

注: 本資料は Deloitte の IFRS Global Office が作成し、有限責任監査法人トーマツが翻訳したものです。
この日本語版は、読者のご理解の参考までに作成したものであり、原文については英語版ニュースレターをご参照下さい。



A Closer Look 非金融商品項目の ヘッジ会計の機会の拡大

はじめに

今月、国際会計基準審議会 (IASB) は、国際財務報告基準 (IFRS) のヘッジ会計について、新たな提案を行うドラフトを公表した。長らく待たされたこの改訂案は、最終的には金融商品の会計に関する新たな基準書、すなわち IFRS 第 9 号の一部となるものである。発効日は 2015 年 1 月 1 日となる予定である。ドラフトは、12 月初めまで IASB ウェブサイトで入手可能である。

IASB は、現行 IAS 第 39 号のヘッジ会計の要求事項に対する多くの重要な変更を提案している。全体的な影響として、ヘッジ会計を適用する機会が増え、また、結果としてリスク管理活動から生じる損益の変動が小さくなる。従来は、会計ルールの制限により、ヘッジ会計を適用しない企業もあれば、場合によっては、リスク管理アプローチを変更することにより適格性を満たした企業もあった。したがって、これらの制限が廃止されたことで、「リスク管理の変更」と「ヘッジ会計の適用」が促進されるであろう。

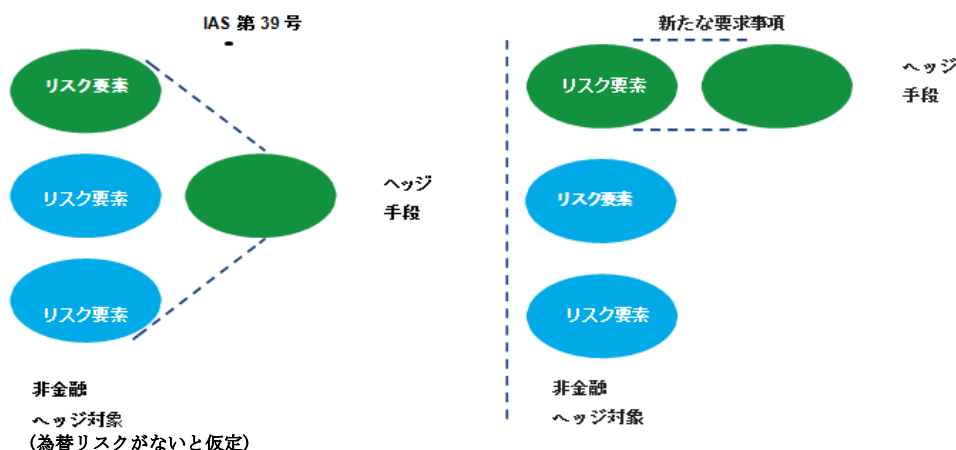
新たな提案の一部に関する実務上の影響に焦点を当てるべく、我々は現行 IAS 第 39 号の要求事項と新たな提案を対比させる一連の設例を作成した。本号はその一連の設例の第 2 稿となるものであり¹、非金融商品項目のリスク要素のヘッジの適格性に関する改訂点を検討するものである。

背景

IAS 第 39 号では、非金融商品項目のヘッジ対象としての指定は、すべてのリスク、為替リスクのみ、または為替リスク以外のすべてのリスクについて行うことが可能である。その結果、企業が非金融商品項目の為替リスク以外のリスク要素について経済的にヘッジする場合、そのリスク要素を分離してヘッジ指定することは認められていない。一般的には、そのような場合、企業はヘッジ会計を適用しないか、非金融商品項目全体またはその比例部分を指定する。ヘッジ会計を適用しないこと、または非金融商品項目全体を指定することが経済的ヘッジの意図ではない場合、ヘッジのリスク管理目的が反映されない損益の変動性が生じる。

ヘッジリスク要素

リスク要素のヘッジ



¹ 第 1 稿は、ヘッジ手段として指定されたオプション契約の会計処理の改訂点、および新しいヘッジの有効性判定の要求事項について検討している。本資料は下記からダウンロードできる。

http://www.tohmatu.com/view/ja_JP/jp/knowledge/ifrs/pub/nl/infocus/bfc5a793fe7e9310VgnVCM2000003356f70aRCRD.htm

この論点に対処するため、IASB は、非金融商品項目のリスク要素が、独立して識別可能で信頼性をもって測定可能である場合には、適格なヘッジ対象として認める原則を導入した。実務上、この規準を満たす可能性は、個別の事実と状況に左右される。一般的に、リスク要素が契約上明示されていない場合よりは、リスク要素が契約書に参照されている価格変数(すなわち、契約上明示されたリスク要素)である場合の方が、リスク要素が「独立して識別可能で信頼性をもって測定可能である」ことを立証することは容易である²。契約上明示されていないリスク要素について、ヘッジ要素が適格であることを立証するために、リスク要素が識別された項目の市場構造についての十分な分析を提供する必要がある(以下参照)。

本号では次の 2 つの設例について検討する。

- ディーゼル燃料価格のリスク要素に対するキャッシュ・フロー・ヘッジ(契約上明示されているリスク要素)
- ジェット燃料のリスク要素に対するキャッシュ・フロー・ヘッジ(契約上明示されていないリスク要素)

設例は具体的なコモディティのリスクに焦点を合わせているが、本号の原則は、非金融商品項目の他のリスク(例えば、購入契約の輸送コストまたはオペレーティング・リースのインフレーション条項など)にも適用し得る。これらの設例で使用される数字は単に例示の目的であることにご留意いただきたい。

ディーゼル燃料価格のリスクに対するキャッシュ・フロー・ヘッジ(契約上明示されているリスク要素)

リスク管理目的

企業 X は、英国全土にわたって、店舗および流通センターの大規模ネットワークを持つ大規模小売業である。企業にとって燃料費は重要である。燃料価格の変動から生じる損益の変動性を低減するために、企業のリスク管理方針は、最大 3 年間までディーゼル・スワップを使用して燃料価格リスクの要素をヘッジすることを認めている。

企業は、1 リットル当たりの価格を明示した 5 年間の契約で燃料を購入する。契約に基づく支払いは月次で行われ、次の式を使用して決定される。

価格 = $[(95\% \times \text{ディーゼル価格}) + (5\% \times \text{軽油価格})] \times \text{スポット・レート} \times \text{度量衡換算率} \times \text{税金} + \text{マージン}$

詳細は以下参照。

- ディーゼル価格は、米ドル月平均価格
- 軽油価格は、米ドル月平均価格
- スポット・レートは、1 ドル当たりの英国ポンド・米ドル月平均直物為替レート
- 度量衡換算率は、1 トン当たり 1,183 リットル
- 税金は、英国のガソリン税率
- マージンは、供給者が設定した 1 リットル当たりの固定価格

契約上、購入される燃料量は明示されていない。企業のドライバーは供給者のガソリンスタンドで必要に応じて車を満タンにし、使用量は月次で請求される。マージンは、契約期間を通じて、毎年再交渉する。

企業 X は、英国ポンド建のディーゼル・スワップを使用して、契約に基づき、燃料の予定購入についてディーゼル価格要素の 90%までを、経済的にヘッジする選択をする。次の契約における取扱いについて検討する。

取引日:	20X2 年 1 月 1 日
満期日:	20X4 年 12 月 31 日
想定元本:	1 ヶ月当たり 1 百万リットル
計算期間:	各暦月
支払い:	1 リットル当たり 0.50 ポンド
受取り:	1 リットル当たり(ディーゼル価格*スポット・レート*度量衡換算率)ポンド <ul style="list-style-type: none"> ● ディーゼル価格は、月平均価格 ● スポット・レートは、1 ドル当たりの英国ポンド・米ドル月平均直物為替レート ● 度量衡換算率は、1 メートルトン当たり 1,183 リットル
支払日:	関連する計算期間以後の 7 営業日

IAS 第 39 号におけるヘッジ会計

- IAS 第 39 号では、企業 X は、次のいずれかのヘッジにおいて燃料の予定購入を指定することができる。
 - 燃料価格全体(すなわち、「すべてのリスク」)
 - 為替リスク
 - 為替リスク以外のすべてのリスク(すなわち、米ドルの燃料価格のリスク)

² IASB のヘッジ会計ドラフトの第 6.3.7 項および第 B6.3.8 項-B6.3.15 項を参照。

- 企業 X は、月毎の燃料購入の最初の 1 百万リットルをヘッジするリスクとして、すべてのリスクを指定することを考慮したが、次の理由から指定しないことを選択する。

- 企業は、ディーゼル価格の変動から生じる価格の変動可能性に対してのみヘッジしているため、すべての価格リスクに対するヘッジ会計の指定は、実際の経済的ヘッジの経済的実質を反映しない。すべての価格リスクに対するヘッジ会計は認められているが、経済的にヘッジされないリスクの変動（例えば、軽油、税金、マージン）から生じるヘッジの非有効部分のため、損益に変動性を生じる結果となり、したがって、ヘッジのリスク管理目的を反映しない。

- ヘッジ会計を適用するために、企業 X は、ヘッジ関係が予想的 (prospectively) および遡及的 (retrospectively) の両方において有効であることを立証する必要がある。すべての価格リスクとデリバティブの中の実際の価格との差異のため、非有効部分は避けられず、現実的に 80% から 125% の相殺の要求事項を満たせない可能性があり、それはヘッジ会計が適用できないことを意味する。

- ヘッジの有効性判定およびヘッジの非有効部分の測定のため、経済的にヘッジされないリスクを測定する必要がある。例えば、仮想デリバティブ法を使用してヘッジの有効性をテストする場合、企業 X は、仮想デリバティブの固定金利部分を決定するために、契約上の支払額（すなわち、軽油、税金、マージンの要素および為替レートの影響全体を含む）のすべての価格付け要素を織り込んだ、契約に固有のフォワード・カーブを導き出す必要がある。この価格付けの情報は、また、ヘッジ開始後、仮想デリバティブのその後の評価をするため、評価のインプットとして必要となる。企業がそのようなフォワード・カーブを導き出すのは、観察可能な市場データが限定的であるため、負荷がかかりすぎるとされている（例えば、評価上の仮定の妥当性を立証するために、さらなる分析を行う必要がある）。

提案された IFRS 第 9 号におけるヘッジ会計

- IFRS 第 9 号は、非金融商品項目のリスク要素が独立して識別可能で信頼性をもって測定可能である場合は、非金融商品項目のリスク要素の指定を認めている。この場合、ディーゼル価格のリスクは、契約上明示されているため、独立して識別可能である。また企業はヘッジ期間において信頼性をもって測定可能とみなしている。その結果、企業 X は、英国ポンドでのディーゼル価

格のリスク要素に対して、ヘッジ会計の適用を選択する。

- 20X4 年末までの暦月において、燃料の最初の 1 百万リットルに対して、可能性の非常に高い予定購入取引のキャッシュ・フロー・ヘッジとして、20X2 年 1 月 1 日にヘッジが正式に指定される。
- IFRS 第 9 号では、予想的な有効性 (prospective effectiveness) は各ヘッジ期間の期首に判定する必要がある。遡及的な有効性 (retrospective effectiveness) テストは要求されない。
- 予想的な有効性テストは、ヘッジ対象とヘッジ手段の間の、経済的関係³の存在を立証することを含む。ディーゼルのヘッジについては、ヘッジされているディーゼルのリスク要素とディーゼル・スワップの重要な条件が一致することによって、経済的関係の存在が立証される。軽油価格とディーゼル価格の間に経済的関係が存在する範囲で、ディーゼル・スワップの比例部分に対して、軽油をヘッジ対象として指定することも可能であることに留意する。そのような場合、重要な条件が一致しないため、経済的関係を立証するために、十分な分析を行う必要がある（代わりに「プロキシ」ヘッジとなる）。また、適切なヘッジ比率を決定する必要がある⁴。
- ヘッジの非有効部分は、それでもなお、測定されなければならない (IAS 第 39 号と同様)。しかし、(IAS 第 39 号におけるすべての価格リスクに基づくのではなく)、ヘッジされているリスク要素に基づいた仮想デリバティブを使用して測定することが可能である。これにより経済的ヘッジがさらに反映され、結果的に企業のリスク管理活動をより密接に反映する会計上の結果をもたらす。

ディーゼル価格のリスクが契約上明示されたリスク要素ではないが、独立して識別可能で信頼性をもって測定可能である場合、ディーゼル価格のリスクに対するヘッジ指定もまた達成可能である。契約上明示されていないリスク要素をヘッジする場合に直面する問題については、以下でさらに詳細な議論をする。

3 IASB のヘッジ会計ドラフトの第 6.4.1(c)(i)項および第 B6.4.3 項-B6.4.5 項を参照。

4 IASB のヘッジ会計ドラフトの第 6.4.1(c)(ii)項および第 B6.4.8 項-B6.4.10 項を参照。

ジェット燃料のリスク要素に対するキャッシュ・フロー・ヘッジ(契約上明示されていないリスク要素)

リスク管理目的

企業 Y は、北欧を拠点とする航空会社である。ジェット燃料は、営業経費のかかなりの割合を占めており、そのため、ジェット燃料の価格変動は、利益にかなり影響を与える。企業のリスク管理方針は、次のとおり、24ヶ月間ジェット燃料価格のリスクエクスポージャーを管理することである。

12-24ヶ月

ジェット燃料の予定購入の比例部分の原油要素をヘッジするために、月次でプレント原油先物を購入。本契約は、購入月前の12ヶ月で終了となる。

6-12ヶ月

ジェット燃料の予定購入の比例部分の軽油要素をヘッジするために、月次で軽油先物を購入。後述のとおり、本契約は、ジェット燃料の購入前の6ヶ月まで取引されるベイス・スワップと組み合わせて保有する。

6ヶ月まで

ジェット燃料価格のリスクをヘッジするために、軽油と組み合わせて店頭市場で取引されるベイス・スワップ。契約上、購入月のジェット燃料価格と軽油価格の月平均の差異と交換に固定額を支払う。両契約は、ジェット燃料購入前に純額決済される。

本ヘッジ戦略は、実務で見られる多くの他のコモディティ・ヘッジと同様に、経済的なヘッジ有効性とヘッジ・コストが均衡するように設計されている。

ヘッジ・コスト

ヘッジ手段が取引される市場の流動性は、流動性が増せば増すほど、流動性プレミアムは低くなるため、ヘッジ・コストに影響する。

設例では、12ヶ月を超えると原油先物市場が最も流動性が高くなる。したがって、原油デリバティブ取引に関わる流動性プレミアムは、24ヶ月間のジェット燃料契約に関わる流動性プレミアムよりも、著しく低くなる。

より短期間のヘッジ手段の市場は、一般的に、長期間のヘッジ手段の市場よりも、流動性が高い。受渡日が近づくにつれ、ジェット燃料価格のリスクをより完全にヘッジするために、軽油先物およびジェット燃料契約のような代替的な契約の使用が、さらに経済的に実行可能になる。

有効性

原油：ジェット燃料は原油を蒸留した物である。長期的には、原油価格とジェット燃料価格は相関関係にあり、原油はジェット燃料を作るのに使用されるため、原油価格の高低は、蒸留価格にそのまま影響する。しかし、短期的には、相関関係は低くなり、1バレルの石油価格と精製品価格の差異(「クラック・スプレッド」)は変動する。変動の要因には、短期的需給、製油所の利用、規制および季節変動を含む。

したがって、原油先物価格とジェット燃料先物価格との相関関係は、直物価格との相関関係よりも近くなる。

軽油：軽油もまた、原油の蒸留物である。一般的に、ジェット燃料と軽油の値動きは、ジェット燃料と原油の値動きよりも、より相関関係に近い。これは、クラック・スプレッドの変動を引き起こす要因が、軽油とジェット燃料の価格差(「ジェット差異」)に影響を与えないためである。しかし、ジェット差異は安定的ではなく、それぞれの蒸留物の季節性への異なる反応など、他の要因が変動性を引き起こす。

この場合もやはり、軽油先物価格とジェット燃料先物価格との相関関係は、直物価格との相関関係よりも近くなる。

ジェット燃料：ジェット燃料契約により、ヘッジ対象とヘッジ手段の条件を一致させる。しかし、実務上、時期、輸送コストおよび地域などの要因によって、ヘッジの非有効部分が生じる。例えば、湾岸地域におけるジェット燃料契約は、ヨーロッパで購入するジェット燃料に対して完全なヘッジにはならない。

IAS 第 39 号におけるヘッジ会計

- IAS 第 39 号では、経済的ヘッジは、企業 Y によってヘッジ関係として指定されない。その代わりに、企業は、財務諸表にリスク管理戦略および報告された数値への影響の説明を開示する。
- 前述のディーゼル価格のリスクに対するキャッシュ・フロー・ヘッジの設例と首尾一貫して、企業 Y は、ヘッジ会計目的で、デリバティブでヘッジされる経済的リスクを反映するリスク要素を指定できない。企業 Y は、「すべての価格リスク」をヘッジしないため、ヘッジが予想的に非常に有効であることを立証するのは難しい。たとえ予想的に非常に有効であると立証できたとしても、経済的にヘッジされないリスクによる変動から生じる重要なヘッジの非有効部分(例えば、クラック・スプレッド)が存在し、損益に認識されることになる。さらに、経済的にヘッジされないリスクを測定する必要がある。例えば、仮想デリバティブ法を使用してヘッジの有効性がテストされる場合、企業 Y は、仮想デリバティブの固定金利部分を決定し、その後の評価のために、流動的な市場が存在しない期間について、ジェット燃料のフォワード・カーブを導き出す必要がある。

提案された IFRS 第 9 号におけるヘッジ会計

- 損益の変動性を低減するため、ヘッジ戦略として、企業 Y は、IFRS 第 9 号に基づいて次のヘッジ関係を指定することを選択する。
 - ジェット燃料の予定購入前の 12 ヶ月間、ブレント原油価格の変動を原因とする、ジェット燃料の予定購入のキャッシュ・フローの変動可能性に対するヘッジ(すなわち、リスク要素のヘッジ)としてのブレント原油先物
 - ジェット燃料の購入前の 6 ヶ月間、軽油価格のリスク要素の変動のため、ジェット燃料の予定購入のキャッシュ・フローの変動可能性に対するヘッジとしての軽油先物
- 企業 Y は、ヘッジが短期間であるため、ジェット燃料価格のリスクに対して、軽油先物と店頭市場で取引されるペイシス・スワップを組み合わせて、プロキシ・ヘッジに指定しないことを選択する。
- 提案された IFRS 第 9 号では、ヘッジ会計が適用される場合、各ヘッジ手段はヘッジ関係において正式に指定される必要がある(すなわち、IAS 第 39 号と同様)。

- IAS 第 39 号と違って、提案された IFRS 第 9 号は、非金融商品項目のリスク要素が独立して識別可能で信頼性をもって測定可能である場合、非金融商品項目のリスク要素を指定することを認めている。
- 設例では、リスク要素は契約上明示されていないため、企業 Y は、指定を望む価格のリスク要素が独立して識別可能で信頼性をもって測定可能であることを立証しなければならない。
- 企業 Y は、北欧で原油蒸留物を購入するため、蒸留物の価格は、WTI 原油(北米の原油)価格のリスク要素ではなく、ブレント原油(ヨーロッパの原油)価格のリスク要素を有していると予想する。
- しかし、購入されたジェット燃料が物理的にブレント原油から精製されるという事実は、それ自体、価格のリスク要素を示すことを意味しない。検討が必要なのは、市場構造と購入するジェット燃料の価格付けである。例えば、企業 Y が取引する市場では、12 ヶ月を超えると、ブレント原油先物市場は流動的だが、軽油市場およびジェット燃料市場は流動的ではない。市場は、ブレント原油、軽油およびジェット燃料間の価格差を取引するために存在する。したがって、この間、軽油とジェット燃料の価格は、ブレント原油の相場価格および相場価格差(すなわち、クラック・スプレッドおよびジェット差異)に基づいて決定される。市場構造を考慮すると、企業 Y は、ブレント原油価格および軽油価格は、ヘッジ期間において、ジェット燃料の先渡価格に対する適格なリスク要素であることを立証する。
- 指定されたヘッジについて、予想的な有効性を判定する必要があり、実際のヘッジの非有効部分も測定しなければならない。ヘッジの非有効部分を測定するために、企業 Y は、実際保有するデリバティブの公正価値変動と、異なる条件を有する指定されたリスク要素の現在価値の変動を比較する。例えば、差異は、決済日、ヘッジ比率、基本的なベンチマークなどについて生じる(例えば、ブレント原油の代わりに WTI を使用した場合など)。また、差異が存在すると、ヘッジ対象とヘッジ手段の間に経済的な関係が存在するという予想を立証するために、さらに詳細な分析が要求される場合がある。

終わりに

非金融商品項目のリスク要素に対するヘッジ会計を認めると、ヘッジ会計の適用範囲が拡大する。しかし、契約上明示されていないリスク要素をヘッジする場合、困難が大きくなる。ヘッジされるリスク要素が独立して識別可能で信頼性をもって測定可能であることを立証するための分析が必要となる。一旦これらの規準を満たすと、次の問題はヘッジがヘッジの有効性の要求事項を満たすと予想されることの立証である。提案された IFRS 第 9 号を考慮すると、有効性の要求事項は、IAS 第 39 号より制限は少なく、経済的關係に基づいて問題は少ない。新しいヘッジの有効性の要求事項について、さらに詳細な検討は、次号のテーマで取り扱う。前述の設例または他の点について、ヘッジ会計専門家と協議したい場合は、(iasplus-tokyo@tohatsu.co.jp)にご連絡いただきたい。

トーマツグループは日本におけるデロイト トウシュ トーマツ リミテッド（英国の法令に基づく保証有限責任会社）のメンバーファームおよびそれらの関係会社（有限責任監査法人トーマツ、デロイト トーマツ コンサルティング株式会社、デロイト トーマツ ファイナンシャルアドバイザー株式会社および税理士法人トーマツを含む）の総称です。トーマツグループは日本で最大級のビジネスプロフェッショナルグループのひとつであり、各社がそれぞれの適用法令に従い、監査、税務、コンサルティング、ファイナンシャルアドバイザー等を提供しています。また、国内約 40 都市に約 6,400 名の専門家（公認会計士、税理士、コンサルタントなど）を擁し、多国籍企業や主要な日本企業をクライアントとしています。詳細はトーマツグループ Web サイト (www.tohatsu.com) をご覧ください。

Deloitte（デロイト）は、監査、税務、コンサルティングおよびファイナンシャル アドバイザーサービスを、さまざまな業種にわたる上場・非上場のクライアントに提供しています。全世界 150 カ国を超えるメンバーファームのネットワークを通じ、デロイトは、高度に複合化されたビジネスに取り組むクライアントに向けて、深い洞察に基づき、世界最高水準の陣容をもって高品質なサービスを提供しています。デロイトの約 182,000 人におよぶ人材は、“standard of excellence” となることを目指しています。

Deloitte（デロイト）とは、デロイト トウシュ トーマツ リミテッド（英国の法令に基づく保証有限責任会社）およびそのネットワーク組織を構成するメンバーファームのひとつあるいは複数指します。デロイト トウシュ トーマツ リミテッドおよび各メンバーファームはそれぞれ法的に独立した別個の組織体です。その法的な構成についての詳細は www.tohatsu.com/deloitte/ をご覧ください。

本資料は皆様への情報提供として一般的な情報を掲載するのみであり、その性質上、特定の個人や事業体に具体的に適用される個別の事情に対応するものではありません。また、本資料の作成または発行後に、関連する制度その他の適用の前提となる状況について、変動を生じる可能性もあります。個別の事案に適用するためには、当該時点で有効とされる内容により結論等を異にする可能性があることをご留意いただき、本資料の記載のみに依拠して意思決定・行動をされることなく、適用に関する具体的事案をもとに適切な専門家にご相談ください。