

1・2 国際会計基準(IFRS)

当協会は、IFRS 勉強会(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や国内関係者への情報提供に努めてきた。

わが国の会計基準に関しては、企業会計基準委員会(ASBJ)が、同会内部に設置されている「リース専門委員会」の議論および関係業界を対象に行われた非公式のヒアリングを踏まえ、2019 年 3 月 25 日に公表した「今後の計画」にて「リースに関する会計基準」について国内基準の見直しに係る検討に着手するとの方針を示した(詳細は『船協海運年報 2018』「1・3 国際会計基準(IFRS)」参照)。その後、同専門委員会は、現行基準で資産・負債が認識されているファイナンス・リースのみならず、全てのリースについての資産・負債を認識する方向で検討を進めている。

1・2・1 リース会計基準の見直し

(1)ASBJ における検討状況と当協会の対応

ASBJ は、定期用船契約(T/C:Time Charter Contract)を含むサービス契約も論点の一つとして検討を進めることとし、この一環として、2019 年 6 月 10 日に「リース会計専門委員会」の会合を開催、当協会を対象に参考人聴取を実施した。当協会は IFRS 勉強会を中心に対応し、以下考え方を柱として、海上運送の特徴および用船契約の種類と特徴について説明した。

<リース会計基準における T/C の取扱いに関する当協会の考え方>

T/C は船舶の貸借ではなく、船主(貸手)が船舶管理(船員手配、船舶修繕、船体保険の付保)された船舶を用いて、顧客に対して輸送サービスを提供しているものであり、リースではない。

当該意見聴取は今後の議論に向けて専門委員の T/C への理解を深めることが目的のため、専門委員から当協会の「考え方」に対する強い賛否が提示されることはなかったが、ASBJ による本プロジェクトの目的はわが国の基準と IFRS との整合性を確保することであり IFRS と異なる基準を設けることには慎重な検討を要するといった意見が複数の委員より出された。

同会ではリースの定義および識別について引き続き慎重に検討していくこととしており、新基準の開発までどの程度時間を要するか現時点では不明である(同会の「現在開発中の会計基準に関する今後の計画」(2020 年 6 月 3 日現在)でも、依然として「開発の目標時期は特に定めていない」とされている)。

(2)海外での動き

IFRS の基準の正式な解釈に関するガイダンスを作成している国際財務報告解釈指針委員会(IFRIC:International Financial Reporting Interpretations Committee)が 2019 年 9 月 17 日にロンドンで会議を開催し、連続航海傭船契約に係る「リースの定義(IFRIC 第 16 号)」の更新

を推奨すること(＝更新に係る基準設定アジェンダ決定案に含めること)の適否を検討することとされた。

これを受け、ASBJ は、当協会 IFRS 勉強会にも意見照会の上、IFRIC の基準設定アジェンダ検討案において、連続航海契約が全てリースの要素を含んでいると解釈され得るような内容とならないよう求めるコメント(★)を 2019 年 11 月に提出した。

その後、IFRIC は 2020 年 1 月 21 日の会合において、現行 IFRIC 第 16 号は更新の必要なしと判断し、基準設定アジェンダ決定案に含めないことを決定した。

(★)当該コメントについては以下の同会 Web ページより閲覧可能。

＜アジェンダ決定案「リースの定義 海上輸送契約(IFRS 16 号)」に対するコメント＞

https://www.asb.or.jp/wp-content/uploads/20191121_01.pdf