

老舗物流企業を含み損リスク

二〇〇六年三下期から減損会計の適用が義務付けられる。減損会計とは、企業が保有する固定資産のうち、経済環境の変化などに伴う収益性の悪化で投下した資金の回収が困難になった部分、つまり固定資産の価値が低下した部分を損失として計上する、というルールだ。企業は資産価値の低下を損失として処理する場合、固定資産の帳簿価額を回収可能価額（資産を処分して得られるキャッシュフロー、もしくは資産を使用し続けることで得られるキャッシュフローのいずれか高いほうの金額）まで減額する必要がある。

日本の会計制度ではこれまで固定資産を簿価（取得価額）で計上することが認められてきた。その結果企業は取得した土地が値下がりしていても、その分の損失を表面化させずに済んだ。これに対して減損会計は企業に固定資産の含み損の清算を迫る。収益力の回復が見込めない固定資産を抱えている企業は二〇〇六年三下期の決算で多額の減損損失の計上を余儀なくされる。

バブル期に土地や建物を高値掴みした企業は少なくない。それだけに今回の会計制度見直しで企業の業績に与える影響は甚大だ。野村證券金融経済研究所の調査によると、減損会計の早期適用初年度となった二〇〇四年三下期に、NOMURA400（日本の株式市場を代表する四〇〇銘柄）の構成企業のうち四一社が減損処理を実施。損失額は合計で八六二九億円に達した。続く二〇〇五年三上期には九〇億円に達した。続く二〇〇六年三下期には約一兆五七〇〇億円に上っている。二〇〇六年三下期には、損失額がこの二倍～三倍に膨れ上がる目とされている。

第2部

物流企業の減損会計攻略法

4月にスタートする新年度から減損会計が強制適用される。土地や物流センターなどの固定資産を抱える物流企業は大きなダメージを受けることが予想されていた。ところが、「資産のグルーピング」という会計処理方法が認められたことで抜け道ができてしまった。含み損の表面化は先送りされた。

（刈屋大輔）

これまでの実績を業種別に見ていくと、電力やガスなどの「公益」、「鉄鋼・非鉄」や「化学」といったセクターに属する企業がとりわけ多額の損失を計上している。いずれも土地や建物を多く使用する装置産業だ。同じようにトラックターミナルや倉庫といった土地や建物をベースにビジネスを展開している物流企業にも大きな影響が出ている。三菱倉庫は二〇〇五年三上期上期に土地や建物を対象に約一〇七億円の損失を計上した。このほかにも山丸、三井倉庫、日立物流などが減損処理に踏み切っている（次ページ図参照）。

もっとも、物流企業の場合、減損会計の導入が決まった当初に想定されていたよりも、最終的なダメージがはるかに小さくて済む公算が大きい。野村證券金融経済研究所の尾坂拓也アナリストは「土地や建物といった固定資産を数多く抱えている物流企業は大手で一社当たり数百億円規模の損失計上を強いられ、その結果、経営が行き詰まってしまつ企業も出てくるのではないかと囁かれていた。ところが蓋を開けてみると、物流企業は減損会計で大きなダメージを受けないことが分かった。減損会計の影響は大手でも一社当たり数十億円程度にとどまる」と指摘する。

物流企業の損失額が当初の試算よりも大幅に軽減される見通しとなったのは「資産のグルーピング」化が容認されたためだ。複数の固定資産を一つにまとめ、その資産の塊が収益を上げているかどうかを判断し、収益が上がっていない場合にのみ減損処理を行うという方法だ。

投下資金の回収見込みがない多額の含み損を抱えた固定資産Aと、大幅な収益を上げている固定資産Bがあるとしよう。固定資産Aと固定資産Bをグルーピングし、トータルで収益が上がっている状態であれば、固定資産Aは減損の対象には含まれない。

「資産のグルーピング」は本来、「キャッシュフローを生む最小単位で資産をグルーピングすること」が義務付けられている。ただし、ネットワーク型のビジネスを展開する企業、例えば鉄道会社は駅と駅の間に線路を敷き、その間に鉄道を走らせることではじめて収益が上がる構造になっている。「一つの駅」では事業が成り立たない。このような場合には、「グルーピング」の範囲を広げることが可能だ。

実はこのルールが多くの企業にとって減損損失を軽減するための「裏技」になる。実際、鉄道会社は含み損が発生している駅を複数抱えているにもかかわらず、「鉄道はネットワーク全体で収益を上げる構造になっている」ことを理由に、鉄道ネットワーク全体を一つの資産としてグルーピングしている。そうすることで個々の駅の含み損が表面化することを回避しているのだ。

グルーピングという裏技

鉄道ビジネスの論理はそのまま物流ビジネスにも当てはまる。例えば、特別積み合わせ事業は拠点（ターミナル）間にトラックを走らせて荷物を運ぶことによって収益が上がる仕組みになっている。鉄道にとっての駅と同じように、特別積み合わせ業者にとってのターミナルは、ターミナルそのものでは収益を上げられない固定資産である、と解釈できる。

実際、西濃運輸や福山通運といった大手特積み会社はすでに輸配送ネットワーク全体を一つの資産としてグルーピングする方針を打ち出している。その結果、特積み会社にとって減損処理の対象となるのは宅宅や遊休地といったごく僅かな資産だけとなりそうだ。パブル期に購入した本業で使用している土地や建物の含み損は吐き出されずにそのまま残ってしまう。

減損会計を早期適用した主な物流企業と減損の内訳

企業名	実施時期	減損損失額	減損対象
ヤマタネ	2004.3月期	21億1700万円	営業倉庫、賃貸ビル、美術品
宇徳運輸	2004.3月期	25億1466万円	物流センター、土地
郵船航空サービス	2004.3月期	9億200万円	土地
山九	2005.3月期上期	26億2000万円	土地、建物
三井倉庫	2005.3月期上期	8800万円	土地
三菱倉庫	2005.3月期上期	107億1600万円	土地、建物
日立物流	2005.3月期上期	11億6900万円	物流センター、土地
ヤマト運輸	2005.3月期上期	45億9700万円	土地、建物



ヤマト運輸はネットワーク全体ではなく、主管支店単位で減損処理を実施している（写真は2月に稼働した三重主管支店）

「多額の損失を計上できる体力が残っている特積み会社は限られている。特積み会社の大半は『資産のグルーピング』の論理によって救われる格好になるだろう。減損会計で特積み会社が抱える負の部分はいずれになるはずだったが、幸か不幸か、その機会はいずれ送られることになった」と尾坂アナリストは説明する。

本来のあるべき姿で減損を処理していくのは当面、特積みではヤマト運輸くらいになりそうだ。二〇〇五年三月期上期に、同社はネットワーク全体をグルーピングせずに、全国七一カ所の主管支店ごとに減損処理を実施した。主管支店と、その傘下にある六〜七人規模で構成される「センター」と呼ばれる営業所五〇〜一五〇カ所を一つの資産としてグルーピングして減損の兆候を調査。収益性が低く、投資した資本を回収できそうにない計六カ所の主管支店（埼玉主管支店ほか五拠点）について減損損失を計上した。損失額は合計で四五億九七〇〇万円だった。

グルーピングの範囲を主管支店単位にした理由について、ヤマトの庄司義人財務課長は「ネットワーク全体でグルーピングしていると、いつまで経っても固定資産の含み損を処理できない。業績が好調に推移し体力のあるうちに含み損を解消して資産の透明性を高めておきたかった」と説明する。同社では今後も主管支店単位で減損処理を実施していく方針だという。

減損会計の制度化は国際競争社会を見据えて進められてきた会計ビッグバンの総仕上げという位置付けだ。そしてその目的は企業の資産状況の透明性と健全性を高めることにある。しかし、残念なことに制度そのものに抜け道が用意されてしまった。物流企業の真の実力を把握するためには、二〇〇六年三月期の決算で各社がどういったスタンスで減損処理に対応するのかをきちんとウォッチする必要があるだろう。

■