

弊社は日本航空グループのシェアードサービスセンターとしてグループの経理業務を行っています。今回減損会計の実務指針草案について3点コメントがありますので申し上げます。

日本航空グループでは国際線、国内線と複数の航空会社を使って事業を行っています。航空会社の特性として航空機は供給する商品の類似性が高いため、また特定路線に固定化されずどの路線にも飛ばすことが出来るために、グループ会社間で航空機をやりくりしながら日々の事業を行っています。このようなことから事業計画自体もグループ航空会社それぞれで作成することが意味を持たず連結ベースで中期計画や管理会計がなされているのが実状です。最初から連結ベースで収入、費用を見積もり中期計画を作成していることから個社単独での中期計画の数字がない、また減損会計のために中期計画の数字を整合的に各社に分けることは実務上非常に困難なものとなっています。ここで減損というものを考える際、連結経営を行っている会社についてはグループ会社各社でまず減損をやるということは合理性に欠けるのではないのでしょうか。以前委員会の中で連結ベースで減損を認識しない場合は、個社で認識しなくともよい、といった意見があったように思います。個社で減損しても連結で再度資産のグルーピングを見直し減損しないのならば連結上修正すればよい、との結論になったと思いますが、もともと経営を連結ベースで管理しているような会社の場合は、個社が所有している資産は会社単位を超えて使われていることが前提で計画、実施されています。連結経営管理を行っている会社に対しては例外規定のようなものを認めていただけないものか、一考していただければ有難く思います。

減損の兆候の「営業活動から生ずる損益又はキャッシュ・フローが継続してマイナスの場合」の部分で「継続してマイナスとなる見込み」とは、実績として前期しかマイナスではないが、当期以降の見込みが明らかにマイナスとなる場合を指すもの、となっていますが、これは例えば具体的に2003年3月期はマイナスで当期2004年3月期はマイナスの見込みであるが来期2005年3月期はプラスになる見込みである場合は減損の兆候に当たらないと考えてよいのでしょうか。ここで「当期以降」となっているのは当期と来期2期分を指すものと考えてよいのでしょうか。「当期以降」で当期マイナスの見込みであれば減損の兆候ととらえる場合と、当期はマイナスの見込みであるが来期プラスの見込みである場合減損の兆候なし、ととらえるのでは、その影響が随分違ってきます。この部分を明確に表記して頂きたいと思います。

税効果会計には繰延税金資産の回収可能性を考える際に、非経常的な特別な原因により発生した繰越欠損金等については、それを除外して判断するということになっています。減損の兆候を判断する上では、このように非経常的な要素を除外するという考えは取り得ないのでしょうか。航空業界の収支は戦争や疫病等極めて非経常的なものに大きく影響

を受けることがあり、その影響が2～3年続くことがあるのですが、航空機の経済的使用年数が20年以上あることを考えるとそれをもって減損の兆候ありとすることにいささか疑問を感じ得ません。もともと実務上の負担を考慮し、相当程度に減損が確実な場合に限りのみ減損の認識の判定を行う、となっていたことから何らかの配慮をお願いしたいと思います。