事業再生計画の概要

第１ 対象事業者の概要

１ 会社の概要

(1) 宮崎交通株式会社 (以下、「宮崎交通」という。)

① 沿革

大正 15 年 (1926 年) 宮崎市街自動車株式会社設立、タクシー営業開始
昭和 6 年 (1931 年) 遊覧バスを開始
昭和 12 年 (1937 年) サボテン公園開園
昭和 14 年 (1939 年) 子供の国開園
昭和 63 年 (1988 年) 分社により宮交タクシー株式会社設立
平成 11 年 (1999 年) 宮崎交通観光株式会社を吸収合併

② 資本金･株式 (平成 16 年 3 月末日現在)

宮崎交通 (グループの中核企業)

ｲ)	資本金	750 百万円
ﾛ)	発行済株式総数	15,000,000 株
ﾊ)	主要株主 (持株比率)	
	日本生命保険相互会社	2.88%
	東京海上日動火災保険株式会社	1.67%
	岩切達郎	1.38%

③ 本社･事業所

宮崎交通

ｲ) 本社 (業務上)
宮崎県宮崎市大淀三丁目 4 番 26 号

ﾛ) 主な事業所
貸切高速自動車営業所 (宮崎市)
中央自動車営業所 (宮崎市)
宮崎自動車営業所 (宮崎市) 他

④ 経営者

宮崎交通

代表取締役社長 岩切 達郎
代表取締役副社長 岩切 道郎

⑤ 従業員の状況

連結：平成 16 年 3 月末日現在（有価証券報告書ベース）

従業員数：　　2,257 名

（平均臨時雇用者数を含めた合計： 3,228 名）

⑥その他対象事業者

宮崎中央運輸株式会社	（貨物自動車運送事業）
宮交タクシー株式会社	（タクシー事業・貸切バス事業）
株式会社宮崎観光ホテル	（観光ホテル事業）
株式会社宮交エアラインホテル	（ビジネスホテル事業）
青島リゾート株式会社	（リゾートホテル事業）
株式会社宮交シティ	（ショッピングセンター運営事業）
宮崎商事株式会社	（土産品等の販売業）
宮崎ビルサービス株式会社	（ビルメンテナンス事業）
株式会社宮交レストラン	（レストラン事業）
宮崎観光開発事業協同組合	

2 事業の概要

（1） 自動車運送事業：乗合バス事業（一般路線バス・高速長距離バス）、貸切バス事業、タクシー事業、トラック運送事業、航空代理店事業等

宮崎県内唯一の一般路線バス運営事業者であり、地域の公共交通サービスの供給を行なっている。

（2） レジャー・サービス事業：ホテル事業、旅行代理店事業等

観光ホテル、リゾートホテル、ビジネスホテルといった様々な顧客ニーズに沿ったホテルを運営している一方で、こどものくに、生駒高原等、宮崎県における主要観光施設の保有・運営を行なっている。

（3） 流通業：ショッピングセンター運営事業

県内最大のショッピングセンターを運営している。

3 財務内容

連結：平成 16 年 3 月期（有価証券報告書ベース）

売上高	：	25,933 百万円
営業利益	：	1,819 百万円
経常利益	：	216 百万円
当期純利益	：	▲179 百万円
借入金総額	：	52,310 百万円

4 主要債権者

株式会社宮崎銀行、株式会社宮崎太陽銀行等

第2 支援申込に至った経緯

昭和 40 年代以降モータリゼーション時代の到来により、中核的事業の一つである一般路線バス市場全体が縮小傾向を辿っている。対象事業者グループにおいては、顧客ニーズへの対応が十分でなかったこともあって、路線バス利用者の減少に歯止めをかけることができず、一般路線の7割以上が不採算路線である現状にある。

もう一つの中核事業であるレジャー・観光事業においても、昭和 50 年代以降海外旅行等が台頭し、「観光宮崎」としての魅力をうまく活かした集客施策を打ち出せずにいた中、ホテルの新設など過大投資を行った為、過剰債務を抱えている。

また、グループ会社全体として、事業拡大に見合うだけの経営管理体制が確立出来ておらず、結果としてグループ戦略が徹底されずにいた為、本来グループとしてシナジーが求められるマーケティング、営業戦略面に問題を抱えている。

このような状況のもと、対象事業者及びメイン銀行は過剰債務を解消するとともに、事業の再生を図るべく，株式会社産業再生機構（以下「機構」という。）に支援申込をするに至った。

第3 事業計画等の概要

1 事業計画

(1) 事業の選択と集中

地域生活基盤産業におけるリーディングカンパニーとして、県内におけるブランド力を最大限に発揮させる観点から、乗合バス事業、タクシー事業などの地域の交通事業、バンケットサービス、婚礼ビジネスを中心としたホテル経営などの地域のレジャー・サービス事業を主力事業として位置付けるとともに、関連事業・収益下支え事業は継続する。

一方で、当社グループのブランド力を活かすことが困難で、かつ競争環境が激化することが予想される事業部門（ビジネスホテル・貨物自動車運輸・ショッピングセンター運営）からは撤退する。

(2) スポンサーの選定

機構による支援決定の後、メイン銀行等の協力のもと速やかに事業スポンサー及び出資者を募る予定である。なお、選定に時間を要する場合には機構による出資を受ける予定である。

また、地元支援の一環として宮崎県中小企業等支援ファンドより5億円の出資を受ける。

2　企業再編（ストラクチャー）

対象事業者グループの現状は、子会社の大半が宮崎交通の１００％子会社であり、実質バス会社支配のガバナンス体制にある。このような現状を打開する為に、グループ会社を統括する純粋持株会社を設立し、宮崎交通は他のグループ会社と同等の１グループ会社となる。

これにより、全社最適な意思決定および経営資源の配分が可能となる。

3　金融支援の概要

関係金融機関等に対して、総額約244億円の債権放棄を要請する。

4　事業再生計画の予想計数

事業再生計画連結（有価証券報告書上の連結とは異なる）

		平成16年3月期	平成20年3月期
売上高	：	25,660 百万円	21,013 百万円
営業利益	：	1,974 百万円	1,390 百万円

第4　支援基準適合性

1　生産性向上基準

対象事業者グループは、本事業再生計画の遂行によって、自己資本当期利益率は2％以上向上し、有形固定資産回転率も5％以上向上するものと見込まれる。

2　財務健全化基準

対象事業者グループは、本事業再生計画の遂行によって、有利子負債のキャッシュフローに対する比率は 10 倍以内となり、かつ、経常収入は経常支出を上回る

こととなる。

3　清算価値との比較

事業再生計画を実施した場合の対象事業者グループに対する債権の価値は、同グループを清算した場合の債権の価値を上回るものと見込まれる。

4　3年以内のﾘﾌｧｲﾅﾝｽ等の可能性

事業再生計画の実施により、対象事業者グループの財務状況は大幅に改善する見込みであり、元本返済･金利負担能力においても問題が発生しないことが見込まれているため、3 年以内のﾘﾌｧｲﾅﾝｽ等の可能性は十分に認められる。

5　過剰供給構造の解消との関係

事業再生計画の実施により、「供給能力」が増加する事業はないため、産業活力再生特別措置法の施行に係る指針第15条に照らし、「過剰供給構造の解消を妨げるものではない」ものと判断される。

6　労働組合との協議の状況

本事業再生計画については、機構による支援決定後直ちに、労働組合に対し、その内容について説明を行うとともに、雇用･労働条件等に関する協議を行う予定である。

第5　経営者の責任

経営者の責任を明確にするため、宮崎交通代表取締役社長は代表権を返上し取締役を辞任する。同副社長については、代表権を返上し、当面、持株会社傘下となる宮崎交通の取締役バス担当部長として労働組合との協議等を含めバス事業の再建に努める。

なお、その他の宮崎交通取締役およびグループ会社取締役については原則として辞任する。

退任する取締役については、役員退職慰労金を辞退する。

第6　株主責任

当社の株式については、90％の減資を行い、併せて大幅な増資を行うため、株主が保有する株式の割合的価値は相当程度希薄化される。

なお、宮崎交通代表取締役社長及び同副社長の保有する株式のすべては、無償で当社に譲渡されたうえ消却される。

以　上