
プロジェクト リース

項目 第 411 回企業会計基準委員会で聞かれた意見

本資料の目的

1. 本資料では、第 411 回企業会計基準委員会（2019 年 6 月 27 日開催）の審議で聞かれた主な意見をまとめている。

海上運送の特徴及び傭船契約の種類と特徴についての説明で聞かれた意見

2. 定期傭船契約について、我が国においては、昭和 3 年の大審院の判例では、船舶賃貸借契約と労務供給契約の混合契約であると解されていたが、その後の判例及び学説では、具体的事案に応じて個々の契約条件に基づいて判断すべきとして、法的な性格論はあまり議論されなくなった経緯がある。また、英国や米国においては運送契約であると考えられてきた一方で、ドイツやフランス等の大陸法系の国々では賃貸借の一部であると考えられており、世界的に共通した見解があるわけではないと考えられる。

日本船主協会の説明資料に記載されている商法第 704 条以下の条文は、平成 30 年改正で新たに規定されたもので、船舶賃貸借の条文の次に規定され、立法担当官の解説では定期傭船契約を賃貸借の一部と見ているドイツやフランスに近い立法をしたとされている。

3. 平成 30 年改正の商法では、定期傭船契約の内容は様々で、当事者間の契約条項により契約の実質は異なり得る（航海傭船契約に類する内容のものもある）ため、条文中で詳細に規定されていないことを踏まえると、定期傭船を画一的にリースであると判断することは実質を表さない可能性があると考えられる。

また、定期傭船契約について、海運会社以外の企業が傭船者となり船舶を利用する場合、当該企業が当該船舶について使用権資産及びリース負債を計上することに対して、船主は違和感がある可能性があると考えられる。一方で、海運会社自身が傭船者となる場合は、航空機におけるウェット・リースと同様の契約形態であり、当該船舶についてリースに近いものと考えられる可能性がある。

4. 定期傭船契約について、契約内容によって実態は様々であるとのことだが、世界中で利用されている様々な定期傭船契約の中で、日本企業又は日本基準を適用している企業に特有の契約があるのか確認したい。

5. 定期傭船契約について、例えば、契約期間が5年間で更新オプションがない場合、傭船者（顧客）は5年間のリース料についてのみ使用権資産をオンバランスすることになるのか確認したい。また、船主（供給者）は当該定期傭船契約がリースと判定されるか否かに関係なく、船舶を資産として計上し続けるということになるのか確認したい。
6. 定期傭船契約がリースであるか否かは、船主（供給者）が要した船舶取得費用を、サービス利用者（傭船者）が傭船料で支払っていることをどのように捉えるのがポイントになると考える。IFRS第16号におけるリースの判定のフローチャートは資産側に着目した判定方法である一方で、財務諸表利用者は支払義務が継続的に生じるのか否かの観点で負債側にも着目していることに鑑みると、負債を計上すべきか否かに関して国際財務報告基準（IFRS）でどのように捉えられているのかを踏まえつつ、日本基準での取扱いを議論をすると良いと考える。
7. 日本船主協会の説明資料では「傭船者（顧客）は、利用した運送サービスに対してのみ傭船料を支払う義務がある」と記載されている点は、いわゆるオフハイヤー条項（船舶が機能せず使用できない期間の傭船料の支払を中断する特則）を指していると考えられるが、船舶が傭船者の事情により使用されていない場合には、傭船者は傭船料を支払う義務がある。この点、船舶の利用の対価として支払う定期傭船契約の傭船料と、運送することの対価を支払う運送契約の運送料は異なっていると考えられる。
8. 定期傭船契約のようにリース要素とサービス要素の双方が含まれる複合的な契約で、動産を顧客に利用させることをサービスとして提供している形態の契約は相当程度存在していると認識している。例えば、ハイヤー等の他の事例も含めて幅広くリースの識別について検討する必要があると考えられる。

以 上