



# In the Spotlight

## 海運業における COVID-19 に関する会計上の検討事項

2020年5月26日

### COVID-19: 海運企業における会計上の論点

#### 要点

新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) のパンデミック (世界的大流行) は 2020 年に急速に拡大し、世界的に大きな影響を与えています。COVID-19 を封じ込めるための対策は経済活動に影響を及ぼし、ひいては財務報告にも影響を及ぼしています。

ウイルス感染防止策としては、人の移動の制限、飛行やその他の旅行の制限、企業や学校の一時閉鎖、イベントのキャンセルなどが挙げられます。これは、観光、運輸、小売、娯楽などの産業に直ちに影響を与えることとなります。また、世界中のサプライチェーンおよび財の生産にも影響を及ぼし始めており、経済活動の低下によって、多くの財やサービスの需要が減少する可能性があります。

COVID-19 は、[In depth INT2020-02「新型コロナウイルス感染症が会計処理に及ぼす影響」](#) (和訳は[こちら](#)) で概説されているように、あらゆる業界において、会計および財務報告の多くの分野に影響を与えるでしょう。

状況が進展するにつれて、COVID-19 が海運業のいくつかの分野に不確実性をもたらし、業務に混乱を招いていることが明らかになりました。消費財の貿易だけでなく、商品や原材料の需要も大幅に減少しており、多くの国で製造業と小売業の両方の事業が閉鎖されています。これは、海運業のドライバルク船 (ばら積み船) やコンテナ船事業に直接的な影響を及ぼしています。さらに、本資料の公表時点の原油価格は、史上最安値に迫っています。すべての業種に関連する海運業にとってこの原油価格の下落は燃料コストの押し下げとなります。また、このことは、需要が増えることから、保有船のかなりの部分を浮体式貯蔵として利用しているタンカー船の所有者にとってはプラスの影響を与えています。

本資料では、海運業を営む企業が直面する可能性のある重要な会計および財務報告上の論点について、PwC の知見を提供しています。本資料は、最も頻繁に直面する可能性のある論点を重点的に扱っていますが、今後、これらの他にも多くの論点が生じることは確実です。COVID-19 の状況が進展するにつれて、会計上の論点も生じていくことになります。このような点から、以下は、関連する会計上の検討事項の網羅的なリストではないことにご留意ください。

海運業を営む企業に影響を与えると予想される重要な論点は次のとおりです

## 1. 継続企業の前提に関する検討

経営者は、企業が継続企業として存続する能力を評価する際に、COVID-19の潜在的な影響およびそのようなリスクを軽減するために講じられた措置について検討する必要があります。COVID-19の影響が継続している場合、海運企業は合理的な価格または合理的な期間中は船舶を再チャーターできない可能性があります。追加的な検討事項には、以下が含まれる可能性があります。

- 現在の用船者が残りの用船期間にわたり現在の債務を決済する、または船舶を利用する能力
- 船舶の公正価値
- 燃料価格の趨勢
- 重油(HFO)および低硫黄燃料油(LSFO)のマージン下落がスクラパー装備船舶の予定キャッシュ・インフローに与える影響
- 財務制限条項(後述)
- 予定されたドライドックや定期検査の潜在的な遅延、スクラパーやバラスト水処理システムの設置の潜在的な遅延、修理作業員の確保
- 建設中の船舶の引渡しが遅延する可能性
- 船員の人件費や部品などの操業コストへの影響

### 流動性リスクおよび集中リスク

現在の市場環境では、流動性リスクや集中リスクが高まる可能性があります。海運企業は、追加の資金調達(負債または資本のいずれか)を得る能力、または既存の借入金を受入可能な条件で借り換える能力、および継続企業の前提に対する影響を評価する必要があります。また、海運企業は、市場の特定の(例えば、船舶の種類や規模による)セグメントへの集中、あるいは特定の用船者への配船の集中の影響を検討する必要があります。

### 後発事象

継続企業の前提の評価に際しては、すべての後発事象を考慮します。すなわち、経営者は、財務諸表の作成時に企業が継続企業として存続する能力を評価することが求められており、またこの評価は、報告期間の末日から少なくとも12か月間の企業の見通しについて行う必要があります。

この12か月間の検討は最低限の要求事項です。例えば、企業が報告期間の末日から18か月後に事業を停止する意図がある場合には、継続企業ベースで財務諸表を作成することはできません。

### 開示

継続企業として存続する企業の能力に重要な疑義を生じさせるような重要な不確実性、および継続企業の評価に関する重要な判断は、IAS第1号「財務諸表の表示」に従って開示する必要があります。

また、流動性および信用リスクの開示は、未使用の信用枠の利用可能性、運転資本の要求、信用枠によって必要とされる最低現金残高、事業中断の保険証券などの論点にも拡大して行う可能性があります。

## 2. 借入および財務制限条項

海運業界の世界的な低迷は、財務制限条項、貸付金やその他の金融負債の非流動・流動分類に影響を及ぼす可能性があります。経営者は、次のような財務制限条項および「クロス・デフォルト条項」を再検討する必要があります。

In the Spotlight

当該和訳は、英文を翻訳したものですので、和訳はあくまでも便宜的なものとして利用し、適宜、英文の原文を参照していただくようお願いいたします。

2

- 総資産有利子負債比率(Loan to value)または純資産有利子負債比率(Loan to net worth)－船舶の公正価値のボラティリティおよび COVID-19 が及ぼすマイナスの影響により、この財務制限条項は重大な影響を受ける可能性がある。
- EBITDA－収益の大幅減による影響を受ける可能性がある。
- 運航休止条項－経営者は、船舶の運航休止の禁止に関連する財務制限条項があるかどうかを検討すべきである

また、経営者は重大な悪影響を及ぼす変化(Material Adverse Change)に関する条項、および現在の COVID-19 の影響によりそのような条項を引き起こす可能性があるかどうかを理解する必要があります。

企業は、報告期間の末日前に財務制限条項の違反に対する権利放棄を求めする必要があります。これは、報告日後の権利放棄は、修正を要しない後発事象として扱われるためです。また、経営者は「総資産有利子負債比率」または「純資産有利子負債比率」を裏付けるために、船舶を評価する際の潜在的な問題について検討しなければなりません。

借入契約の条件が修正される場合、経営者は、この修正が借入金の認識の中止に該当するか、または条件変更に関連するかどうかを決定する必要があります。

### 3. 船舶、のれんおよびその他の無形固定資産

#### 減損の検討事項

IAS 第 36 号「資産の減損」は、のれんおよび耐用年数を確定できない無形資産について少なくとも毎年、また、その他の非金融資産については、資産が減損している可能性を示す兆候がある場合には必ず減損テストを実施することを求めています。

海運企業は、船舶、のれんおよびその他の非金融資産に減損の兆候があるかどうかを決定しなければなりません。経営者は、全般的な景気後退、特定の用船料および船舶の市場価値の下落ならびに原油およびその他の商品の価格の変動が、減損の検討を行う契機となるかどうかを考慮する必要があります。

使用価値の測定にあたり、経営者は、貸借対照表日に存在した状況を反映させた直近の予算に従って、キャッシュ・フロー予測を更新する必要があります。修正された仮定は、将来の用船料や燃料価格(スクラパー装備船舶の用船料のプレミアムの変動を含む)、休航期間(off-hire days)の増加の可能性、およびその他の営業費用の影響に関連する市場の仮定と整合的である必要があります。

PwC の In depth では、現在の環境下における減損の評価について多くの検討事項を説明しています。特に、期待キャッシュ・フロー・アプローチ(複数のシナリオによる確率加重)は、単一の予測結果によるアプローチよりもリスクと不確実性の増大を捉えるように回収可能額を見積もることができる方法となる可能性があります。状況に応じて、キャッシュ・フローまたは割引率のいずれかに、COVID-19 の不確実性によって引き起こされるリスクの増大を反映させるべきと考えられます。詳細については、[In depth INT2020-02「新型コロナウイルス感染症が会計処理に及ぼす影響」](#)(和訳は[こちら](#))をご参照ください。

#### 船舶の運航休止および建造停止

政府および港湾が様々な渡航制限を課しており、また、需要の減少により、船主が船舶の運航休止を要求される(または決定する)可能性があります。IAS 第 16 号「有形固定資産」では、企業が定額法による減価償却を用いている場合、資産を一時的に遊休状態している間も減価償却費を損益計算書に計上し続けることが求めています。

また、現状では、船舶の建造が停止している可能性があります。船舶が建造中の場合、IAS 第 23 号「借入コスト」の第 20 項では、活発な開発を中断している期間中は、利息の資産化を中断することを求めています。

直接起因して発生するコストは、船舶が遊休(例えば、船舶が運航は可能であるが、すぐに使用されない)状態の間は資産計上ができません。IAS 第 16 号では、資産が「経営者が意図した方法で稼働可能になる」時点まで、直接起因するコストのみ資産化を認めています。

In the Spotlight

当該和訳は、英文を翻訳したものですので、和訳はあくまでも便宜的なものとして利用し、適宜、英文の原文を参照していただくようお願いいたします。

3

## 4. 予想信用損失

現在の環境下において、予想信用損失(ECL)は高くなる可能性があります。海運企業は、IFRS 第9号「金融商品」の減損の要求事項の対象となるすべての金融資産への影響を考慮しなければなりません。

海運企業の多くは、営業債権(リース債権を含む)について、単純化したモデルを用いて、全期間のECLを測定します。マクロ経済要因が測定に影響を与え、用船者の信用悪化によりECLが上昇する可能性があります。

単純化したモデルの対象とならない金融資産(グループ企業間貸付金)については、海運企業は、信用リスクの上昇の評価時に、マクロ経済要因を再び検討するとともに、デフォルト確率、デフォルト時のエクスポージャー、デフォルト時の損失を調整することによってECLの見積りを見直す必要があります。なぜなら、担保として差し入れられている船舶の価値が下落している可能性があるか、または船舶を売却するまでにより長い期間がかかる可能性があるためです。

詳細なガイダンスについては、PwCの [In depth INT2020-02「新型コロナウイルス感染症が会計処理に及ぼす影響」](#)(和訳は[こちら](#))および [In the Spotlight「一般事業会社は新型コロナウイルス感染症\(COVID-19\)の世界的な大流行の中で、予想信用損失\(ECL\)に関するIFRS第9号の要求事項をどのように適用すべきか」](#)(和訳は[こちら](#))をご参照ください。

## 5. リースとして会計処理されている契約の条件変更

現在の市場状況において、用船者は、通常、IFRS 第16号「リース」の適用範囲である定期用船契約および裸用船契約を再交渉する可能性があります。このような再交渉は、用船料の引き下げ、リース期間の変更、および(または)支払いの繰り延べのうち、1つまたはそのいくつかの組み合わせで行われる可能性があります。用船料の変動や支払いの繰り延べに関する会計処理は複雑になる可能性があり、判断が要求されます。

海運企業は、そのような契約の変更について、条件変更または負の変動リース料、あるいはその組み合わせで会計処理を決定しなければなりません。

例えば、契約の当初の条件に基づいて要求される(または法律または規制によって要求される)支払額の変更は、負の変動リース料として会計処理する場合があります。この会計処理を行う際には、関連する契約の条件および適用される法律の条項を慎重に評価することが求められます。重要な判断を伴う場合には適切な開示を行う必要があります。

貸手においては、顧客に対する賃料減免はリース収益の認識に影響を与える可能性があります。しかし、海運企業は、船主としての用船契約を結ぶこともあるため、借手としても影響を受ける可能性があります。

IASBは、2020年4月24日に、IFRS 第16号の修正案を公表し、COVID-19のパンデミックの直接的な結果である特定の賃料減免をリースの条件変更として扱わないことを選択する実務上の便法を借手(貸手ではない)に与えることを提案しました。企業は、近いうちに完了すると見込まれるこのプロジェクトの進捗状況を注視していく必要があります。

賃料減免の取扱いに関する詳しいガイダンスについては、[In depth INT2020-02「新型コロナウイルス感染症が会計処理に及ぼす影響」](#)(和訳は[こちら](#))をご参照ください。

## 6. 滞船料(収益)

滞船に関連する収益の認識は、通常、重要な見積りを伴う領域です。IFRS 第15号「顧客との契約から生じる収益」は、支払期日が到来し、事後的に重要な戻入れが生じない可能性が非常に高い範囲でのみ、変動対価を取引価格に含めることを要求しています。

多くの国がロックダウンと移動制限を行っており、サプライチェーンの混乱を招いています。港湾が引き続き開放されている場合であっても、人員を削減して運営されています。このような状況は、貨物の著しい遅延と混雑を引き起こしており、海運企業は滞船料(収益)の決定により広範囲の見積りを用いることが要求される可能性があります。

In the Spotlight

当該和訳は、英文を翻訳したものですので、和訳はあくまでも便宜的なものとして利用し、適宜、英文の原文を参照していただくようお願いいたします。

4



す。これらの見積りを行う際に、経営者は、あらゆる事実と状況を考慮し、不可抗力条項を含む契約における関連条件を慎重に評価する必要があります。

このような重要な見積りに関しては、財務諸表に適切な開示を行うことも期待されます。

## 7. 不可抗力条項

海運企業は、多くの場合、契約当事者によるコントロールの及ばない、かつ、予見できない一定の事由が発生した場合に、契約における全てまたは特定の義務から契約当事者を免責することができる不可抗力条項を含む契約を締結しています。

企業は、その契約における不可抗力条項の範囲、およびそれらが関連法域においてどのように適用されるかについて理解する必要があります。このような条項は、例えば、用船契約または船舶建造契約に影響を与える可能性があります。

場合によっては、このような条項を解釈するために、重要な判断と法的助言が必要となる場合があります。そのような条項が発動された場合、用船者、造船所または港湾との法的紛争の可能性による収益（リース収益を含む）の認識、費用および引当金への影響を検討する必要があります。企業は、そのような状況において、見積りや判断に関してどのような開示が要求されるかを慎重に検討する必要があります。

## 8. 期中財務報告

多くの企業では、期中財務報告において COVID-19 の影響を初めて報告することになる可能性があります。上記の認識および測定に関するガイダンスは、期中財務報告にも同様に適用されます。

2020 年に期中財務報告を公表する海運企業は、直近の年次報告期間の末日後の財政状態の変動及び業績を理解するうえで重要な事象および取引について説明する必要があり、重要な判断および更新された見積りに関する追加の開示が必要となる可能性があります。そのような開示は企業固有のものである必要があり、各企業の状況を反映したものでなければなりません。

また、企業は期中報告期間の終了後に COVID-19 の影響がどのように推移したかについても検討する必要があります。重要な後発事象が COVID-19 の状況に関連する追加の情報を提供する場合、資産および負債の測定に影響を及ぼす範囲を理解できるような詳細な説明が要求されます。この評価を行うにあたり、企業は、IAS 第 10 号「後発事象」の要求事項および影響を受ける各項目の測定に適用される基準を検討する必要があります。

後発事象に関する詳しい情報については、[In depth INT2020-02「新型コロナウイルス感染症が会計処理に及ぼす影響」](#)（和訳は[こちら](#)）をご参照ください。

## 結論

COVID-19 は、現代生活のほとんどすべての側面に影響を及ぼす問題を引き起こしています。COVID-19 が経済に及ぼす影響は、会計および財務報告の多くの側面に派生的な影響を与えます。海運業における主要な問題を読み解く上で、本資料が皆様のお役に立つことを期待しています。

© 2020 PwC. All rights reserved.

PwC refers to the PwC Network and/or one or more of its member firms, each of which is a separate legal entity. Please see [www.pwc.com/structure](http://www.pwc.com/structure) for further details.

This content is for general information purposes only, and should not be used as a substitute for consultation with professional advisors.