・事業再生計画で要請された金融支援の実施により、同社の当行債務者区分は、上位遷移した。</li> <li>・同社からは、取引金融機関に対して、3か月に1度、事業再生計画の進捗について報告が行われている。</li> </ul>	

## 運輸業 < 4 >

<b>支援先企業の概要</b>	
・業種	運輸業（索道業）
・創業後年数（10年未満であれば）	<input style="width: 80px;" type="text"/>
・企業規模（中小企業者に該当する場合には）	<input style="width: 80px;" type="text"/>
<b>経営支援前の企業の状況</b>	
<p>当初、地元有力企業と村が経営母体となり設立されたスキー場。業績低迷したことから村が経営離脱し、地元企業が親会社となり単独で経営支援してきた。経営努力により安定した集客数あるものの、当初の過大な設備投資を償却する売上・利益水準が確保できず、長期間赤字経営が続き債務超過の解消に目処が付かない状況にあった。</p>	
<b>経営支援概要</b>	
<b>&lt; 当行の施策 &gt;</b>	
<p>債務超過解消、借入金の完済には超長期を要することから自主再建に捉われず、事業売却も視野に入れた再建スキームを提案。具体的にはスポンサー企業による「プレパッケージ型M&amp;A」を提案し、親会社からの応諾を得た。当行でスポンサー企業を選定し、同社がデューデリを実施のうえ買収価格を提示させ、親会社が価格に満足したことから両社で「事業再生のための基本合意書」を締結させM&amp;Aが成立した。</p>	
<b>&lt; 当該企業の施策 &gt;</b>	
<p>当該企業はスポンサー企業からの買収代金により借入金を各金融機関に対し返済し、更に残った借入金については親会社からの保証債務履行により完済させた。スポンサー企業の100%子会社となり、従業員全員の雇用は確保された。</p>	
<b>経営支援後の企業の状況</b>	
<p>スポンサー企業のマネジメントの下で営業継続中。スポンサー企業からの報告では当初計画通りの利益を上げているとのこと。</p>	