



自動車業界におけるIFRS

PwCの自動車業界担当グループが、業界固有のIFRS適用財務報告における問題に関する指針を作成しました。PwCフランスにおける自動車業界担当グループのパートナー、Philippe VincentとPwCグローバル・アカウンティング・コンサルティング・サービス・グループのパートナー、Oliver Schererが、IFRSによる初年度財務報告において問題となった領域について解説します。

自動車業界に属する企業は、IFRSの適用にあたり業界固有の課題に直面しています。財務報告に係る問題は、その多くが基準適用にあたりCEOおよびCFOによる判断を必要とし、その判断に関する投資家への説明が要求されます。自動車業界に属する企業の財務報告を複雑なものにしている、業界固有の特徴は以下のとおりです。

- 自動車業界では多額の先行投資が要求され、将来の収益に関して不確実性を伴うことが多い。
- 自動車の商業的成功が全世界における消費者のニーズをつかむ自動車会社の能力に依存しており、また利益を最大化するためには標準化された製造基盤が必要とされる。
- 消費財を大量消費するため原材料費が上昇している。
- 相手先商標による製造会社（以下OEM）とその販売業者との間で複雑な製造契約が結ばれている。

初度適用企業の財務諸表に影響を与えた主な領域は、開発費、金型、固定資産およびのれんの減損、買戻し契約、およびコモディティヘッジです。以下ではこれらについて個別に検討を行います。

開発費

従来多くの企業が適用してきたGAAPでは、開発費は発生時に費用化されていました。IFRSでは、開発コストがIAS第38号の規準を満たす場合には資産計上されます。この場合、経営者は以下を証明する必要があります。

- 使用あるいは売却が可能な無形資産を完成させる技術的な実現可能性
- 無形資産を完成し、これを使用あるいは売却する意思
- 無形資産を使用あるいは売却する能力
- 無形資産が将来において経済的便益を生み出す能力
- 開発を完了させ、無形資産を使用あるいは売却するための技術的資源、財務その他の資源を十分に確保できる可能性そして
- 開発段階でその無形資産に起因した費用を、確実に測定する能力

開発プロセスの各段階における明確かつ文書化された指標(milestone)がある場合は、上記要件をどれだけ満たしているかを証明するのは難しくありませんでした。しかしながら、無形資産が将来における経済的便益を生み出す能力があるかを証明することは、プロジェクトごとの正式なキャッシュ・フロー予測の作成が必要とされるため、より複雑になっています。

経営者は、認識された無形資産の収益性のモニタリングにおいて困難に直面しています、特に、それらの無形資産が収益率の異なる種々のプラットフォームで使用されている場合などです。

金型契約

自動車業界で使用される金型の開発に要する期間は、多くの場合1年を超えます。この期間に発生する費用と収益は、金型が供給業者からOEMに売却された場合、どのように認識すべきでしょうか？

金型契約は、より大規模な製造契約の一部となっている傾向があります。このため、供給業者がOEMへ売却した際の金型の売却損益を直ちに認識するか、それとも基礎となるプラットフォームの契約期間にわたり繰延べるべきかが問題になります。

金型契約に関する特定の法的要件は、工作機械に関連するリスクおよび利益を負担あるいは享受するのが供給業者とOEMのどちらであるか判断することを困難にしています。これは、金型が製造期間終了後にOEMに売却されたとみなすことができるか否かの判断において極めて重要です。

IFRSの適用をきっかけに、自動車会社の多くは自社の金型契約における法的要件を詳細に分析するようになりました。経営者は、これらの契約に内在する経済的側面が正しく反映されるよう、いくつかの契約を修正しています。企業は現在、IFRIC 4(2006年1月1日より発効)に照らして自社の会計方針の見直しを行っています。

固定資産およびのれんの減損

自動車業界は、高度に資本化されており、ノウハウの集約化が進み、さらにマクロ経済サイクルに組込まれているため、この業界における固定資産およびのれんは減損リスクにさらされています。このため、ある自動車モデルの売上が振るわない場合には、極めて多くの資産に減損が生じることとなります。

IFRSは企業に対して、減損の兆候が見られるキャッシュ生成単位ごとにキャッシュ・フロー予測を立てることを要求しています。この結果、多くの企業で報告プロセスの見直しが行われました。キャッシュ・フロー予測には経営成果の蓋然性についての経営者の見解が反映されるため、予測によってはCEOおよびCFOの関与が必要とされる場合もあります。

IAS第36号は減損の兆候が確認された資産の回収可能価額について規定しており、その適用にあたっては混乱が生じる可能性があります。IAS第36号は使用価値の計算(value-in-use calculations)に将来の資本的支出およびコスト削減を反映させることのできる範囲を制限しています。資産については現在の条件下で将来キャッシュ・フローを計算しなければなりません。資産をすぐに利用できる状態にする必要が生じた場合を除き、資産から生み出される将来における利益の改善を当該計算で考慮に入れることはできません。

生産設備をアップグレードする必要性が常にあることを考慮すると、リストラクチャリング活動はほとんど途切れることなく行われるため、これらの要件を自動車業界に適用することは困難を伴う場合があります。コスト削減と将来の設備改善を区別することは容易ではありません。

このような難しさがあるため、自動車会社がIAS第36号における使用価値の計算を減損引当金の適切な算定基準とはみなしていない可能性があります。企業はその代わりに公正価値から売却費用を差引くモデル(fair-value-less-costs-to-sell model)の適用を検討するかもしれません。

買戻し契約

買戻し契約は新車販売を促進するための一般的な方法です。自動車メーカーは、業者(多くの場合、社用車を提供する業者)、レンタカー会社および個人と一定期間(通常2年から3年)後に車を買戻す契約を結んで新車を販売します。

以下の条件が満たされた場合、IAS第18号に基づき収益が認識されます。

- 企業は、所有にかかわる重要なリスクおよび利益を買手に譲渡している。
- 企業は、所有に関連する継続的な管理上の関与、および、売却した車両の実質的に支配しない。
- 収益金額を信頼性をもって測定できる。
- 取引に関連する経済的便益が企業にもたらされる可能性が高い。
- 取引に関連して発生した、あるいは予想される発生費用を信頼性をもって測定できる。

売手がリスクおよび利益の大半を譲渡しているかどうかを判断する際に、法的所有権の譲渡だけでは十分な判断できません。自動車メーカーは車の買戻し時の残存価値に関連するリスク(すなわち、中古車の公正価値が契約上の買戻し価格を下回るリスク)を留保することができます。IAS第18号は、リスクおよび利益が譲渡されているかどうかを評価する方法、あるいは残存価値に関連する重要なリスクを定義する方法について適用指針を提供していません。

OEMの中には、IAS第18号に従い、買戻し契約(これによりOEMは重要なリスクおよび利益を留保するとみなされる)で販売した車を固定資産として表示しているものがあります。また他のOEMは、これらの車を棚卸資産として表示しています。適用した会計処理を明確に開示することは、財務諸表利用者にとって極めて重要です。

コモディティヘッジ

原材料費は近年著しく上昇しています。鉄、銅およびアルミニウムの消費量を考慮すると、価格上昇のリスク管理対策がますます必要になってきています。自動車会社の多くは長期のコモディティヘッジ契約を結んでいます。経営者は、これらのデリバティブがIAS第39号のヘッジ会計における規準を満たす場合を除き、これらを損益計算書に計上した再測定による損益と共に公正価値で貸借対照表に計上しなければなりません。

このような処理により多くの問題が発生します。ヘッジ会計の適用が認められる企業は、ヘッジ商品の損益をそれらに関連する損益に一致させるか、あるいはヘッジ対象が損益計算書に影響を及ぼすまでそれらを資本に認識しなければなりません。これは経営者が厳格な文書化の基準およびその他の要件に準拠している場合にのみ許容されます。

これらの契約およびヘッジ会計への準拠にあたり要求される文書化のレベルの複雑さにより、多くの企業で必要データの収集と整理に関するプロセスが強化され、また事業全体に適用される方針の首尾一貫性が確保されるようになりました。

自動車メーカーは、しばしば組込デリバティブが含まれる可能性がある複雑な商業契約（例えば、商品価格あるいは外国為替レートなどの市場ベースの変数に連動する契約）の当事者となることがあります。このような場合には、すべての重要な既存契約を詳しく分析する必要があります。

財務報告に及ぼす影響

自動車業界において重要性がある特定の項目（減損の計算および長期給付債務あるいはストック・オプションの評価等）は、財務上の仮定（特に割引率）に基づいています。これらの指標は、投資家に貸借対照表日における事業の価値に関する有用な情報を提供しますが、これらは変動しやすいため、長期投資を重視する事業に係る長期的要素の理解には有用でない可能性があります。経営者は投資家に損益計算書における変動を説明する情報および同業他社の業績と比較するための指標を提供したいと考えるでしょう。

将来的な課題

ジョイント・ベンチャーに関する会計処理が変更される可能性があります。IASBは2005年12月に新しいモデルを提案しました。このモデルは共同支配企業との比例連結の廃止（一定の状況において）を主な内容としています。これは持分法のみが認められることを意味します。比例連結の選択肢が廃止された場合、企業によってはこの種の契約を取り消すか、財務諸表の注記で売上および利益に関するより包括的な見解を提供するかを判断を行う必要があるかもしれません。

またIASBは、IAS第14号の修正案に関する公開草案も公表しました。この公開草案は、事業セグメントの業績評価および事業セグメントへのリソースの配分方法の決定に内部で用いている基準に基づき財務情報を報告すべきとしています。この改訂により、透明性が高まる可能性があります。内部報告により一部の活動について、収益性が高い事実が開示された場合には、経営者はこれに関する質問に回答できるよう準備しておく必要があるでしょう。

最後に、経営者はIFRSに準拠した財務情報の作成に係るプロセスおよび統制を強化する必要があります。米国の自動車業界は、サーベンス・オクスレー法の下、会計方針および手続の文書化における不備が重要な欠陥をもたらす唯一最大の要因だと認識するようになりました。IFRSは原則主義（principles-based）基準ですが、US GAAPと同じくらい多くの複雑な概念が含まれています。当基準に盛り込まれている方針および手続は、誤謬および突発的な事象を回避するために不可欠なものです。

お問い合わせ： あらた監査法人（広報）

あらた監査法人

〒108-0014

東京都港区芝浦4丁目2-8

住友不動産三田ツインビル東館13階

電話:03-6858-0179（直通）

メールアドレス: aaratapr@jp.pwc.com

あらた監査法人は、世界 148 ヶ国 771 の都市に 13 万人以上のスタッフを擁するプライスウォーターハウスクーパース(PwC)のメンバーファームです。PwCのメンバーファームとして、会計及び監査において PwC の手法に完全に準拠した国際的なベストプラクティスを採用し、PwC のグローバルネットワークで培われた経験、専門知識、リソースを最大限に活用し、日本において国内企業および国際企業に対して、国際水準の高品質の監査を提供していきます。

© 2006 PricewaterhouseCoopers Aarata. All rights reserved.

'PricewaterhouseCoopers' refers to the Japanese firm of PricewaterhouseCoopers Aarata or, as the context requires, the other member firm of PricewaterhouseCoopers International Limited, each of which is a separate and independent legal entity.