

In the Spotlight

IFRS 新基準の業種別影響分析 — 空運業

April 2016

IFRS第16号「リース」

新たなリースの会計基準は、主に借手のリース取引の会計処理に根本的な変更をもたらし、さらに事業上も重要な影響を及ぼす可能性が高いと考えられます。

ほぼすべてのリースで、財政状態計算書において使用権資産および金融負債が認識され、損益計算書においてはリースの前半により多くの費用が認識されます。

これらに関連して、主要な会計指標にも変化が生じ、当該変化の影響を投資家に説明するための明瞭なコミュニケーションが必要となります。

IFRS 第 16 号は空運業にとってなぜ重要か

新たなリース基準を開発しようという構想は、デイビッド・ツイディー卿が国際会計基準審議会 (IASB) の議長を務めていた当時に遡ります。同氏は、航空会社の財政状態計算書に実際に計上されている飛行機で飛びたいものだ、とジョークを飛ばしていました。

飛行機の調達資金をオフ・バランスで会計処理するリース・モデルは、数十年にわたり空運業界に定着している会計実務です。さらに、航空会社の運営にとって必要不可欠な空港の施設は、通常は各空港の所有者から賃貸借されています。

国際財務報告基準 (IFRS) 第 16 号に従って、ほぼすべてのリース契約が借手の財政状態計算書に計上されます。見積りによると、この変更により世界中の航空会社の財政状態計算書に数兆のリース債務が追加されることとなります。大半のリース債務は米ドル建であるため、多くの航空会社の純損益は外国為替の変動に晒されることにもなります。

最近公表されたリースの資産計上の影響に関する PwC の調査では、小売業界に次いで空運業界が大きな影響を受ける業種になると結論付けています。オンバランスの負債の増加率 (統計上の中央値) は、+47%と予測されています。航空会社の約半数では、負債が 25%増加すると見込まれています。利益または損失項目の変更 (賃借料でなく利息や減価償却による表示) により、EBITDA の増加率 (統計上の中央値) は、33%と見込まれています。

IFRS 第 16 号の概要およびその影響

PwC による詳細解説 [In depth INT 2016-01「IFRS 第 16 号—リース会計の新時代」](#) では、新基準に関する包括的な分析を行っています。

本資料では当該分析を踏まえて、適用上の主な課題や、移行に備えて経営者が留意すべきポイントを含む、新基準の概要を紹介しています。

新基準の適用は 2019 年からとなりますが、幅広いデータの収集が必要となることや、多くの企業ではそのための新たなプロセスの整備が必要となることを考慮すると、多くの企業では今から準備を開始すべきと考えられます。

1ページで見るIFRS第16号

発効日は	新たなリースの基準であるIFRS第16号は、2019年から適用されます。既存のリースにも適用されますが、移行にあたりいくつかの救済措置が存在します。
基準の適用範囲は	IFRS第16号は、すべてのリースに適用されます。ただし、例外として非再生資源の探査のための権利、ライセンス契約のもとで保有する権利、生物資産のリースやサービス委譲契約は除かれます。 貸手では、許諾した知的財産のライセンスはIFRS第16号の範囲から除かれます。
免除規定はあるか	「短期リース」および「少額資産のリース」に関する認識および測定免除が、会計方針の選択として認められます。当該免除規定は借手のみが利用可能であり、空運業界に実務的な影響を有する可能性は低いでしょう。
リースの定義は	リースとは、資産を使用する権利を一定期間にわたり対価と交換に移転する契約（または契約の一部）をいいます。 契約は、その履行が「特定された資産」に依存しており、特定された資産の「使用を支配する権利」を使用期間にわたり移転する場合にリースを含みます。 各「リース構成部分」は、別個に識別し、会計処理する必要があります。
特定された資産とは	資産は、明示的に特定される場合も黙示的に特定される場合もあります。供給者が資産を入れ替える実質的な権利を有している場合には、契約は特定された資産に依存していません。
資産の使用を支配する権利とは	顧客は、資産の使用による「経済的便益のほとんどすべて」を得る権利を有しており、資産の「使用を指図する権利」を有している場合（すなわち、資産の使用方法および使用目的を決定する権利を有する場合）に、特定された資産の使用を支配する権利を有しています。
契約はどのような場合に別個のリース構成部分に分割されるか	資産を使用する権利は、借手が資産単独で（または容易に利用可能な他の資源との組み合わせにより）便益を受けることができ、資産が契約に含まれる他の原資産に高度に依存も相互関連もしていない場合に、別個のリース構成部分となります。
財政状態計算書で何が認識されるか	「借手」は、ほぼすべてのリースを（「使用権資産」および「リース負債」として）財政状態計算書で認識します。 「貸手」は、引き続きファイナンス・リース（リース債権を認識）とオペレーティング・リース（原資産の認識を継続）を区分します。
借手のリース負債の当初測定はどのように行われるか	借手は、以下を認識します。 <ul style="list-style-type: none">リース負債を、将来のリース料総額の現在価値で使用権資産を、リース負債と同額に、当初直接コストおよび原状回復費用等を加えた金額で
借手の損益計算書で何が認識されるか	借手は、以下を認識します。 <ul style="list-style-type: none">リース負債に係る利息使用権資産に係る減価償却費 変動リース料でリース負債に含まれていないものは、義務が生じた期間に認識します。
貸手の会計処理への影響はあるか	IFRS第16号は、貸手の会計処理については実質的な変更を行っていません。

業界に関連する主なポイント

質問: どのような種類の契約が新たなリースの定義に該当する可能性がありますか。

回答: 「特定された資産」の有無を識別するために契約を評価する必要があります。供給者が資産を入れ替える実質的な権利を有している場合、特定された資産は存在しません。

設例1: ある航空会社が、飛行機の所有者(以下「供給者」と2年契約を締結しています。供給者は、毎週、月曜日、水曜日、金曜日、土曜日、そして日曜日に、午前10時にパリからマヨルカ島、同日午後6時にマヨルカ島からパリに、航空会社の乗客だけを輸送しています。航空会社が飛行機の種類を指定します。供給者は、同種の飛行機を複数保有しています。供給者は、契約期間中いつでも飛行機を入れ替えることが認められており、飛行機が正常に機能しない場合には、入れ替えを行わなければなりません。さらに、供給者は、自社の乗務員を使って飛行機を運航させる責任があります。

評価: この契約はリースを含んでいません。

特定された資産は存在しません。供給者は、契約上の義務を履行するために同種の飛行機を数機保有しており、航空会社の許可がなくても飛行機を入れ替えることができます。飛行機が契約書で指定されていても、供給者が他の顧客のためにサービスを遂行するために、例えば火曜日と木曜日に飛行機を利用することから便益を得ることができるため、特定された資産は存在しません。さらに、航空会社は、飛行機の使用から得られる経済的便益のほぼすべてを獲得する権利を有していません。

設例2: 航空会社は、空港運営者(供給者)との間で、チェックイン機器やその他の装置を配備するために、空港の一部のスペースを使用する契約を締結しています。この契約には、スペースの実際の広さ、および、そのスペースはエントランス・ホールに位置しなければならない旨が明記されています。しかしながら、供給者は、顧客に割り当てられたスペースの位置を契約期間中いつでも変更する権利を有しています。顧客のためのスペース変更に関連して供給者が負担するコストは最小限であり、また、空港のエントランス・ホールには、顧客が使用するスペースの仕様を満たす、いくつかの非占有の場所があります。

評価: この契約はリースを含んでいません。

チェックイン機器とその他の装置が据付けられるスペースは、契約で指定されています。しかし、契約の履行は、特定されたスペースの使用に依拠するものではありません。供給者は顧客によって使用されるスペースを変更する実務上の能力を有しているため、顧客が使用するスペースを入れ替える実質的な権利を有しています。エントランス・ホールには、顧客が使用するスペースの仕様を満たす非占有の場所がいくつかあり、また、供給者は、顧客の承認がなくてもいつでもスペースの場所を変更する権利を有しています。さらに、供給者はスペースを入れ替えることから経済的な便益を得ることになります。この事実に加えて、供給者は、顧客による使用スペースの変更に伴うコストは最小限であり、場所の使用について最も効率的な決定を行うことができます。

質問: セール・アンド・リースバック取引の純損益はどのように決定されますか。

回答 航空会社は、製造から10年を経過している飛行機(帳簿価額50CU)を100CUで貸手に売却し、売却と同時に8年間のリースを行います。このリース契約には買戻義務またはコールオプションもしくはプットオプションは含まれていません。リース期間をさらに5年間延長させる更新オプションは含まれています。ただし、リース開始時に、リース契約の延長が合理的に確実でないか否かに関するの評価が行われます。8年間のリースバックのリース料の現在価値は70CUになります。

このリースバックのリース料は、飛行機の公正価値の70%です。これは、航空会社が飛行機の残存価値の30%を売却していることを意味します。

IFRS第16号のセール・アンド・リースバック規定に従い、売手-借手(航空会社)は、これまでの帳簿価額の70%(すなわち、留保部分)である使用権資産35CUを認識します。飛行機の公正価値の30%(30C)と売却部分の帳簿価額の30%(15CU)の差異を表す利得15CUがあります。

質問: 買戻契約はセール・アンド・リースバック取引の会計処理にどのような影響を与えますか。

回答: 上記のリース・アンド・セールバックの設例と同じ事実パターンを想定します。ただし、リースには、買戻契約が含まれています。

航空会社が飛行機を買い戻す義務を有している場合には、IFRS第15号は、このセール・アンド・リースバック取引を金融取引として会計処理するよう要求しています。金融負債は、国際会計基準(IAS)第39号(IFRS第9号)に従って計上されます。

質問: 率に基づくリース料はどのように会計処理されますか。

回答: 2016年1月1日現在、航空会社は、3か月物Euribor利率に基づいて変動するリース料による3年間のリース契約を締結しています。このリース料は毎月支払われ、リース開始時は10CUです。リース料は6か月ごとに、その時点の3か月物Euribor+150bpで調整されます。リース開始時の追加借入利率は2.8%です。

リース開始時に、航空会社は、2.8%を用い、リース料(すなわち、360CU)を36か月で割り引くことにより、リース負債および使用権資産の現在価値を測定します。

2016年7月1日現在、3か月物Euriborの変動により、リース料は11CUに増加しています。航空会社は、当該日付時点で、この変動を反映させるためにリース負債を再測定します。リース負債の新たな帳簿価額は、リース料の30か月分の残額(すなわち、330CU)の現在価値として算定されます。リース料の変動は変動金利(3か月物Euribor)の変動から発生しているため、航空会社は利率の変動を反映した改訂後の割引率を使用しなければなりません。

使用権資産には、再測定前後のリース負債の帳簿価額の差異に関連する調整が行われます。

質問: IFRS第16号はメンテナンスの会計処理に影響しますか。

回答: 多くの状況において、IFRS第16号はメンテナンスの会計処理における現行実務を変更していません。しかし、航空会社が飛行機を貸手に返却する前に契約上合意した返却条件に基づいてメンテナンス費用が発生する場合、IFRS第16号は、義務の認識時に使用権資産の測定値の一部として当該コストを含めることを要求しています。同時に、航空会社は、IAS第37号に従って引当金を会計処理します。このような将来のメンテナンス・コストに属する引当金および使用権資産の一部についての事後的な会計処理は、IFRIC第1号に従って処理します。

質問: 主要な会計指標への影響はどのようなものがありますか。

回答: 変動リース料、更新／購入オプション、および契約に基づき受け取ったその他のサービス料はすべて、リース負債の算定に影響を与える可能性があります。

質問: 何が主要な会計数値に与える適用上の影響ですか。

回答: 借手における新たな会計上の取り扱いは、投資家が注視している一連の主要な指標に対してただちに影響を与えます。これには以下が含まれます。

- 純負債およびギアリング(増加:リース負債が純負債に含まれるため)
- 純資産(減少:使用权資産が定額法で償却されるのに対し、リース負債は巻き戻しの影響によりリース期間の前半ではより緩やかに減少するため)
- EBITDA(増加:リース料が、利息費用および減価償却費に置き換わるため)
- 多くの航空会社が、創出された価値を測定するためにROCE(投下資本利益率)を使用しています。上記の影響は、それぞれのROCEの算定に影響を与える可能性があります。
- 座席キロ・コスト(CASK)は、航空業界で使用される重要な非GAAP財務指標です。EBITDAの変動も同様にこの指標に影響を与えます。
- 飛行機の資金調達における比較可能な負債レベルを算出するためにアナリストが使用する一括調整。これらの現在の調整は、IFRS第16号の下で算出される数値と一致しない可能性があります。したがって、上場している航空会社は、この数値をアナリストに適切に伝達しなければなりません。

質問: 事業への広範な潜在的影響としてはどのようなものがありますか。

回答: 新たな会計上の取扱いは、多くの領域に影響を与える可能性があります。

- 負債の財務制限条項—財務制限条項の再交渉が必要となる可能性があります。
- 株式に基づく報酬—業績条件の再交渉が必要となる可能性があります。
- 配当政策—損益のパタンの変化により、配当を行う能力に影響する可能性があります。
- リースの交渉—会計処理は商業的な交渉に影響する主要因ではないはずですが、市場の行動が、リース負債を最小化するために、より短いリース期間を選好する方向に変化する可能性があります。

質問: リースを登録して管理するための完全に新しいシステムの開発が必要となりますか。

回答: 現在、オペレーティング・リースの借手の多くは、管理をスプレッドシート上で、または買掛金システムによって行っています。今後は、リース期間や指数に応じて決まるリース料を事後的に見直すために必要な情報を得るため、より幅広いデータ収集が必要となります。借手は、新基準に準拠するために、情報システム、プロセスおよび内部統制の変更が必要となる可能性があります。

質問: 変更された基準に対応および準拠するための取り組みはいつどのように始める必要がありますか。

回答: 企業は、長い準備期間が利用可能であることを、有効に活用すべきです。人員、プロセス、システム、データ、ガバナンスおよび方針についての初期評価から始めることが有効です。

質問: 会計部門以外の部門に影響はありますか。

回答: 税務部門では、繰越欠損金にどのような影響があるかを評価する必要があります。人事部門では、報酬の測定基準および方針に影響があるかどうかを検討すべきです。