

企業会計基準公開草案第 73 号

「リースに関する会計基準（案）」等に対するコメント

2023年7月24日

一般社団法人 日本自動車リース協会連合会

一般社団法人日本自動車リース協会連合会は、2023年5月2日に企業会計基準委員会から公表された企業会計基準公開草案第73号「リースに関する会計基準（案）」に対して、以下の通りコメントを提出いたします。

記

I. 基本的な見解

我が国の自動車リース取引は、賃貸借及びメンテナンスを中核としたサービスやファイナンス等の要素を包含した複合取引であり、その契約形態は多岐に亘る。自動車リース取引はサービスの要素が強く、残存価額が比較的大きい等の特性がある。現行の我が国のリース会計基準においては、自動車リースの持つ上記の特性からオペレーティング・リースに該当するケースが多く、簡便な賃貸借処理が適用可能であったため活発に利用されてきた。

新たなリース会計のモデルにおいても以下の理由から、これらの自動車リース取引の特性に応じた会計処理を認めるべきであり、一律にファイナンス的要素の強いリース取引を前提とした会計処理を要求するべきではない。

当協会は現行のリース会計基準の維持を基本とし、自動車リースの特性を損なわない会計処理を主張する。

〈理由〉

(1) メンテナンス・リースの存在（サービス・リース的色彩）

自動車リース料には本体分・金利の他、諸税・保険料・管理費等の維持管理費用を含む契約が一般的であり、その金額的重要性は大きい。また、メンテナンス・サービスを付加したメンテナンス・リース契約の比率が高く、ファイナンス的色彩は薄い。特に大口ユーザーでは各種車両管理業務*のアウトソーシング機能を付加したリースのニーズが高まり、サービス・リース的色彩がより強くなっている。

*〈注〉車両管理業務：自動車の保有に伴い発生する継続検査・法定点検・諸税・保険料等の期日管理、修理点検整備内容及び金額の確認、事故処理等の業務

(2) 中古車市場の存在（オペレーティング・リースが主流）

自動車リースは一般の機器リースと異なり、中古車市場が存在するため、リース料に占める残存価額の比率が高く、オペレーティング・リースが主流となっている。また、中途解約となった場合には、残リース料に相当する中途解約金が支払われるが、車両処分価額又は車両保険が充当されるため、ユーザーのリース債務の負債性は低い。

(3) リース料の取扱い（オールインワンの提示）

自動車リースのリース料には多くの構成要素が含まれているが、借手にはオールインワンで提示され、借手はサービスの対価としてトータルでリース料を認識している。従い、借手はリースの識別・区分・会計処理において複雑な対応は困難となるため、実務的対応が可能となる簡便でシンプルな会計基準が求められる。

(4) 少額・多数のリース契約（コスト・ベネフィットの勘案）

自動車リースは1件1台の比較的少額の契約であるが、登録・車検制度と併せ、諸税・保険料についても車両ごとの管理が必要であり、契約は個別車両ごとに多数のリース契約が締結される。重要性の観点からも、コスト・ベネフィットを勘案した簡便でシンプルな会計処理が望ましく、実務的対応が可能となる改正リース会計基準が求められる。

II. 個別のコメント

■開発にあたっての基本的な方針

質問1（開発にあたっての基本的な方針（借手の会計処理）に関する質問）

本会計基準案等の開発にあたっての基本的な方針（借手の会計処理）に同意しますか。同意しない場合には、その理由をご記載ください。

【コメント1】

本会計基準案等の開発にあたっての基本的な方針（借手の会計処理）に同意しません。以下の理由から、借手においても貸手同様にリースの分類及び現行の会計処理の適用を維持すべきである。

〈理由〉

1. 借手において、すべてのリースに資産及び負債を認識させ、単一の金融的会計処理モデルによる費用配分を行うことは、自動車リースの多様性と経済実態が反映されない。

●借手の車両管理業務アウトソーシングニーズが強い自動車リースにおいては、リース取引によって借手に提供される便益はファイナンス的要素よりも使用による役務提供的要素が強く、一律オンバランスとすることになじまない。貸手の会計処理との齟齬が生じないよう貸手同様にリースの分類を維持すべき。

- 本会計基準案では借手の費用配分の方法として、「すべてのリースを金融の提供と捉え使用権資産に係る減価償却費及びリース負債に係る利息相当額を計上する単一の会計処理モデルによること」を提案しているが、我が国の自動車リースの実態を反映しておらず、非常に違和感が強い。

2. 借手に対してすべてのリース取引に資産及び負債を認識させること及び単一の費用認識モデルは、多大なる手間とコストを強いることとなる。

- 自動車リースは車両保有台数の多い顧客ほどリース利用率が高い。これは、単価が小さく台数が多い保有車両の管理業務アウトソーシングニーズに外ならない。自動車リース顧客は、車両維持管理業務と合わせて会計業務（資産計上・減価償却等）もオペレーティング・リースによる賃貸借処理により省力化をしている。改正リース会計基準は借手に多大なる会計業務負荷を強いることとなり、事務省力化を目的とする自動車リースの利便性が損なわれる。
- 改正リース会計基準で提案されている借手のオペレーティング・リースのオンバランス処理への違和感は強く、その適用は自動車リースの利便性を著しく低めるものであり、重要性の観点からも、コスト・ベネフィットを勘案した簡便でシンプルな会計処理が求められる。又、借手においてリースの分類が廃止され、リース会計基準に合わせて会社計算規則や税制が改正された場合には、中小企業を含むすべての企業に影響が及び、実務への影響は極めて大きいため、貸手同様にリースの分類を維持すべき。

質問 2（開発にあたっての基本的な方針（貸手の会計処理）に関する質問）

本会計基準案等の開発にあたっての基本的な方針（貸手の会計処理）に同意しますか。同意しない場合には、その理由をご記載ください。

【コメント2】

本会計基準案等の開発にあたっての基本的な方針（貸手の会計処理）に同意しません。以下の理由から、現行の貸手のファイナンス・リースの第2法の会計処理の適用を維持すべきである。

〈理由〉

1. 本会計基準案では、貸手のファイナンス・リースの会計処理について、現行の第2法の会計処理は廃止され、「金融的会計処理」が適用されることとされているが、第2法の会計処理は多くのリース会社に定着しており、財務数値の継続性、税法との関係等からもその適用を継続すべきである。（詳細はコメント17に記載）
2. 貸手のファイナンス・リースの会計処理について、金融的会計処理に変更する場合、リース会社に多大なる手間とコストを強いることとなる。（詳細はコメント17に記載）

■リースの定義及びリースの識別

質問 5（リースの定義及びリースの識別に関する質問）

【本会計基準案等におけるリースの定義及びリースの識別に関する提案に同意しますか。同意しない場合には、その理由をご記載ください。

【コメント 5】

本会計基準案等におけるリースの定義及びリースの識別に関する提案に一部同意しません。以下の理由から、現行の維持管理費用相当額の取扱いを維持すべきである。

〈理由〉

- 本会計基準案では、「借手及び貸手は、リースを含む契約について、原則として、リースを構成する部分とリースを構成しない部分とに分けて会計処理を行う。」としているが、独立（販売）価格による配分には反対である。
- 自動車リースでは、一般的に車両購入価格は顧客に開示されておらず、メンテナンス部分及び維持管理費用相当額を含め、オールインワンでリース料が決定される相対の取引である。従い、借手が独立価格を見積るのは困難であり混乱を招く。
- 自動車リースのリース料は車両や顧客ごとに決定する相対取引である。貸手においても独立販売価格が必ずしも明確ではなく、一律独立販売価格で配分する会計処理とするべきではない。現行の適用指針第 14 項、第 54 項の維持管理費用相当額等の取扱いを維持すべきである。また、貸手についても借手同様に一体処理の選択をできるようにすべきである。

■リース期間

質問 6（借手のリース期間に関する質問）

本会計基準案等における借手のリース期間に関する提案に同意しますか。同意しない場合には、その理由をご記載ください。

【コメント 6】

本会計基準案等におけるリース期間に関する提案に同意しません。以下の理由から、リース期間は解約不能期間とすべきである。

〈理由〉

- 本会計基準案では、借手のリース期間についてオプション期間を勘案して決定すること

としているが、借手のオプション期間の行使を合理的に予想することは困難であり、リース期間は解約不能期間とすべき。

質問 7（貸手のリース期間に関する質問）

本会計基準案等における貸手のリース期間に関する提案に同意しますか。同意しない場合には、その理由をご記載ください。

【コメント 7】

本会計基準案等におけるリース期間に関する提案に同意しません。以下の理由から、リース期間は解約不能期間とすべきである。

〈理由〉

- 本会計基準案では、貸手のリース期間について、解約不能期間に借手が再リースする意思が明らかな場合の再リース期間を加えてリース期間を決定することとしているが、借手の再リース期間の行使を合理的に予想することは困難であり、リース期間は解約不能期間とすべき。

■借手のリースの会計処理

質問 10（少額リースに関する簡便的な取扱いについての質問）

本会計基準案等における少額リースに関する簡便的な取扱いについての提案に同意しますか。同意しない場合には、その理由をご記載ください。

【コメント 10】

本会計基準案等における少額リースに関する簡便的な取扱いについての提案に一部同意しません。以下の理由から、現行の適用指針第 35 項の取扱いを維持すべきである。

〈理由〉

- リース化による事務合理化ニーズの強い自動車リースの特性を損なう恐れがある煩雑な会計処理が導入される本会計基準案に反対する。少額リースニーズは強く、会計事務増加は借手ニーズに逆行する。現行の適用指針第 35 項の通り重要性の基準を併用可能とし、事務負担軽減を図るべきと考える。
- 5,000 米ドルの基準は日本通貨の基準でないため違和感がある。円での金額基準とすべきと考える。また、中古車販売が活発である自動車リースにおいて、中古車のリースは一般的な商品であり、新品購入価額を特定することは困難である。マーケットが確立している商品については中古車の購入価額が認められるべきである。

- 個々のリース資産の重要性に関する「リース契約書1件当たりのリース料が300万円以下」の定めは重要性のある維持管理費用相当額控除後で良い旨の文言（現行の適用指針第35項(3)）を記載すべきである。

質問 16（セール・アンド・リースバック取引に関する質問）

本会計基準案等におけるセール・アンド・リースバック取引に関する提案に同意しますか。同意しない場合には、その理由をご記載ください。

【コメント16】

本会計基準案等におけるセール・アンド・リースバック取引に関する提案に同意しません。以下の理由から、現行の適用指針第48項及び49項の取扱いを維持すべきである。

- 本会計基準案では、借手のセール・アンド・リースバック取引は資産の売却に該当するか否かに関わらずフルペイアウトするものについては全て「金融取引」として会計処理することとされている点に違和感がある。適正な価額での資産の譲渡とそれをベースとしたリース料の設定による取引は明らかに「金融取引」ではない。自動車リースのリースバックはフルペイアウトする契約としない契約が混在する。車両管理の省力化のために行うもので、適正な価額での売買、妥当なリース期間等一定の場合には「金銭の貸借」に該当しない。
- 自動車リースにおけるセール・アンド・リースバック取引は借手が所有し使用している固定資産を事務省力化を目的として一括リース化する取引が大半である。古い車両から比較的新しい車両まで年式は様々ではあるが、借手は一括リース化によるメンテナンスや支払業務等のアウトソースによる事務省力化・効率化を目的としており、資金調達を期待していないケースが多い。数百台・数千台の車両を一括でリース化することもあるが、リース会社への売却代金をリース料と相殺するケースも少なくなく、大半の取引が資金調達目的ではないと言える。

また、所有車両を一括でリース化する場合、車検証上の初度登録日から相当年数経過している車両をリース化することも少なくなく、そのような車両は契約満了後の再販価値が低く、残存価額が低くなる傾向にある。その結果、リース化した契約が本会計基準案適用指針51項(1)②に該当し、少額の金融取引として会計処理しなければならなくなってしまう。以上から借手のファイナンス・リースが一律金融取引となることは自動車リースの商品性質・借手の意図との乖離が著しく、通常のリースと同様の処理とすべきである。

また、事務省力化・効率化のためのリース化が会計事務負荷の増加につながることは自動車リースの特性を損なうものであり許容できない。

●下記の通り、税務上の取扱いと齟齬が生じ、混乱を招く恐れがある。自動車リースは下記税務規定を使用してのリース化によるアウトソーシングニーズが強い。

- ① 法人税法では、「法人が事業の用に供している資産について、当該資産の管理事務の省力化等のために行われるもの等一定の場合には金銭の貸借に該当しない。」（法基通 12 の 5-2-1）とされている。
- ② 消費税法基本通達 5-1-9「リース取引の実質判定」では、「リース取引が資産の譲渡若しくは貸付け又は金銭の貸付けのいずれかに該当するかは、法人税法の取扱いの例により判定する。」とされている。

■貸手のリースの会計処理

質問 17（ファイナンス・リースに関する質問）

本会計基準案等におけるファイナンス・リースに関する提案に同意しますか。同意しない場合には、その理由をご記載ください。

【コメント 17】

本会計基準案等におけるファイナンス・リースに関する提案に同意しません。以下の理由から、現行の貸手のファイナンス・リースの第2法の会計処理を維持すべきである。

〈理由〉

1. 本会計基準（案）では、現行の第2法の会計処理は廃止され、「金融的会計処理」が適用されることとされているが、第2法の会計処理は多くのリース会社に定着しており、財務数値の継続性、税法との関係等からもその適用を継続すべきである。
 - 現行の貸手の第2法の会計処理では、リース会社は受取リース料を各期に売上高として計上することとされているが、草案では売上高は計上されず、利息相当額のみが損益に計上される。結果としてリース会社の売上高は大きく減少することとなり、財務数値の継続性が絶たれ、ステイクホルダーの判断を誤らせることが懸念される。
 - 現行のリース会計基準は税法との調整がなされた上で、国内基準として定着してきた。すなわち、ファイナンス・リースについては法人税法上はリース資産の売買、消費税法上は資産の譲渡として取り扱われてきた。本会計基準案での貸手の「金融的会計処理」の適用は違和感があり、税法との齟齬が生じることが懸念される。税法上は「金銭の貸付」と見做される恐れがあり、法人税法又は消費税法上「金銭の貸付」とされたリース取引についてインボイスを発行することは、消費税法令の規定に照らし違和感が強い。
2. 貸手のファイナンス・リースの会計処理について、金融的会計処理に変更する場合、リース会社に多大な手間とコストを強いることとなる。

●多くのリース会社は現行の第2法の会計処理を採用しており、廃止された場合の影響は甚大である。新たな会計処理を採用する場合には、システム構築に膨大なコストと時間が必要と思われる。一方、廃止によるメリットは考えにくく、コスト・ベネフィットの観点からも現行基準を維持すべきである。

●自動車リース各社は顧客のリース離れを防ぐため、新たな顧客用会計資料を作成し提供することも想定され、借手と貸手の二重の非対称会計処理システムの構築に多大なる手間とコストを強いられる。中小自動車リース会社の経営存続にも係ることが懸念される。

■適用時期

質問23（適用時期に関する質問）

本会計基準案等における適用時期に関する提案に同意しますか。同意しない場合には、その理由をご記載ください。

【コメント23】

本会計基準案等における適用時期に関する提案に同意しません。以下の理由から、基準公表から強制適用までの猶予期間は最低3年以上とすべきである。

〈理由〉

- 2018年3月30日公表の「収益認識会計基準」は、2021年4月1日から適用開始とされ、3年間の猶予期間が設けられた。今回の「リースに関する会計基準（案）」は、借手・貸手の基本的な会計処理の変更であり、より複雑化する会計処理への改修は多大なコスト及び作業が発生する。2年程度の猶予期間では借手・貸手共にシステム対応が困難である。
- 2023年10月1日に開始される「インボイス制度」への対応に向け、各リース会社はそのシステム開発に追われている。開発要員も限られる中で、「リースに関する会計基準（案）」への対応は実質的に1年近く短縮されることが想定される。

以 上