

IFRS

どうなる海運への影響 ④

— IFRS(国際会計基準)の公開草案が8月に公表された。海運にどのような影響を与えようか。

「公開草案ではリース取引について新たな基準が示された。海運や航空、不動産などでオフバランス扱いだったオペレーティングリースがファイナンスリース同様に一括して資産・負債計上することが求められている。使用権モデルという概念が導入されたため、この考え方に即すと海運業界での定期用船も資産・負債への計上、つまりオンバランスになる可能性がある」

リース取引に該当

— 海運業界では定期用船が使用権モデルに当たらないとする議論がある。会計実務で使用権モデルはどう扱われるのか。

「公開草案を素直に読む限り、定期用船がリース取引に当たるか、当たらないかといったことはあまり問題になっていない。重要なのは、資産を使用させることがリース取引に当たると示されたことだ。使用権モデルは定期用船が裸用船かといった区別なく、使用権モデルでリース取

青山総合会計事務所
公認会計士

長繩 順一氏(右)に聞く
神部 亜美氏(左)



ながなわ・じゅんいち 98(平成10)年慶大経卒、監査法人トーマツ入所。法定監査、株式公開、株価評価などの業務を経験。02年青山総合会計事務所入所、09年からシニアパートナー。
かんべ・あみ 91(平成3)年学習院大法卒、監査法人トーマツ入所。法定監査、株式公開などを行う。00年神部公認会計士事務所を設立。10年からグローバル・アドバイザーグループ。

先行導入の欧米にらみ早期対応を

引として一括処理するよう求めてい
ると考えられる」

— 定期用船とは運航船社(オペレーター)が船舶所有者である船主から船舶を一定期間借りる運航形態。定期用船のオンバランス化で減価償却の取り扱いはどうなるのか。

「IFRSは基本的に上場企業が対象となっており、非上場企業は対象外となっている。海運業界でみると、オペレーターは上場企業だが、船主は非上場という関係になっている。定期用船がオンバランスされた場合、借り手であるオペレーターは現在の定期用船料のうち、オペレーターがリースの未経過リース料に相当する部分についてリース資産として資産計上した上で減価償却をとることになると想定される」

「一方、貸し手である船主は非上場」としては定期用船の残存期間を前提に裸用船料の合算を示すことで資産・負債計上を可能としている」

「定期用船がオンバランスされた場合の影響は、資産・負債が膨らむため、純資産の部との比較ではD/Eレシオ(負債資本比率)などの財務指標が悪化する懸念がある。オペレーターの定期用船比率が上昇すれば有利子負債も増加するだろう。国際会計基準審議会(IASB)は公開草案について12月中旬までコメントを受け付けているが、公開草案はすでにファイナル(最終版)に近い」

実態に即し検証を

「混合契約は公開草案では結合された契約と呼ばれている。実務的な視点でみると、この混合契約の処理が示されたことが定期用船がオンバランスされる可能性が生ずる根拠の一つとなっている。定期用船は、賃貸借契約に該当する裸用船(BBC)と船員の配乗、管理を提供する役割を日本だけが採用することは考えにくい。経営の判断で定期用船をオフバランスすることは可能だが、会計監査が通らない懸念もある。今後、海運業界で定期用船について、例えば期間などで区分してどう実態に合わせて会計処理していくか検証していく必要もある」

「IFRSは原則主義を採用しており、経営者の判断で定期用船をオフバランス扱いすることも理論的には可能だ。現状では海運に限らず、航空、不動産など比較的、IFRS導入で影響が大きいと予想される業界でも統一した見解は形成されていない。従って、海運業界の主張する指図権がどの程度、実務に影響するかは未知数な面がある」

「ただし、いくら原則主義とはいえ、欧米の会計実務とかけ離れた処理が担当しました。」

「IFRSはあくまで投資家や株式市場の目線で作成されている。日本の海運業界としては欧州や米国のオペレーターが定期用船をどう会計処理していくかが一つの指標となる。日本の強制適用は2015-16年予定だが、先行導入される欧米の状況などをみて、早めに対応していくことが求められている」

「おわり」

本シリーズは山本裕史、柏井あづ