

平成 25 年 8 月 20 日

企業会計基準委員会

委員長 西川 郁生 殿

一般社団法人 日本船主協会

**IASB の改訂公開草案「リース」に関する意見の募集(回答)**

平成 25 年（2013 年）5 月 16 日に国際会計基準審議会（IASB）と米国財務会計基準審議会（FASB）と共同して公表された改訂公開草案「リース」（以下「改訂公開草案」という。）に対しまして、下記の通り意見を提出致します。

貴委員会におかれましては、弊意見を IASB 及び FASB に対して意見発信くださるようお願い申し上げます。

なお、意見につきましては「リース」の定義に関する質問に対しての回答としております。

## 記

改訂公開草案に関する質問に対する回答

## 【質問 1：リースの識別】

- ① 改訂公開草案は、12～19 項で一定の条件を満たす取引についてリースではなく役務提供としており、2010 年 8 月の公開草案から進歩があったものと考えるが、定義付としては未だ不十分な点があると思われる。
- ② 14 項にて「使用を指図する能力」における意思決定の一例として「(c) 当該資産の操業者」あるが、操業者の定義が曖昧である。
  1. 例えば、海運業では、船社（顧客）は船主（供給者）より定期傭船した船舶により、荷主の貨物を運送している。
  2. 定期傭船契約とは単なる船舶の貸し借りではなく、船主が船舶管理（船員の配乗、船舶修繕、船体保険の付保）された船舶を用いて船社に対して行う輸送サービスの提供であり、船社が荷主の貨物の運送にあたって船長に渡す Sailing Instruction は、17 項における「資産のアウトプットの指定」に過ぎない。
  3. 従って、操業者とは船舶を操船する船長以下の乗組員を指すべきものと考えられるだが、一方で、海運業の場合は、慣習的に船長に Sailing Instruction を出す船社の営業（運航担当者）が操業者であると解される可能性がある。このような混同を避けるため、操業者に関する更なる定義付が必要であると考ええる。

③ 「使用により便益を得る能力」に関する 19 項において、取引の経済性を正しく反映させるために必要な経済的観点や技術的観点での定義付が不十分である。

1. 例えば、定期傭船契約は裸傭船契約（リース）と船舶管理契約（サービス）の組み合わせではなく、船主の運航責任に基づいた役務提供（②-2 御参照）であるにも拘らず、本 19 項に基づくと、物理的に二つの契約に分解できるかのような誤解を招く可能性がある。
2. 船主責任とは船主が自ら手配した船員に船舶を安全運航させる責任を負うことであり、仮に事故により船舶に損害が発生した場合、定期傭船契約ではその責任はすべて船主に帰せられ、傭船者は責を負わないこととなっている。
3. 仮に定期傭船契約がリースとサービスの二つの要素に物理的に分解することが可能だとすると、19 項(a)における「別個に販売していない」という要件を満たさないことになるが（他の船舶管理会社への切替が“物理的に”可能）、船舶に対して使用を指図する能力を持たない船社（顧客）が船舶管理のみを交換するということは技術的にも経済的にも障害があり、当該条項は実務上の判断を誤らせる可能性がある。
4. 従って、このような誤解が発生することを避けるため、9 項(b)において特定の資産の判断基準の一部にコストの概念が用いられていることと同様に、19 項においても経済的観点や技術的観点による判断基準を設け、取引の経済性を正しく反映させるべきである。
5. また 19 項(a)は、顧客にとって追加的な財及びサービスが別個に販売していないことの確認が非常に困難であるケースが想定されるなど、「販売」の具体的意味合いがそもそも不明瞭である。

以上