



目次

- 背景
- 会計上の考慮事項
- 今後の見通し
- 連絡先

#DeloitteESGNow: 持続可能な航空燃料に関する会計上の考慮事項

背景

持続可能な航空燃料 (Sustainable Aviation Fuel (“SAF”)) は、現在、航空機で使用されている従来のジェット燃料に代わるものです。これは、生物起源物質(例えば、使用済み食用油、油料作物、林業廃棄物)など非石油資源に由来する燃料です。SAFの技術認証の基準は、その分子組成と従来の石油資源由来のジェット燃料との親和性に基づいており、正式にはAmerican Society for Testing and Materialsという名称の国際標準化組織であるASTMインターナショナルによって規制されています。SAFは現在、限られた量(2025年には約1600万トンのSAFが生産されると予想されていますが、これは推定ジェット燃料需要のほんの一部にすぎません。1)しか入手できず、100% SAFで飛行することはまれです。代わりに、SAFは従来のジェット燃料と混合されています(連邦航空局(FAA)のPowerPointプレゼンテーションに記載されているように、ブレンドはSAF上限50%に制限されています)。SAFと従来のジェット燃料が混合されて再認証されると、混合燃料は従来のジェット燃料と同じように扱われ、輸送され、使用されます。このプロセスにより、SAFは既存の航空機エンジンや流通インフラと互換性を持つことができます。

1 World Economic Forumの2020年11月の洞察レポートを参照 [Clean Skies for Tomorrow:Sustainable Aviation Fuels as a Pathway to Net-Zero Aviation](#)。

SAFの環境効果

燃焼すると大気中に新たな増分の二酸化炭素 (CO2) を放出する従来のジェット燃料とは異なり、SAFは、以前に大気中のCO2を吸収(すなわち、捕獲)したバイオマス原料を使用して生産されます。つまり、SAFは、バイオマスの産出時に大気から吸収された大気中のCO2を効果的にリサイクルしています。したがって、SAFは燃焼中に一般的に従来のジェット燃料と同じ量のCO2を排出しますが、より良いCO2排出バランスを達成し、ライフサイクル排出量(すなわち、生産、流通、輸送、燃焼による総排出量)を最大80%削減することができます。

企業がSAFに投資する理由

SAFは、航空交通からの総排出量を削減するための最も有望な暫定的ブリッジソリューションの1つであると考えられており、航空会社および物流会社(以降、併せてもしくは個別に「航空会社」と呼ぶ)が利用できる数少ない実証済みのセクター特有のソリューションの1つです。しかしながら、経済的なコストがかかります。SAFの価格は、原料、輸送、ブレンドのコストにもよりますが、現在の従来のジェット燃料の3倍から5倍です。そのため、航空会社が従来のジェット燃料の代わりに規模に応じてSAFを使用すると、法外なコストがかかります。別の言い方をすれば、航空会社がSAFの追加費用を負担することは、それらの費用を相殺できない限り(例えば、税制上の優遇措置や第三者からの支払い)、非常に困難です。

SAF開発者からSAFを購入する際の経済的負担を軽減するため、航空会社は、航空または物流サービスの消費者である第三者企業(パートナー)と、航空会社のSAF購入に補助金を提供することに同意するとの取り決めを締結することができます。たとえば、パートナーは、従来のジェット燃料の価格とSAFの価格との差額の全部または一部を航空会社に支払うことに同意する場合があります。これと引き換えに、パートナーはSAFの(理論的な)環境属性を取得し、排出削減効果を主張することができます(例えば、パートナーの出張に関連する排出量を相殺する等)²。出張がスコープ3の排出量3のかんりの量を占める企業にとっては、SAF排出削減効果を購入するために航空会社やその他の関係者と提携することは、排出削減目標に取り組むための実行可能な機会となる可能性があります⁴。

SAFの環境便益の主張方法

現在、SAF排出削減効果を主張するための標準化されたガイダンスはなく、SAF排出削減効果は、広く受け入れられているガイダンスや登録制度に基づくSAFから切り離すことはできません。

自主的な温室効果ガス(GHG)報告市場では、航空会社は総排出量を削減する手段としてSAFを使用する可能性があります。しかし、標準化されたガイダンスがないことから、SAFを使用する報告企業は、様々な方法で排出削減のメリットを反映してきました。例えば、SAF排出削減量をGHGインベントリとは別に報告する航空会社もあれば、SAFの使用をスコープ1排出量として報告する航空会社もあれば、SAFの使用計画とコミットメントをナラティブ形式でのみ報告する航空会社もあります。さらに、出張のニーズが大きい多くの企業も、そのような出張からの排出量に対処しようとしています(例えば、スコープ3の排出量)。前述のように、SAFは従来のジェット燃料と混合されています。現在の空港インフラでは、しばしば、混合燃料が異なる航空会社間で共有されています。つまり、特定の航空会社が購入したSAFは、実際には購入した航空会社が運航する飛行機に搭載されない可能性があり、航空会社のSAF購入に補助金を出しているパートナーは、パートナーの従業員がSAFを使用する飛行機に乗ることを保証できません。その結果、現在の燃料供給プロセスと、SAFの排出削減効果との不可分性に照らして、追跡、さらにはそれら削減効果の報告に関連する複雑さが増しています。

² 後述のように、現在のところ、パートナーが取得したSAF排出削減による環境上の効果を企業がどのように主張できるかについての標準化されたガイダンスはありません。詳細については、次のセクションを参照してください。

³ スコープ1、2、3インベントリのガイダンスについては、EPAのウェブサイト³を参照してください。

⁴ 現在、スコープ3排出量の削減としてSAFの環境効果を主張するための合意された枠組みや登録制度は存在しません。ただし、これは以下で説明するように進化している分野です。

現在、Science Based Targets Initiatives (SBTi) には、[航空セクターのための特定の目標設定ガイダンス](#)があり、その中で、ジェット燃料関連の排出量に対して設定されたScience-based targetsの達成のために航空サービスの消費者がSAFを利用することができるとの記載があります。

SAF排出削減の効果を主張するための標準化されたガイダンスがないことを考慮して、SBTiは、このトピックに関するガイダンスが温室効果ガスプロトコル (GHGP) 6 によって策定され、最終決定されるまで、企業がbook-and-claim⁵アプローチを使用することを認めています。

利害関係者は、航空会社やそのサービス消費者である企業がGHG排出目標を策定し、達成することを今まで以上に期待しています。これに対応して、航空会社とその法人顧客は、バリューチェーンの上下でSAFの報告可能な環境効果を主張するための権利文書(正式なSAF証書がまだ存在しないことと対比して、以下「非公式のSAF証書」と呼びます)を取得できるように、様々な取り決めを構築しようとする可能性があります。しかし、広く受け入れられている登録制度や認知された枠組みがないため、企業が非公式のSAF証書の環境属性をどのように報告または説明するかに関して、実務上の多様性が生じています。GHGPは現在、非公式のSAF証書を(削減として) スコープ3の排出インベントリに含めることを認めていないことに注意しなければなりません。

二重計上を回避し、SAFの環境属性を誰が所有しているかを明確にするために、航空会社によるSAFの購入に補助金を出したり、SAF開発者からSAF排出削減効果を直接購入したりするパートナーは、航空会社またはSAF開発者に非公式のSAF証書を提供するよう依頼します。標準のテンプレートやプロセスが存在しないため、あるベンダーによって発行された非公式のSAF証書は、別のベンダーによって発行されたものとは大きく異なる場合があります。

さらに、非公式のSAF証書に付属する報告権の使用方法に関連して、実務上の多様性があります。非公式のSAF証書の無効化を一元管理および追跡するための機関がないことから、企業は、非公式のSAF証書を「無効化」するための内部追跡メカニズムを開発することもあります。

SAFを含む契約の共通構造

現在、一般的な契約構造には、航空会社がSAF開発会社からSAFを購入する取り決めが含まれています。航空や物流サービスの消費者である企業は、航空会社と提携して、SAF排出削減効果を主張する権利を購入(つまり、非公式のSAF証書を取得)したり、SAF開発者から直接非公式のSAF証書を取得したりすることができるかもしれません。契約ごとに構造が異なる場合もあります。典型的なシナリオの1つを下の例に示します。

例

航空会社Aは、SAF開発者Bと契約(「契約1」)を結び、一定量または変動量のSAFを合意された価格で購入する。Aは、SAFを購入すると同時に、Aの購入の証明としてBから非公式のSAF証書を受け取る。

これとは別に、パートナー企業Cは、A社との間で、SAFの価格と従来のジェット燃料(つまり、SAFマークアップ)の価格の差を表す合意価格で、一定量のSAFからSAF排出削減効果を得る権利を購入する契約(「契約2」)を締結する。

Cは契約2を締結することで、SAFの環境属性(非公式のSAF証書)と引き換えにAのSAF購入を補助する。

⁵開発中のClean Skies for Tomorrow Sustainable Aviation Fuel Certificate (SAFc) フレームワーク(詳細については[今後の見通しの項](#)を参照)は、持続可能なバイオマテリアルに関するラウンドテーブル(RSB)における[Book & Claim マニュアル](#)草案と互換性があるように設計されています。RSBがマニュアル草案で説明しているように、Book & Claimのモデルは「管理の記録がサプライチェーン全体の材料や製品の物理的な流れに必ずしもリンクしない証拠保全モデル」である。この方法では、会社の従業員が搭乗する便でSAFが常に使用されていない場合でも、会社はSAF排出削減購入を主張して、温室効果ガス削減目標を達成することができます。

⁶ Clean Skies for Tomorrowコミュニティは、世界経済フォーラムのホワイトペーパー[Sustainable Aviation Fuel Certificate \(SAFc\) Emissions Accounting and Reporting Guidelines](#)に従い、GHGPとのSAFcフレームワークの採用を支援するために活動します。

会計上の考慮事項

米国会計基準には、非公式のSAF証書の会計処理に関する明確なガイダンスはありません。グリーン電力証書 (RECs) ⁷のように、基礎となるエネルギーを生産するプロジェクトから分離でき、確立された取引メカニズムと市場がある他の認められた環境クレジットとは異なり、非公式のSAF証書はまだ開発の初期段階であり、現在確立された取引メカニズムや市場はありません。通常、企業は、(1) SAFを生産又は購入できる当事者と契約することによって非公式のSAF証書を取得するか (上記の例の契約2の場合のように)、又は (2) SAF排出削減の便益を得るためにSAF開発者から直接SAFを購入します (上記の例の契約1の場合のように)。さらに、他の環境クレジット⁸については、広く受け入れられている財務会計モデルが開発され、実務に適用されていますが、非公式のSAF証書のために広く受け入れられている財務会計モデルは現在存在しません。

航空会社の会計上の考慮事項⁹

前述のように、SAFを購入する航空会社は現在、従来のジェット燃料のコストを上回るプレミアムを支払う必要があります。さらに、前述のように、航空会社はパートナーとの間で、SAFに起因するSAF排出削減効果に対する権利をパートナーが有することを明確にする非公式のSAF証書を航空会社から受け取る代わりに、パートナーがプレミアムの全部又は一部を航空会社に支払う費用分担契約を締結することができます。

航空会社からパートナーへの排出報告権の販売の会計処理に関する質問には、以下のようなものがあります。

- SAFの購入は2つの会計処理単位ですか？

前述のように、SAFは現在、従来のジェット燃料の価格を上回るプレミアムで購入される予定です。このプレミアムは、SAFの環境属性に関連付けられる場合があります。航空会社がSAFの環境属性を個別に販売できる場合、SAFの購入に関連する複数の要素の指標がある場合があります。航空会社は、SAFの環境属性が燃料自体から分離可能な資産を表しているかどうかを評価する必要があります。

FASB基準書第8号の第4章¹⁰では、資産を「経済的便益に対する企業の現在の権利」と定義しています。経済的便益は潜在的な純現金流入を生み出すことができます。航空会社の観点からは、非公式のSAF証書の販売によりキャッシュインフローを実現できることが多いです。

航空会社はまた、SAFの環境属性 (又は非公式のSAF証書) について法的に強制力があり、かつ取引可能であるかどうかを検討することを望むかもしれません。法的に強制力があり、かつ取引可能な環境クレジットは、環境クレジットプログラムの会計に関するFASBの現在のプロジェクトの範囲内です。法的に強制力があり、かつ取引可能な環境クレジットは、多くの場合、市場又は取引メカニズム、広く受け入れられている基準 (例えば、環境クレジットの排出削減効果の執行力を確保する認証炭素基準)、及び環境クレジットの購入及び廃棄を追跡する広く認められた登録制度があります。これとは対照的に、非公式のSAF証書については、現在、確立された市場又は取引メカニズム、SAF排出削減効果を主張するための広く受け入れられた基準、又は広く認められた登録制度が存在しません。

⁷ EPAのウェブサイトによると、REC は「再生可能電力発電の環境的、社会的、その他の非電力属性に対する財産権を表す市場ベースの手段です。

RECは、再生可能エネルギー資源から1メガワット時 (MWh) の電力が発電され、電力網に供給されるときに発行されます。

⁸ 環境クレジットに関連する会計上の考慮事項の詳細については、Deloitte's 2022年11月16日付のFinancial Reporting Alert及び2022年12月5日付の再生可能エネルギー Spotlightをご参照ください。

⁹ 場合によっては、パートナーがSAF開発者からSAFを購入することもあります。パートナーの範囲では、このセクションで説明する会計上の考慮事項の一部がパートナーにも適用されます。関連するパートナーの会計上の考慮事項SAF排出削減効果の購入のセクションもご参照ください。

¹⁰ FASB基準書第8号、財務報告の概念フレームワーク第4章、財務諸表の要素

- 非公式のSAF証書の購入及び販売では、どのような会計モデルを考慮すべきか。

航空会社が非公式のSAF証書が別個の資産ではないと結論付けた場合、SAFはASC 330¹¹に基づいて他のジェット燃料在庫を計上する方法と同様に扱われる可能性があります。同様に、航空会社はパートナーにマーケティング上の便益を提供しているだけであるかどうかを検討する可能性があります。これは、パートナーに提供される唯一の便益が、非公式のSAF証書の購入を公開できることである場合に該当する可能性があります。その場合、航空会社はパートナーから受け取った支払いをその他の収入として報告するかどうかを検討する必要があります。

航空会社が非公式のSAF証書がパートナーに販売される別個の資産であると結論付けた場合、航空会社は非公式のSAF証書及び基になるジェット燃料の間でSAF開発者から取得したSAFのコストをどのように割り当てるかを決定する必要があります。航空会社はまた、パートナーがASC 606に基づく顧客の定義を満たしているかどうかを評価する必要があります。航空会社が非公式のSAF証書が通常の活動のアウトプットであると判断した場合、(1) パートナーはASC 606に基づく顧客の定義を満たしており、(2) したがって非公式のSAF証書の販売はASC 606の範囲内であると結論付けられます。しかし、航空会社が非公式のSAF証書が通常の活動のアウトプットではないと結論付けた場合、ASC 610の範囲内にある非金融資産の売却として取引を計上する可能性があります。このような場合、航空会社は非公式のSAF証書に適用される認証解除基準を満たしたときに、非公式のSAF証書の販売に純損益(パートナーから受け取った収益と非公式のSAF証書に割り当てられた費用の差額として計算される)を計上します。

SAF開発者の会計上の考慮事項

前述のように、SAF開発者はパートナー又は航空会社と契約を結んで非公式のSAF証書を販売し、ジェット燃料を別の航空会社に個別に販売することができます。このような取り決めでは、SAF開発者は、SAF開発者の通常の活動の一部である可能性のある2つの異なる資産を販売しているという見解が可能です。これは、SAFと非公式のSAF証書の両方が、SAF開発者のSAF生産プロセスから派生しているためです。

SAFの購入が2つの資産の取得を意味すると結論付ける航空会社が、非公式のSAF証書及び基になるジェット燃料の間で取得したSAFのコストを割り当てる方法を決定する必要があるのと同様の方法で、SAF開発者はSAFと非公式のSAF証書に生産コストを割り当てる方法を決定する必要がある場合があります。SAF開発者は、ASC 330の類推により、非公式のSAF証書を在庫として扱うことがあり、その後の測定では、原価又は正味実現可能価値/市場価格のいずれか低い方が対象となります。SAF開発者が非公式のSAF証書が通常の活動のアウトプットであると結論付けた場合、非公式のSAF証書を購入したパートナー又は航空会社はASC 606の顧客となり、非公式のSAF証書の販売はASC 606の範囲内となります。

SAF排出削減効果の購入に関連するパートナーの会計上の考慮事項

パートナーが航空会社又はSAF開発者から非公式のSAF証書を取得する場合、会計処理に関して上の記載と同様の疑問が生じる可能性があります。

¹¹ FASBの『アカウンティング・スタンダード・コーディフィケーション』(ASC)のタイトルについては、Deloitteの[“Titles of Topics and Subtopics in the FASB Accounting Standards Codification.”](#)をご参照ください。

つまり、パートナーは、SAF開発者又は航空会社が譲渡した権利(すなわち、非公式のSAF証書によって表される便益)が、FASB基準書第8号の第4章で定義される資産に該当するかどうかを検討する必要があります。この決定を行う際、パートナーは、非公式のSAF証書を航空会社やパートナーに販売できることが多いSAF開発者や、非公式のSAF証書をパートナーに販売できることが多い航空会社よりも、より多くの判断を行う必要があります。これは、(1) パートナーが非公式のSAF証書を容易に交換できる確立された市場が現在存在しないこと、(2) パートナーから他の当事者へ識別可能な非公式のSAF証書の販売がない可能性があること、(3) 企業が排出削減効果を表明するために非公式のSAF証書の利用方法が不確実であるため、パートナーが受け取った非公式のSAF証書から他の経済的便益を得ているかどうか不明確であることが理由です。したがって、現在の市場及び規制条件の下で、パートナーが取得した非公式のSAF証書が資産の定義を満たしていると結論付けるには課題があるかもしれません。

それにもかかわらず、パートナーが取得した非公式のSAF証書が資産性を有していると結論付けた場合、取得後に資産の減損、または非公式のSAF証書の便益がすぐに消費されるかどうかを考慮する必要がある場合があります。これは、パートナーが資産から将来の経済的便益を得ることができる識別可能な方法がないかもしれないからです。

パートナーが取得した非公式のSAF証書が資産性を有していないと結論付けた場合、支払いの性質を判断することが重要です。パートナーは、マーケティングコストの結果が効果的に発生しているかどうかを検討します。つまり、パートナーが受け取る便益は、パートナーがSAFに投資したことを公表できることに限定される場合があります。その場合、マーケティング上の便益がいつ得られたかを判断することは、会計上の非公式のSAF証書の取得の時期及び方法の評価をする上で重要となります。

すべての当事者に対するデリバティブ会計の考慮事項

パートナー又は航空会社は、SAF又はSAFの排出削減効果のいずれかに関連する報告権を将来的に購入する契約を締結することもできます。つまり、パートナーが指定された数量の将来のSAF購入に対して、指定された期間の補助金を提供することを約束したり、航空会社が指定された数量のSAFを指定された期間購入することを約束したりすることができます。このような場合、パートナー又は航空会社は、契約がデリバティブ商品であるか、またはデリバティブ商品を含んでいるかを評価する必要があります。

この評価の最初のステップは、契約がデリバティブ全体の定義を満たしているかどうかの判断です。全体としてデリバティブとみなされるためには、契約に以下の条件が必要です。

- 1つ以上の基礎数値¹² (例えば、SAFの価格)
- 指定された数量、最低保証額、又は決定可能な想定元本又は支払条項
- 純額決済能力
- 初期純投資がないか、又は契約の基礎数値に関連する資産の実効想定元本に投資するために必要とされる金額(例えば、同額のSAFへの直接投資)よりも小さい初期純投資。

契約を純額決済できるかどうかを判断するために、パートナー又は航空会社は、(1) 純額決済を要求又は許可する明確な条項が契約にあるか、又は (2) SAF又はSAF排出削減効果のいずれかに関連する報告権が容易に換金可能かどうかを検討する必要があります。

¹² ASC 815-10-15-88において、基礎数値は、「想定元本又は支払条項のいずれかとともに、デリバティブ商品の決済を決定する変数である。」と述べている。

初期純投資がない、または他の種類の契約に必要とされる初期純投資よりも小さい初期純投資であるの判断について、パートナーまたは航空会社が契約を締結するための金額を支払わない場合（または非公式のSAF証書またはSAFを取得するために通常支払われる金額よりも大幅に少ない金額を支払う場合）、この基準を満たしている可能性が高くなります。

契約全体がデリバティブの定義を満たしているが、通常の購入及び販売（NPNS）の例外規定に該当する場合、契約全体がデリバティブまたは組込デリバティブのいずれかの分析が免除されます。報告権またはSAFがNPNSの例外規定の対象となるには、契約の条件が、企業の通常の購入または通常の販売の条件と一致している必要があります。つまり、例えば航空会社の場合、購入されたSAFの数量は、通常の業務における航空会社の通常の購入の一部でなければならず、SAFの市場価格と契約における価格は明確かつ密接に関連している必要があります。同様の評価は、パートナーおよびSAF排出削減報告権にも適用されます。SAF排出削減報告権の購入は現在のところ任意の目的で行われており、通常は運用上の目的でパートナーのビジネスニーズを表すものではないため、NPNS範囲の例外はパートナーには適用されない可能性が高いと考えられます。しかし、ジェット燃料の購入は航空会社のビジネスニーズの一部であるため、NPNSの適用範囲の例外が適用されるかどうかの評価は、航空会社によって異なる可能性があります。パートナーの評価は今後発展する可能性があります。

パートナーまたは航空会社が、契約を全体としてデリバティブでないと判断した場合、ホスト契約から分岐しなければならない組込デリバティブがあるかどうかを検討する必要があります。具体的には、(1) 利益として認識される公正価値の変動が公正価値で会計処理されておらず、(2) (a) デリバティブの定義を満たし、(b) ホスト契約（例えば、外部の価格調整を伴う）と明確かつ密接に関連していない、(c) デリバティブの例外規定に該当しない、といった特徴が組み込まれている契約の場合、区分が必要となります。

デリバティブの会計に関連する同様の考慮は、SAFまたはSAF排出削減効果の報告権を販売する当事者（具体的には、航空会社とSAF開発会社）にも適用されます。

今後の見通し

企業がSAFの環境属性を個別に取引してきたのはごく短い期間です。したがって、米国会計基準ではSAF関連取引の会計慣行は確立されておらず、それぞれの取引に固有の特徴があると考えられます。しかし、こうした取引の円滑化や会計処理に向けた取り組みが進められています。

2021年6月、世界経済フォーラムはClean Skies for TomorrowのSAFcフレームワークの開発に関する報告書を発表しました。このフレームワークの目的は、SAF証書のコンセプトを開発することです。現在、開発の4段階のうち3番目の段階にあるこの枠組みは、「エネルギー属性証明書」をモデルにしており、2021年6月の報告書では、その一部を「再生可能エネルギーの単位の環境属性を購入者に伝えるための市場ベースのメカニズム」と説明しています。この枠組みの下では、燃料生産者は燃料とは別にSAF証書を販売することが認められます。

2022年10月、世界経済フォーラムは、「持続可能な航空燃料証書 (SAFc) 排出量の会計と報告ガイドライン」というホワイトペーパーを発行しました。このガイドラインは、SAFの取引サイクルにおける様々な利害関係者のために提案された持続可能な会計アプローチを説明しています。

これらの提案は、GHGPやSBTiなどの基準設定者と連携して検証されています。ホワイトペーパーのガイドライン案が正式な基準に組込まれるまでは、規範性がないことに留意してください。

SAF証書のコンセプトに基づき、SAFへの投資と適用を推進する企業によって設立された組織であるSustainable Aviation Buyers Alliance (SABA) は、ブックアンドクレーム方式と認証基準に基づいたSAF証書レジストリを開発しています。SABAは現在、Energy Web FoundationおよびRocky Mountain Institute (RMI) と協力して活動しており、両機関は共同で2022年11月に、このようなレジストリを作成するために相互に提携していることを発表しました。その目的は、パートナーや航空会社が、自分のフライトに物理的な燃料が使用できない場合でも、SAFの排出削減効果を支払うことができるようにすることです。これにより、SAFの環境属性を物理的な燃料から公式に切り離すことができます。このレジストリは、SAF証書の発行、移転、および終了を行う一方、スコープ1とスコープ3の便益を別々に追跡し、二重カウントの可能性を回避するように設計されています。レジストリによって発行されるSAF証書は、排出削減量の品質を確保できるように、一連の基準に従って証明および検証が必要となる可能性が高いとされています。

SAF関連取引の人气が高まり続け、基準設定者と規制当局がSAFとSAF証書(すなわち、SAFの環境上の便益)に関連する会計と報告の考慮事項にさらに取り組んでいるため、企業はそのような取引の会計と報告の方法に影響を与える可能性のある動向のモニターが必要です。

連絡先

このマニュアルに関するご質問は、次のデロイトの専門家までお問い合わせください。



エリック・ナチェル
パートナー
デロイト・アンド・トウシユLLP
+1 203 761 3625
eknachel@deloitte.com



クリス・キアツィ
Deloitte&Touche LLPのマ
ネージングディレクター
+1 203 761 3039
cchiriatti@deloitte.com



シェリー・レン
Deloitte&Touche LLPシニア
マネージャー
+1 206 716 7252
shren@deloitte.com

財務担当役員向け説明会

お客様のビジネスに影響を与える重要な開発に関する貴重な洞察を提供する、デロイトのライブWebキャストである“Debrifs”にご参加ください。『財務担当者向け報告書』シリーズで扱うテーマは、財務報告、税務会計、事業戦略、ガバナンス、リスクなどである財務担当者向け報告書シリーズで扱うテーマは、財務報告、税務会計、事業戦略、ガバナンス、リスクなどである。また、デブリーフは、CPEクレジットを取得するための便利で柔軟な方法を提供します。

サブスクリプション

Debriefを購読する場合、またはデロイトの会計・報告サービス部門が発行する会計出版物を受け取る場合は、[My.Deloitte.com](https://my.deloitte.com)で登録してください。

デロイト会計研究ツール

豊富な情報を手元に置いてください。Deloitte Accounting Research Tool (DART) は、会計および財務に関する開示資料の包括的なオンラインライブラリです。これには、FASB、EITF、AICPA、PCAOB、SECの資料に加え、デロイト自身の会計マニュアルやその他の解釈指針や出版物が含まれています。

毎日更新されるDARTは、直感的なデザインとナビゲーションシステムを備えており、強力な検索機能とパーソナライズ機能を備えているため、ユーザーはいつでも、どのデバイスからでも、どのブラウザからでも、情報をすばやく見つけることができます。

DARTのコンテンツの多くは無料で利用できるが、加入者はデロイトのFASB会計基準法典化マニュアルのようなプレミアムコンテンツにアクセスすることができます。DARTの加入者などは、最近のニュース記事や出版物、その他のDARTへの追加情報へのリンクを[提供する](#)Weekly Accounting Roundupを購読することもできる。詳細、またはプレミアムDARTコンテンツの30日間無料トライアルにサインアップするには、dart.deloitte.comにアクセスしてください。

注：

本資料はDeloitte & Touch LLPが作成し、有限責任監査法人トーマツが翻訳したものです。日本語版については、有限責任監査法人トーマツにお問合せください。日本語版と原文に相違がある場合には、原文の記事事項を優先します。

Deloitte. トーマツ.

デロイト トーマツ

デロイト トーマツ グループは、日本におけるデロイト アジア パシフィック リミテッドおよびデロイト ネットワークのメンバーであるデロイト トーマツ 合同会社ならびにそのグループ法人（有限責任監査法人トーマツ、デロイト トーマツ コンサルティング 合同会社、デロイト トーマツ ファイナンシャル アドバイザリー 合同会社、デロイト トーマツ 税理士法人、DT 弁護士法人およびデロイト トーマツ コーポレート ソリューション 合同会社を含む）の総称です。デロイト トーマツ グループは、日本で最大級のプロフェッショナルグループのひとつであり、各法人がそれぞれの適用法令に従い、監査・保証業務、リスクアドバイザリー、コンサルティング、ファイナンシャルアドバイザリー、税務、法務等を提供しています。また、国内約30都市以上に1万5千名を超える専門家を擁し、多国籍企業や主要な日本企業をクライアントとしています。詳細はデロイト トーマツ グループ Web サイト（www.deloitte.com/jp）をご覧ください。

Deloitte（デロイト）とは、デロイト トウシュ トーマツ リミテッド（“DTTL”）、そのグローバルネットワーク組織を構成するメンバーファームおよびそれらの関係法人（総称して“デロイト ネットワーク”）のひとつまたは複数を含みます。DTTL（または“Deloitte Global”）ならびに各メンバーファームおよび関係法人はそれぞれ法的に独立した別個の組織体であり、第三者に関して相互に義務を課しまたは拘束させることはありません。DTTLおよびDTTLの各メンバーファームならびに関係法人は、自らの作為および不作為についてのみ責任を負い、互いに他のファームまたは関係法人の作為および不作為について責任を負うものではありません。DTTLはクライアントへのサービス提供を行いません。詳細は www.deloitte.com/jp/about をご覧ください。デロイト アジア パシフィック リミテッドはDTTLのメンバーファームであり、保証有限責任会社です。デロイト アジア パシフィック リミテッドのメンバーおよびそれらの関係法人は、それぞれ法的に独立した別個の組織体であり、アジア パシフィック における100を超える都市（オークランド、バンコク、北京、ハノイ、香港、ジャカルタ、クアラルンプール、マニラ、メルボルン、大阪、ソウル、上海、シンガポール、シドニー、台北、東京を含む）にてサービスを提供しています。

Deloitte（デロイト）は、監査・保証業務、コンサルティング、ファイナンシャルアドバイザリー、リスクアドバイザリー、税務、法務などに関連する最先端のサービスを、Fortune Global 500®の約9割の企業や多数のプライベート（非公開）企業を含むクライアントに提供しています。デロイトは、資本市場に対する社会的な信頼を高め、クライアントの変革と繁栄を促し、より豊かな経済、公正な社会、持続可能な世界の実現に向けて自ら率先して取り組むことを通じて、計測可能で継続性のある成果をもたらすプロフェッショナルの集団です。デロイトは、創設以来175年余りの歴史を有し、150を超える国・地域にわたって活動を展開しています。“Making an impact that matters”をパーパス（存在理由）として標榜するデロイトの約345,000名のプロフェッショナルの活動の詳細については、（www.deloitte.com）をご覧ください。

本資料は皆様への情報提供として一般的な情報を掲載するのみであり、デロイト トウシュ トーマツ リミテッド（“DTTL”）、そのグローバルネットワーク組織を構成するメンバーファームおよびそれらの関係法人（総称して“デロイト ネットワーク”）が本資料をもって専門的な助言やサービスを提供するものではありません。皆様の財務または事業に影響を与えるような意思決定または行動をされる前に、適切な専門家にご相談ください。本資料における情報の正確性や完全性に関して、いかなる表明、保証または確約（明示・黙示を問いません）をするものではありません。またDTTL、そのメンバーファーム、関係法人、社員・職員または代理人のいずれも、本資料に依拠した人に関係して直接または間接に発生したいかなる損失および損害に対して責任を負いません。DTTLならびに各メンバーファームおよびそれらの関係法人はそれぞれ法的に独立した別個の組織体です。

Member of
Deloitte Touche Tohmatsu Limited