

第 7 節

業界動向とビジネスリスク

.....

1 顧客ニーズの変化

わが国における少子高齢化の進行、新興国における目覚ましい経済発展、国際的な価格競争の激化等を要因として、国内企業は、製造コストが相対的に安く消費が飛躍的に伸びている海外へその製造拠点を移しているが、このことによって、国内産業の空洞化が進んでいる。さらに、国内の製造拠点においても、物流集約や事業再編等の結果、縮小均衡の方向に進んでおり、これらの諸要因により、物流倉庫業界は、国内貨物量の減少に伴う輸送需要の減少というビジネスリスクを抱えている。

そのほかにも物流倉庫業は、物流センターとその設備、情報システム等を顧客ニーズに合わせて先行投資しているが、上記の要因による輸送需要の減少により、当初計画していた投資回収計画を実現できない可能性が高まるビジネスリスクを抱えている。

2 物流二法の施行による規制緩和

平成2年に物流二法が施行されたことに伴い、個人事業者でも一定要件を満たすことにより、貨物自動車運送業へ新規参入することが容易になると同時に、運賃は許可制から事前届出制に変更された。さらに、平

第 4 節

倉庫業に係る収入

1 荷役・保管・貸庫に伴う収入

(1) 概 要

① 荷物の種類

倉庫業者が営業倉庫において取り扱う荷物は、その形状において、液体・固体とさまざまであり、またその性質においても、温度や湿度を一定に保持する必要があるものや可燃性の爆発物であり取扱いに十分な注意が必要なものなど、実にさまざまである。

近年、機密情報の漏洩が社会問題となっていることを背景に企業の機密文書保管需要も高まり、当該機密書類を取り扱う倉庫業者が増加する傾向にある。また、医薬品といった保管に十分な注意が必要で、かつ薬剤師を倉庫に配置する必要がある専門性の高い荷物を取り扱う倉庫業者も出現している。これらの傾向から、倉庫業者の受け取る収入が上述のように景気に影響を受けやすいことから、倉庫業者が安定的に入出庫量・保管数量を確保できる分野を開拓していることが推察できる。

② 倉庫を利用する荷物の特徴

なぜ顧客は倉庫を利用するのだろうか。

その理由はいくつも挙げられるであろうが、その1つとして顧客が

安全在庫を持つ必要がある商品をローコストで保管したいと欲しているからであるといえる。ここにいう安全在庫とは、「欠品を防止するため、不確実な需要量の変動を見込んだ在庫水準」である。

すなわち、顧客である販売会社は、商品の欠品により販売できれば獲得できたであろう収入として定義される機会損失が生じることを、できるだけ回避しようとする。当該機会損失の発生を回避するためには、販売数量相当分の商品を即時に仕入できない限り、ある程度の在庫を保有して欠品を回避する必要がある。

しかし、顧客の取り扱う商品が多ければ多いほど、在庫を保管するスペースが膨大に必要となり、これを顧客自身で確保するとなると巨額の設備投資が必要となる。このため、顧客は比較的安価で荷物の保管サービスを受けたいと考えるのである。

以上より、顧客は機会損失が生じないように安全在庫を保有しつつ、できるだけ保管費用を安くしたいと欲しており、このような顧客の欲求をかなえるのが荷物保管の専門業者である倉庫業者であるといえる。倉庫業者は、自己保有の多様な倉庫設備を駆使して比較的安価な保管サービスを提供する。比較的安価な当該サービスの提供が可能となるのは、倉庫業者が複数の顧客との契約により保管する荷物を比較的多く確保することで倉庫設備を効率的に利用しているためである。

(2) 収益計上基準

倉庫収入は、倉庫業者が顧客から預かった荷物に対して何らかの役務を提供し、その対価が得られたことにより認識される収入である。

当該倉庫収入は、倉庫業法3条の登録をした者が営業倉庫を用いて顧客に何らかの役務提供した対価として得られる営業倉庫収入と倉庫の一区画を面積あるいは体積単位で月々一定額により貸し出す貸庫収入（坪貸し収入）とに分けられる。ここにいう倉庫業法とは、倉庫業の適正な運営を確保し、倉庫の利用者の利益を保護するとともに、倉庫証券の円

第 12 節

物流倉庫業を取り巻く各種の税金

1

不動産取得税および自動車取得税

(1) 概 要

不動産取得税とは、不動産を取得した者に課される地方税である。毎年課税される固定資産税とは異なり、不動産を取得した時に一度だけ納付する税金である（地方税法73～73の44）。

当該税金は、不動産の移転という事実に着目して課される税金である。

また、自動車取得税とは、都道府県が、自動車（特殊自動車、二輪の小型自動車および二輪の軽自動車を除く）の取得に対し、その取得者に課す地方税である（地方税法113～143）。

自動車の取得者は、取得価額を課税標準として税額を計算し、都道府県に申告納付する。自動車取得税は、かつては主に都道府県および市町村の道路に関する費用に充てられていたが、平成21年4月からは使途制限が廃止され一般財源化している。

(2) 会計処理

固定資産取得税および自動車取得税は当該資産を購入する際に課税されるものであり、企業の実情に照らして、取得時に係る直接付随費用と考えられるのであれば、取得原価に含めるのが一般的である。税務上は

一種の事後的費用として考えられることから取得原価に含めないことも認められている。

【設例1】

本体価格100万円の車両を1台購入した。なお、自動車取得税は10万円であり、合計110万円を支出した。

(仕訳例)

(借) 車両運搬具	1,000,000	(貸) 現金預金	1,100,000
租税公課	100,000		

上記は一時の費用処理を行う場合の仕訳例であるが、納付時に前払費用に計上し、その後、月次按分により1年間で費用処理する方法も考えられる。

2

自動車税

(1) 概要

自動車税とは、道路運送車両法4条の規定により登録された自動車に対し、その自動車の主たる定置場の所在する都道府県において、その所有者に課される地方税である。

自動車1台につき、車種、総排気量、営業用・自家用の区分に従って年額が定められている。賦課納付期日は4月1日で納期は原則として5月中である。4月1日時点の所有者に対して5月頃に都道府県から納税通知書が送付される。

(2) 会計処理

自動車税は、車両の取得原価には含まれず、通常、納付時に費用処理

第 17 節

IFRS に向けて



1

物流倉庫業の特徴と日本企業への IFRS 適用上の論点

平成21年6月30日に「我が国における国際会計基準の取扱いに関する意見書（中間報告）」が金融庁の企業会計審議会より公表され、コンバージョン（収斂）の推進のみならず、日本企業に対して IFRS の法定開示を容認または義務化するロードマップが提示された。これにより日本企業に対する IFRS の任意適用が平成22年（2010年）3月期決算より始まった。また、強制適用については、2012年（平成24年）をめどに判断を行うこととされ、その時期は2015年（平成27年）または2016年（平成28年）からとなるとされている。

しかし、米国をはじめとする海外諸国の動向や、東日本大震災への対応などを踏まえ、2011年6月に金融担当大臣が、中間報告の再検討を提案する発言をした。ただし、この発言は企業会計審議会による討議等の正式なデュープロセスに基づいたものではなく、日本における IFRS の強制適用のスケジュールについて、現時点で中間報告の公表以降に新たな決議事項はない。

ここで IFRS の全面適用（アドプション）にあたり、物流倉庫業への影響を検討する。