

## 1・4 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・4・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勉強会を中心に対処し、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にあり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。

ASBJは新型コロナウイルス感染拡大の関係上、5月末まで審議を見合わせていたが、7月から検討を再開、2020年11月2日のリース会計専門委員会、および同年11月19日の企業会計基準委員会では、これまでの経緯や分析・提案を含む事務局資料（【資料1-4-1-1】）をベースにT/Cの取扱いについて審議された。その概要は以下のとおり。

・事務局資料では、T/Cについては、リースであるか否かの識別は契約内容の事実と状況次第である等として、以下取扱いが提案された。

① 定期傭船契約に関する設例はリース会計基準には取り入れず、結論の背景におい

て採り入れなかった経緯と事実と状況により判断が異なり得ることを記載する。

② 一定の要件を定めた上で、代替的な取扱いをオプションとして定める。

・11月2日に行われたリース会計専門委員会での主な意見（詳細は【資料 1-4-1-2 参照】）

- 定期傭船契約については、支配の移転だけに着目すると限界が生じると考えられ、（※中略）リスクと便益からの分析も必要であるという点には納得感があり、何らかの措置を行うとの提案に賛成。
  - 支配の移転の判断が難しいケースや取引の経済実態を反映しない会計処理となるケースについて IFRS 第 16 号と整合性を図らない場合、例外を設ける理由を明示すべき。
  - 供給者（船主）が船舶の維持管理責任を負うため、船に事故等があった場合は、供給者が費用を負担する必要があるリスクを負うとあるが、（※中略）船舶を運行するサービスが組み込まれている場合においては、非リース（サービス）要素から生じていると考えることもできるのでは。
  - 事務局提案(1)及び(2)の両方でもよいのでは。
  - 定期傭船契約について IFRS 第 16 号と異なる会計処理となったとしても、（中略）サービス性の強さから異なる会計処理を模索する余地があるのでは。
- ・11月19日に行われた企業会計基準委員会での主な意見（詳細は【資料 1-4-1-3 参照】）
- 船主業界の主張は理解できるところがある。（※中略）全体としてサービスとして処理するという整理ができればよいと考える。
  - 他の船舶（裸傭船契約、航海傭船契約）に関する設例も採り入れないことを提案しているのか確認したい。（※中略）他の船舶の設例を採り入れるかどうかについても検討する必要があるのではないか。
  - 定期傭船契約については国際的比較可能性のニーズが乏しい可能性がある旨の意見については疑問がある。国際的にリースとして取り扱われているならば、海外の取扱いと異なることは望ましくないと考える。

意見交換を踏まえた上記事務局案の修正等に関しては現時点で具体的な情報はなく、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いる。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（同会の「現在開発中の会計基準に関する今後の計画」（2021年1月28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](https://www.asb.or.jp/wp-content/uploads/20191121_01.pdf)

以上