

2017 年 6 月 19 日

「LT会」中国ビジネスコラム

上海 LT コンサルティンググループ

内部統制を強化しない限り、中国事業の成功は望めない(第4回目)
～自動車リースの不正によるコスト増を見抜け！その2～

第4回目は前回の続きではあるが 自家所用の社用車にも当てはまる事例についても考察しているので リース車を使用されていない会社の方も参考になさってください。

1. ガソリン代の不正請求

【事例1】

A社は社員の通勤の為にマイクロバスを小規模なリース会社からリースをしていた。リース契約ではガソリン代、メンテナンス費用、保険料などがリース料金に含まれていたが、いつの間にかガソリン代はA社負担となっていた。しかもある月のガソリン代の領収書を見ると、一回の給油の量が500Lを超えていた。もし事実であれば、普通のマイクロバスの少なくとも5台分の請求となるがA社は数年間も見逃していた。担当者が単に見逃していたものかあるいは不正行為に加担したものかは不明であったが リース契約の内容と違う支払いを続けていたことは会社のコーポレートガバナンスの欠如を示すものである。組織として牽制機能が全く働いていないことは会社と担当者の責任であるといえよう。

【事例2】

B社は広州ホンダ製のアコードなどの乗用車4台、GMのGL8 7人乗りのワゴン車一台をリースしている。内部調査してみると車リース会社は毎月乗用車一台あたりガソリン代として6千数百元をB社に請求していた。このガソリン代の請求金額は妥当かどうかを下記の通り検証してみよう。

現在ガソリンの市場価格は6.5元/L、1000Lガソリンを購入すると6500元、ガソリン1Lあたりの走行可能距離を10キロとして計算すると、1000Lガソリンで、この車は毎月約1万キロ走行していることになる。ところが、毎月の走行距離を確認したところ、走行距離は5千キロ前後であることが分かった。つまり毎月6千数百元のガソリン代はリース会社の過請求である。さらにガソリンスタンドの領収書を1枚ずつ精査すると、一回の給油量が87Lであったことが判明した。一般的な普通乗用車の場合、ガソリンタンクの給油限度量は精々70Lで、あきらかに不自然である。つまりリース会社がガソリンスタンドと結託して、領収書の金額を多くした偽造かガソリン売却かの不正行為を働いていた。この例は自家所有の社用車の場合も運転手とガソリンスタンドの結託による不正行為ということも考えられる。

2. 自動車修理代の過払い

【事例】

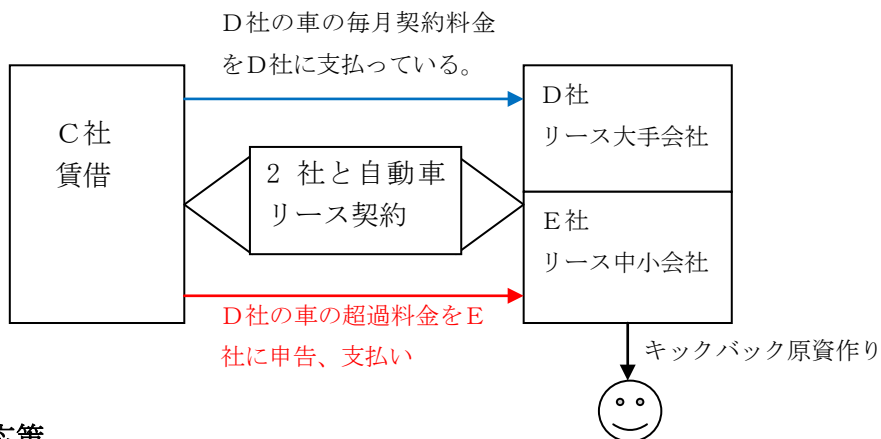
通常自動車修理にかかった修理代金は疑う余地がない、と考える。しかし、現実問題としては自動車の修理代は過請求過払いがないかを確認する必要がある。自動車修理代支払いが現金で行われた場合は特に警戒が必要かと思う。

下記はある自動車の正規ディーラーから聞いた話である。

会社の運転手は自社の乗用車を何処の自動車ディーラーに修理を出すかを自分なり調査する。その調査は修理の品質、修理代の調査ではなく、自分にキックバックはあるかどうかの調査である。運転手は必要以上の修理はせず必要以上の費用を請求してくれ、その分のキックバックがあるディーラーを選択しているのである。多くの現地スタッフはこの実態を把握しており、把握していないのは日本人赴任者のみである。

3. 自動車リースの超過料金を他社への飛ばし

C社に対して内部統制の監査を行ったところ、自動車リースの走行超過料金を他社に飛ばした事実を発覚した。一般的な自動車リースの場合、毎月固定のリース料金に対して、走行距離数も設定している（例えば、月々4000キロ）。走行距離が4000キロを超過すると、超過走行距離1キロ当たり、2元または3元の追加料金が発生し、自動車リース会社から毎月請求される。ところが、下記の場合、超過走行料金についてはD社に申告せず、E社の名義で請求する。D社もE社も同じような自動車リース契約をしている取引先であるため、誰も疑うことはなかった。E社はリース会社としては中小企業で会社内部のチェックが甘く、いわば架空請求により受け取った資金をキックバックの原資に充てていた。



リスク対応策

今回説明した問題点は、自社保有自動車、リース車、いずれにおいても発生する可能性があり、前述の不正ケースをよく理解し、今後自動車に対してきめ細かなチェックをされることをお勧めする、これは最終的に企業のコスト削減に繋がることになる。

(ウエネーバー江蘇版 2017 年 6 月号に掲載)

以上