

「リース会計に関する論点の整理」に関するコメント (自動車リースの観点から)

2011年3月8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22年12月27日企業会計基準委員会より公表された「リース会計に関する論点の整理」に関して当協会のコメントを述べるものである。

I. 会計基準のコンバージェンスについて

平成22年(2010年)8月に、国際会計基準審議会(IASB)及び米国会計基準審議会(FASB)による公開草案(ED)が公表されたが、我が国のリースに関する会計基準とのコンバージェンス検討につき、以下のように考える。

1. 現行の国内リース会計基準の維持

現行の国内リース会計基準は平成19年に改訂され、平成20年(2008年)4月から適用されたばかりであり、短期間での再改訂は行うべきではないと考える。

<理由>

(1) 自動車リースユーザー企業の利便性の低下

平成19年改訂会計基準では、平成5年会計基準で認められていた所有権移転外ファイナンス・リース取引に関する例外処理が見直し・廃止された。これにより、賃貸借に近い実態を持つ自動車リースのユーザー企業は一部の自動車リースについてオンバランスの経理処理を強いられ、これまで簡便な賃貸借取引として処理できた経理上のメリットが大きく阻害されることとなった。また、多くのユーザー企業は自動車リース料を車両管理業務委託費用と捉えており、全てのリースをオンバランス化することへの違和感は非常に強いと思われる。

(2) 多額のシステム費用負担

自動車リースはオペレーティング・リースの色彩が強く、維持管理費費用等のリース要素が多いリース取引であり、平成19年の改訂に伴い借手・貸手ともに多額のシステム費用の負担を余儀なくされた。今般、現行基準と大きく異なる基準への再改訂による借手・貸手の負荷は計り知れない。

(3) 自動車リース離れの危惧

平成19年の会計基準改訂後、景気の低迷と相俟って自動車リース保有台数は伸び悩んでいる。短期間での再改訂は、上記(1)(2)から自動車リースユーザー企業の利便性を阻害し、事務負担を高める。今回の改訂については自動車リース離れを引き起こす危惧があり、ひいては借手の企業活動における選択肢を狭め、経済活動にも影響を与える可能性がある。

2. 適用対象の限定

今後、会計基準のコンバージェンスを検討していく場合には、その適用対象を上場会社の連結財務諸表に限定すべきである。

<理由>

(1) 非上場会社・中小企業への影響

現行のリース会計基準の取扱いに関しては「中小企業の会計基準に関する指針」が規定されており、対象企業は簡便な会計処理を行うことが出来る。現在、「中小企業の会計に関する研究会」と併せ、「非上場会社の会計基準に関する懇談会」でも会計処理の簡略化の方向で検討が進められている。今般のリース会計基準見直しの趣旨に鑑み、非上場会社・中小企業への適用は意味をなさないと考える。

(2) リース税制への影響

平成 19 年会計基準改訂時にはリース税制も大幅に改正され、貸手である自動車リース各社だけでなく、借手である自動車リースユーザーもその対応にも迫られた。仮に個別財務諸表への適用となった場合には、広範囲に大きな混乱を招くことが予想される。

II. 論点整理に対するコメント

当協会は、前述のように現行の国内会計基準の維持を主張している。以下のコメントは、上場会社の連結財務諸表についてコンバージェンスを検討する前提でのものである。

1. 基本的な見解

我が国のリース取引は、賃貸借を中核とし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。IASB 及び FASB の ED 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。特にユーザーのオンバランス処理への違和感は強く、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がたい。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である。実務的対応が可能となる会計基準への修正が必要であり、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。

(1) 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」が明確に規定され、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のため、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。

（２）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、その中古車市場が存在するため、比較的高い残存価額の設定が可能である。そのため、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一方、市場価額下落のリスクを負っている。リース期間の途中で解約される場合には中途解約金が支払われるが、残リース料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。

（３）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その他、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。

（４）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。

（５）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）借手の会計処理

【論点１】会計モデルと範囲

〔論点１－１〕使用権モデル（借手の会計処理）

（質問１）

借手の会計処理について、当委員会では、IASB 及び FASB の ED で提案されている使用権モデルに基づく会計処理は現行の会計基準に比べ、一定の財務報告の改善につながると考えており、この考え方を基礎として我が国においても会計基準の開発を行っていくことを考えています（第 17 項参照）（ただし、オプションや変動リース料等の追加条件のあるリースの取扱いを含めた会計処理の考え方についてはより慎重な検討が必要と考えており、質問 4 も参照ください。）。

このような借手の会計処理について、現行のファイナンス・リース取引とオペレーティング・リース取引の分類に代えて、IASB 及び FASB の ED で提案されている使用権モデルに基づく基本的な考え方を採用していくことは適当であると考えますか。適当でないと考える場合、その理由はなんですか。

【回答：コメント１】

- ① 借手の会計処理について、IASB 及び FASB の ED（以下「ED」という。）で提案されている「使用権モデル」のみを採用することは適当でない。
- ② 以下の通り、多様なリース取引に対応した適切な会計処理を適用すべきである。

A：BC 以外のリース	(a)サービス要素を区分できるリース	使用権モデル
	(b)サービス要素を区分できないリース	使用権モデルの簡便処理（＊）
B：中古車市場のある自動車のリース （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>

1. 1 (b)サービス要素を区分できないリースについては、未履行のサービス要素に係る借手の費用の支払いを勘案すると、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。
1. 2 B：中古車市場のある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、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。自動車リースはサービス要素を多く含むリースであるが、借手がサービス要素を区分することは困難であるケースが多い。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。

1. 3 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。

(2) 貸手の会計処理

【論点 1】会計モデルと範囲

【論点 1－2】履行義務アプローチと認識中止アプローチ（貸手の会計処理）

(質問 2)

貸手の会計処理について、当委員会では、複数の会計処理を使い分ける考え方を支持しており、その観点から、IASB 及び FASB の ED で提案されている履行義務アプローチ及び認識中止アプローチを使い分ける複合モデルにも一定の合理性があり、それらのアプローチを基礎として引き続き検討していくことを考えています。(第 38 項参照)。

ただし、貸手の会計処理については、個々のアプローチの是非や、複合モデルとすることへの懸念もあり、単一のアプローチを支持する意見も見られます(第 26 項から第 35 項を参照)。

このような貸手の会計処理について、現行のファイナンス・リース取引とオペレーティング・リース取引の分類に代えて、IASB 及び FASB の ED で提案されている複合モデルを採用することは適当であると考えますか。適当でないと考える場合、どのようなモデルが適当であると考えますか。

【回答：コメント 2】

- ① 貸手の会計処理について、ED で提案されている「認識中止アプローチ」と「履行義務アプローチ」のみを採用することは適当でない。
- ② 以下の通り、多様なリース取引に対応した適切な会計処理を適用すべきである。

A：BC 以外のリース	(a)サービス要素を区分できるリース	認識中止アプローチ
	(b)サービス要素を区分できないリース	履行義務アプローチの簡便処理(*)
B：中古車市場のある自動車のリース (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 (リース期間が 1 年以内のリースのみ)		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計上し、受取リース料の額により定額で収益認識する会計処理

<理由>

2. 1 (b)サービス要素を区分できないリースについては、未履行のサービス要素に係る貸手の収益認識を勘案すると、サービス要素を含む割引前のリース料の額で計

上し、定額で収益認識するという簡便な会計処理を認めるべきである。

2. 2 B: 中古車市場のある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、「認識中止アプローチ」は馴染まない。「履行義務アプローチ」についても、リース債権の計上による資産の二重計上と利息法適用による貸手収益のトップヘビーな計上には大きな違和感がある。リース料受取債権及びリース負債を認識せず、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。

(3) 短期間のリース等（重要性の乏しいリース）

【論点1】会計モデルと範囲

〔論点1－4〕短期間のリース

(質問3)

短期間のリースについて、当委員会では、IASB 及び FASB の ED における借手に対する簡便的な会計処理の提案は、得られる便益に比べて実務上のコストが相当程度大きいものとなる可能性があると考えています。(第101項参照)。

この IASB 及び FASB の ED で提案されている短期間のリースに係る簡便的な会計処理は、コストと便益の観点から十分な取扱いであると考えますか。十分な取扱いでない考える場合、どのような取扱いが適当であると考えますか。

【回答：コメント3】

- ① 短期間のリースについては、貸手と同様に借手にも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 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、更新又は延長のオプションを考慮すべきではない。
- ③ 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>

3. 1 短期間のリースについて、借手に割引前のリース料の金額で使用权資産及びリース料支払債務を計上する ED の提案は、コストベネフィットの観点から簡便処理の取扱いとしては不十分である。現行の我が国のリース会計基準では、借手に対し短期間のリース取引について賃貸借処理を認めており、貸手同様に借手に対しても現行のオペレーティング・リース取引の会計処理の適用を認めるべきである。

3. 2 ED の提案では、短期間のリースを「リースの開始日現在で、更新又は延長のオプションを含めた最大限起こり得るリース期間が 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。

3. 3 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。

(4) オプション付リース

【論点 3】追加条件のあるリースの会計処理

【論点 3-1】オプション付リース<論点 3-1-1>更新オプション及び解約オプション

(質問 4)

更新オプション等の取扱いについて、当委員会では、それらを別個に資産又は負債として計上するのではなく、IASB 及び FASB の ED で提案されている更新オプション等の影響をリースに係る資産及び負債に含めて認識するアプローチは採り得るアプローチであると考えています。しかしながら、「発生しない可能性よりも発生する可能性の方が高くなる最長の起こり得る期間」という基準によりリース期間を算定することは適当ではなく、見積りに際してより高い蓋然性の高い閾値を設ける、最も発生の可能性の高い期間とする又は解約不能期間に限るなど、その方法については十分な検討が必要であると考えています（第 165 項及び第 166 項参照）。

この ようなリース期間に係る更新オプション等の取扱いについて、IASB 及び FASB の ED の提案は適当であると考えますか。適当でないと考える場合、どのような取扱いが適当であると考えますか。

【回答：コメント 4】

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。更新オプションについても購入オプションと同様に、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>

4. 1 更新オプション等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。

4. 2 ED 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あり、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) リースの定義等

【論点 1】会計モデルと範囲

【論点 1－3】リースの定義と適用範囲<論点 1－3－1>リースの定義

【コメント 5】

- 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>

5. 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。
5. 2 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。

(6) サービス要素の区分

【論点 1】会計モデルと範囲

【論点 1－3】リースの定義と適用範囲<論点 1－3－5>サービス要素の区分

【コメント 6】

- ① 自動車リース契約においては、借手にサービス要素の区分を求めるべきではない。
- ② 貸手において、サービス要素とリース要素を区分できない場合には、履行義務アプローチの簡便処理を認めるべきである。

<理由>

6. 1 自動車リース契約では、サービス要素（メンテナンス等の維持管理費用相当分）の重要性が高いが、借手にはリース料合計が示され、その中に含まれるサービス要素部分の金額は明示されないのが一般的であり、その場合には借手においてサービス要素を区分することは困難である。
6. 2 貸手において、サービス要素とリース要素を区分できない場合、リース期間中継続的にサービスを履行する義務が残るため、貸手の会計処理は履行義務アプローチが妥当である。また、その場合には金利収益部分の比重が低いことから簡便処理を認めるべきである。

(7) 変動リース料

【論点3】追加条件のあるリースの会計処理

〔論点3-2〕変動リース料

【コメント7】

- 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。
- ② 変動リース料を測定する場合の方法として提案されている「期待値方式」は信頼性に乏しく採用するべきではない。

<理由>

- 7. 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。
- 7. 2 「期待値方式」による変動リース料の測定は複雑で、財務諸表作成者に過度の負担を与えるとともに、貸手のみでなく借手にとっても信頼性の確保が困難である。コスト・ベネフィットの観点からも、変動リース料は変動した時の損益として認識し、会計処理すべきである。

(8) 残価保証

【論点3】追加条件のあるリースの会計処理

〔論点3-3〕残価保証

【コメント8】

- 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、精算額が発生した時の損益として認識し、会計処理すべきである。

<理由>

- 8. 1 自動車リース取引において残価保証が付された場合、残価保証額と返還された自動車の処分価額との差額が精算金として発生するが、残価保証の金額は中古車市場の相場を考慮して決められているため、実際に発生する精算金は僅少である。また、自動車の処分価額が当初見込みから変動する要因には、走行距離、使用状況、中古車輸出等の多種の要因があり、その予測は極めて困難かつ不確実である。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、変動リース料の認識と同様に、財務諸表の信頼性を低下させる。残価精算による支払額は、発生した時の損益として認識し、会計処理すべきである。

(9) セール・アンド・リースバック

【論点5】その他の論点

〔論点5－1〕セール・アンド・リースバック取引

【コメント9】

- ① セール・アンド・リースバック取引は金融取引としての性格が強いとの前提を置かず、金融を目的としないセール・アンド・リースバック取引の会計処理を検討すべきである。

<理由>

9. 1 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、車両を保有することにより発生する煩雑な管理事務の合理化及びメンテナンス等のサービスを享受することを目的として行われるのが一般的である。「セール」としての条件を満たすかどうかという形式基準だけでセール・アンド・リースバック取引の会計処理を規定するべきではない。

(10) 転リース

【論点5】その他の論点

〔論点5－2〕転リース

【コメント10】

- ① 中間の貸手に対して現行日本基準の簡便処理の選択適用を認めるべき。
② 転リース資産と他の資産の区分表示注記による開示を求めるべきではない。

<理由>

10. 1 現行の我が国リース会計基準では、借手及び貸手としてのリース取引の双方が、ファイナンス・リース取引に該当する場合、損益計算書上は受取リース料と支払リース料の差額は転リース差益等の名称で手数料収入として各期に配分され、支払利息、売上高、売上原価等は計上されない。原リースと転リースの双方が概ね同一の条件である転リース取引は、中間の貸手が手数料を得ることを目的としており、この現行日本基準の簡便処理の選択適用を認めるべきである。
10. 2 多様なリースを取扱う貸手にとって、転リースを他のリースと区分して表示することは極めて煩雑な処理を要求されることとなり、実務上の負担が大きい。転リース資産と他の資産の区分表示及び注記による区分開示を求めるべきではない。

以 上