

1・3 国際会計基準 (IFRS)

当協会は、IFRS 勉強会(平成 22(2010)年 5 月に設置)において、国際会計基準審議会 (IASB) が公表している会計基準のうち、国内に取り込まれた場合に海運業界への影響が大きいものを取り上げ、既存の会計実務に対する影響の検討を行うとともに、内外の関係者と協調しつつ、関係方面への意見反映に努めている。平成 28(2016)年度における主な動きは以下の通りである。

1・3・1 新リース会計基準

IASB は、平成 28(2016)年 1 月に新基準(IFRS 第 16 号「リース」)を公表した。新基準で想定される定期用船(T/C)の借手の取り扱いは以下の通り。新基準の適用日は平成 31(2019)年 1 月 1 日(平成 30(2018)年 1 月 1 日の早期適用可)である。

IFRS	現状	オペレーティングリースとして注記する船社あり
	新基準	T/Cをリース(CAPEX相当)とサービス(OPEX相当)に分けてリース要素のみをオンバラ処理
日本基準		サービス契約として処理

当協会は平成 28(2016)年 4 月 11 日、PwC あらた監査法人を講師に迎え、「国際会計基準 (IFRS) 新リース基準等に関するセミナー」を開催し、当協会会員や経団連、国交省等から約 40 名の出席があった。新基準については、将来的に国内基準への取込み(コンバージェンス)に関する検討が行われる見込みであるため、当協会は状況を注視した。

1・3・2 収益認識基準

企業会計基準委員会(ASBJ)は、平成 26(2014)年 5 月に公表した IFRS 第 15 号(「顧客との契約から生じる収益」)を踏まえた収益認識に関する包括的な会計基準の開発に向けた検討を開始しており、国内での基準化に向けて、平成 28(2016)年 2 月、IFRS をベースとした日本の収益認識基準の開発についての意見公募(「収益認識に関する包括的な会計基準の開発についての意見の募集」)を開始した。日本における収益認識基準の現状は以下の通り。

<p>日本基準 (現状)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 企業会計原則では実現主義に基づき収益を計上するとされているが、収益認識に係る包括的な会計基準はなし。 • 海運業では、貨物や船種等により実務上複数の基準(航海完了・航海日割・複合輸送進行)が、公正妥当な会計基準として容認されている。
<p>IFRS (新基準)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 財やサービスの移転と交換に、顧客からの受取が見込まれる対価を、財やサービスの移転のパターンに合わせて収益として認識する。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 輸送サービスが「一定期間にわたり充足される履行義務」と分類され、航海完了基準等が認められない可能性有。 ➢ 契約単位で収益を認識するとされているため、B/L 単位での収益認識が求められる可能性有。

当協会は、IFRS 勉強会にて同基準のコンバージェンスが海運業界にもたらす影響を検証し、平成 28(2017 年)5 月、ASBJ に意見書を提出した(【資料 1-3-2-1】)。ASBJ との面談においては、現行採用している基準の継続適用や輸送契約履行のためのバラスト航海も収益計上の対象期間とすること、船舶を単位とした収益認識も可能とすること等を要望しているほか、意見書においては、海運業の実務慣行に則した現行の基準を継続適用できるようにすることや、会計と税務の乖離の最小化、新基準適用までには十分な準備期間を設けること等を要望した。

ASBJ は、平成 29(2017)年 3 月末時点で、意見募集に対して寄せられた意見や適用上の課題を踏まえて検討を進めるとともに、平成 29(2017)年 6 月までに公開草案を公表することを目標として会計基準の開発を進める計画である旨公表している。