

改訂公開草案「リース」に関するコメント (自動車リースの観点から)

2013年8月15日

一般社団法人 日本自動車リース協会連合会

(はじめに)

本コメントは、平成25年5月16日に国際会計基準審議会（IASB）及び米国財務会計基準審議会（FASB）より公表された改訂公開草案「リース」に関して当協会のコメントを述べるものである。

1. 基本的な見解

我が国の自動車リース取引は、賃貸借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。

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

(1) 自動車リースは取引の実態に合わせた会計実務が必要

改訂公開草案で提案されている会計処理は、自動車リース取引の実態と合わず、実務運用面での適用が困難と思われる会計処理を多く含んでいる。特に借手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、社会的経済的影響が大きい。また、オプションの会計処理等も実務上のコスト負担を強いるものであり受け入れ難い。更に、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、実務的対応が可能となる会計基準への修正が必要である。

(2) 自動車リースは取引実務・関連諸制度に合わせた会計実務が必要

自動車については登録・車検制度が確立しており、道路運送車両法によって「所有者」と「使用者」が明確に区別され、その所有権が公証されている。また、車種毎に車検期間が定められおり、運行可能な車検期間に合わせてリース期間が設定されるのが一般的である。登録・車検と併せ、諸税・保険料についても車両ごとの期日管理が必要なため、自動車リース契約は個別車両毎に締結され、少額かつ多数の契約が存在する。

(3) 中古車市場の存在

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、リース会社はリース満了時に車両を回収し、中古車市場での売却による利益が期待できる。また、リース期間の途中で解約される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、中途解約金に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。新車リースの満了に伴い、再リース契約が行われる場合には、その残存価額をベースとした新たなリース料算定が行われ、再リース料も相応の金額となる。

(4) 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・リース契約比率が年々高まっており、ファイナンス的色彩は薄い。また、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。

(5) リース料の取扱い

メンテナンス・リースのリース料には多くのリース要素が含まれているが、ユーザーにはオールインワンで提示され、ユーザー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。また、再リースの際には車両・部品の老朽化に伴うメンテナンス料金を織り込んだ再算定が行われる。リース契約の内容により、リース満了時には走行距離による精算金が発生する。更にはリース期間中においても、諸税・保険料が制度改正により変更となる場合があり、都度リース料の精算が行われるのが一般的である。

(6) 少額なリース契約が多い

自動車リースは100～300万円程のリース料総額が一般的であり、1件1台毎の契約である。現行の我が国のリース会計基準においては、借手は少額リース資産として300万円基準の適用により、多くの自動車リース契約が賃貸借処理可能となっている。

2. 個別のコメント

(1) 範囲

質問1：リースの識別

本改訂公開草案は、リースを「資産（原資産）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」と定義している。企業は、ある契約がリースを含んでいるのかどうかを、次のことを評価することにより判定することになる。

(a) 当該契約の履行が特定された資産の使用に依存するかどうか

(b) 当該契約が特定された資産の使用を支配する権利を一定期間にわたり対価と交換に移転するかどうか

契約は、顧客が特定された資産の使用を指図する能力及びその使用から得られる便益を受け取る能力を有している場合には、資産の使用を支配する権利を移転する。

リースの定義及び契約がリースを含んでいるのかどうかを企業が判定する方法に関する第

6 項から第 19 項の要求事項案に同意するか。賛成又は反対の理由は何か。反対の場合、リースをどのように定義するのか。リースの定義案の適用が困難であるか又は取引の経済性を反映しないという結論に至ると考える具体的な事実関係があれば、示していただきたい。

【コメント1】

- ① リースの定義における「一定期間」は、現行の我が国のリース会計基準の「合意された期間」とすべきである。

<理由>

1. 1 現行基準の趣旨を変更する理由はなく、リースの定義の中に「一定」という不確実な概念を盛り込むべきではない。自動車リース契約においては、登録制度・車検制度との関係から、実務上リース開始日は登録日とするのが一般的であり、それを前提とした会計処理が行われている。

(2) 借手の会計処理

質問 2：借手の会計処理

リースから生じる費用及びキャッシュ・フローの認識、測定及び表示は、借手が原資産に組み込まれた経済的便益の重大でないといえない部分を消費すると見込まれるかどうかに応じて、異なるリースについては異なるものとするに同意するか。賛成又は反対の理由は何か。反対の場合、どのような代替的なアプローチを提案するか、その理由は何か。

【回答：コメント2】

- ① 原資産の性質によりリースを分類する方法は適当ではない。
 ② 借手の会計処理について、改訂公開草案で提案されている「使用権モデル」を採用することは適当でない。
 ③ 自動車リースにおいては以下の通りの会計処理を適用すべきである。

A：BC 以外のリース	(a) サービス要素を区別できるリース	現行のファイナンス・リースの会計処理
	(b) サービス要素を区別できないリース	現行のファイナンス・リースの簡便処理(*)
B：中古市場のあるリース (C を除く)		現行のオペレーティング・リースの会計処理
C：重要性の乏しいリース		現行のオペレーティング・リースの会計処理

* サービス要素を含む割引前のリース料の額で資産・負債を計上し、支払リース料の額により定額で費用処理する会計処理

<理由>

2. 1 原資産に組み込まれた経済的便益の重要ではないといえない部分を消費するかどうかは現行のリース会計基準における分類によるのが妥当である。

2. 2 A：自動車リースはサービス要素を含むリースが主流であり、借手はサービス要素に係るリース料を区分することは困難である。
サービス要素を含む割引前のリース料の額で計上し、定額で費用処理するという簡便な会計処理を認めるべきである。
2. 3 B：自動車リースについては、中古車市場の存在により残存価額の設定が可能となるため、現行の我が国のリース会計基準ではオペレーティング・リースとして賃貸借処理されるのが一般的である。また、リース期間の途中で解約する場合には、残リース料からその時点の車両価額相当額を差し引くことにより、借手が負担する中途解約金は比較的少額となるため、リース債務の負債性は低い。使用権モデルによる借手のオンバランス処理は違和感があり、現行のオペレーティング・リースの会計処理を認めるべきである。
2. 4 C：重要性の乏しいリースについては、現行のリース会計基準では個別リース資産の重要性及び総資産に占める重要性が認められている。自動車リースは取引実務及び登録関連諸制度との関係から、1件1台毎の契約が行われている。コスト・ベネフィットの観点から、現行のオペレーティング・リースの会計処理を認めるべきである。

(3) 貸手の会計処理

質問3：貸手の会計処理

貸手が、借手が原資産に組み込まれた経済的便益の重大でないといえない部分を消費すると見込まれるかどうかに応じて、異なるリースについては異なる会計処理アプローチを適用することに同意するか。賛成又は反対の理由は何か。反対の場合、どのような代替的なアプローチを提案するか、その理由は何か。

【回答：コメント3】

- ① 原資産の性質によりリースを分類する方法は適当ではない。
- ② 貸手の会計処理について、改訂公開草案で提案されている「債権・残存資産アプローチ」を採用することは適当でない。
- ③ 自動車リースにおいては以下の通りの会計処理を適用すべきである。

A：BC以外のリース	現行のファイナンス・リースの会計処理
B：中古市場のあるリース (Cを除く)	現行のオペレーティング・リースの会計処理
C：重要性の乏しいリース	現行のオペレーティング・リースの会計処理

<理由>

3. 1 原資産に組み込まれた経済的便益の重要ではないといえない部分を消費するかどうかは現行のリース会計基準における分類によるのが妥当である。

3. 2 A: 残存資産の会計処理は複雑かつ煩雑であり、現行の会計処理を継続すべきである。
3. 3 B: 自動車のリースについては、リース車両の中古車市場の存在により残存価額の設定が可能となるため、現行の我が国のリース会計基準ではオペレーティング・リースとして賃貸借処理されるのが一般的である。また、リース期間の途中で解約する場合には、残リース料からその時点の車両価額相当額を差し引くことにより、貸手が借手から収受する中途解約金は比較的少額となるため、リース債権の資産性は低い。貸手は残価リスクを含め原資産に対するリスクを留保しており、一般的にリース終了後のリース車両の売却によるリターンを想定していることから、「債権・残存資産アプローチ」は馴染まない。リース債権及び残存資産を区分して認識するのではなく、原資産のみを認識する現行のオペレーティング・リースの会計処理を借手同様に認めるべきである。

(4) リースの分類

質問 4：リースの分類

原資産に組み込まれた経済的便益についての借手の予想される消費に関する原則を、第 28 項から第 34 項に示した要求事項を用いて適用すること（原資産が不動産であるかどうかによって異なることとなる）に同意するか。賛成又は反対の理由は何か。反対の場合、どのような代替的なアプローチを提案するか、その理由は何か。

【コメント 4】

- ① 原資産が不動産であるかどうかのみでリースを分類すべきではない。
- ② 自動車リースのように中古市場のあるリースは、不動産リースに準じた賃貸借処理を認めるべき。

<理由>

4. 1 原資産に組み込まれた経済的便益の重要ではないといえない部分を消費するかどうかは現行のリース会計基準における分類によるのが妥当である。
4. 2 自動車リースについては、中古車市場の存在により残存価額の設定が可能となるため、現行の我が国のリース会計基準ではオペレーティング・リースとして賃貸借処理されるのが一般的である。また、リース期間の途中で解約する場合には、残リース料からその時点の車両価額相当額を差し引くことにより、借手が負担する中途解約金は比較的少額となるため、リース債務の負債性は低い。使用権モデルによる借手のオンバランス処理は違和感があり、現行のオペレーティング・リースの会計処理を認めるべきである。

(5) リース期間

質問 5：リース期間

リース期間に関する提案（関連する要因の変化があった場合のリース期間の見直しを含む）に同意するか。賛成又は反対の理由は何か。反対の場合、借手及び貸手がリース期間をどのように決定することを提案するか、その理由は何か。

【回答：コメント 5】

- ① リース期間の認識は、契約上の解約不能リース期間とし、オプション期間を含めるべきではない。延長オプションについては、行使時に新たなリースとして認識し、行使された時点で会計処理すべきである。

<理由>

5. 1 延長オプションの行使は借手の義務ではなく、貸手の権利でもない。リース期間当初において借手がそれを負債として認識し、貸手がそれを資産として認識することは適切でない。また、自動車リースについては、中古車市場が整備されており、資産の処分により残リース料の大部分を精算できるものが多く、その場合には資産・負債として認識する必然性はない。
5. 2 改訂公開草案の提案では、リース期間の決定に際しては、さまざまな要素を考慮することとされているが、自動車リースには下記のような特性も有り、合理的な見積りを行うことは困難である。また、1 契約 1 台単位にリース開始時点で見積りを行うことは非常に煩雑であり、実務に馴染まない。
- ① 残存価額に応じた自由なリース期間設定
 - ② 交通事故、各種規制、技術革新、補助金等の外的要因
 - ③ 残存価額、整備状況等を基準とした再リース料算定
5. 3 不確実なオプション期間を含む可能性があるため、財務諸表の比較可能性を損なう。

(6) 変動リース料

質問 6：変動リース料

変動リース料の測定に関する提案（リース料の算定に使用される指標又は率の変更があった場合の見直しを含む）に同意するか。賛成又は反対の理由は何か。反対の場合、借手及び貸手が変動リース料をどのように会計処理することを提案するか、その理由は何か

【コメント 6】

- ① 当初認識する資産・負債に、発生が不確実な金額を含めるべきではなく、変動した時の損益として認識し、会計処理すべきである。

<理由>

6. 1 リース期間当初において発生が不確実な金額を認識することは、オプション期間の認識と同様に、財務諸表の信頼性を低下させる。自動車リースにおいては、当初想定した走行距離と実走行距離との差異に基づく精算や、諸税金・保険料の制度改正に伴う金額変更による精算がリース期間中に発生する。これらは当初予測困難であり、変動が発生した時に損益計算書上で認識し、会計処理するのが妥当である。

又、指数又はレートに基づく変動リース料は各報告時点でのレートを用いて再評価の必要があり事務負担が増大する。

(7) 短期間のリース等（重要性の乏しいリース）

質問項目はないが、リースの分類【質問4.】に関連して付記

【回答：コメント7】

- ① 短期間のリースの定義は、「リース期間が12か月以内であるリース」とすべきであり、延長オプションを考慮すべきではない。
- ② 短期間のリースと併せ、少額リース資産やリース資産総額に重要性が乏しい場合のリースについては、借手に対して現行のオペレーティング・リースの会計処理を認めるべきである。

<理由>

7. 1 改訂公開草案の提案では、短期間のリースを「開始日において、契約により可能な最大限の期間が、延長オプションも含めて、12か月以内であるリース」と定義しているが、オプション行使の可能性を見積もることは実務上極めて困難である。現行の我が国のリース会計基準と同様に、「リース期間が12か月以内であるリース」とすべきである。
7. 2 現行の我が国のリース会計基準では、少額リース資産やリース資産総額に重要性が乏しい場合のリースについては、借手に対して現行のオペレーティング・リースの会計処理を認めている。自動車リースは取引実務及び登録関連諸制度との関係から、1件1台毎の契約が行われており、その全ての契約に原則的な会計処理を適用することは借手に多大な会計処理コストを負わせることとなる。コスト・ベネフィットの観点から、定量的な数値基準により重要性が乏しい場合には、現行のオペレーティング・リースの会計処理を認めるべきである。

以上