慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	財務報告の国際比較に関する一考察 : 航空会社のファイナンス・リースを例として(守永誠治教授退任記念号)
Sub Title	A Study on the International Comparability of Financial Reporting(In Honour of Profesor Seiji Morinaga)
Author	上西, 順子(Uenishi, Junko)
Publisher	
Publication year	1993
Jtitle	三田商学研究 (Mita business review). Vol.35, No.6 (1993. 2) ,p.237- 250
JaLC DOI	
Abstract	現在IOSCOの積極的な支援をうけて進展しているIAS作業プロジェクトの狙いは,財務諸表の国際的比較を高めるために,現行IASで認められている会計処理の自由な選択を除去することであり,同一の財務諸表で,数多くの証券市場で資金調達を可能にすることを目標にしている。その目標に照らして,IAS実用段階における会計の調和化は何処まで可能か,その限界は如何なる要因に左右されるのか,を考察するのが,本稿の目的である。年次報告書が国際的に配布される可能性が強い航空会社を例にとって,ファイナンス・リースの会計処理をアメリカ,イギリス,フランス,ドイツ,日本の5ヵ国とIAS 17において比較してみた。結論としては,(1)ファイナンス・リースに関する5つの国の会計処理を比較してみて理解できるように,IOSCOにバックアップされた改訂IASは,その適用を国際金融市場で資金を調達する多国籍企業に限る場合に,まず実用化が可能となる。また,(2)IOSCOメンバーである証券取引所の上場要件に合った財務諸表を作成して,資金調達をする企業の費用と便益との比較で,改訂IASの実用化の度合いが決まってくる。
Notes	
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234698-19930225-04056322

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

三田商学研究
35巻 6 号
1993年 2 月

研究ノート

財務報告の国際比較に関する一考察

——航空会社のファイナンス・リースを例として——

上 西 順 子

＜要　約＞

現在IOSCOの積極的な支援をうけて進展しているＩＡＳ作業プロジェクトの狙いは，財務諸表の国際的比較を高めるために，現行ＩＡＳで認められている会計処理の自由な選択を除去することであり，同一の財務諸表で，数多くの証券市場で資金調達を可能にすることを目標にしている。その目標に照らして，ＩＡＳ実用段階における会計の調和化は何処まで可能か，その限界は如何なる要因に左右されるのか，を考察するのが，本稿の目的である。

年次報告書が国際的に配布される可能性が強い航空会社を例にとって，ファイナンス・リースの会計処理をアメリカ，イギリス，フランス，ドイツ，日本の５ヵ国とＩＡＳ17において比較してみた。

結論としては，①ファイナンス・リースに関する５つの国の会計処理を比較してみて理解できるように，IOSCOにバックアップされた改訂ＩＡＳは，その適用を国際金融市場で資金を調達する多国籍企業に限る場合に，まず実用化が可能となる。また，②IOSCOメンバーである証券取引所の上場要件に合った財務諸表を作成して，資金調達をする企業の費用と便益との比較で，改訂ＩＡＳの実用化の度合いが決まってくる。

＜キーワード＞

国際会計基準委員会，証券監督者国際機構，ファイナンス・リース

1. はじめに

1989年，国際会計基準委員会（IASC）は，公開草案第32号（Ｅ32）「財務諸表の比較可能性」を公表し，国際会計の分野に新しい時代の到来を告げた。

Ｅ32の序説は，「比較可能な財務情報は，それを最も効率的に使用する利用者にとって，最低限の費用で資本の自由な移動を可能にするために必要な条件である。」と述べている。[1] 特に，財務諸表利用者が国際証券市場で資金提供者である場合には，財務諸表の４つの質的特徴[2]（理解可能性，目的適合性，信頼性及び比較可能性）の中で，比較可能性概念がより重要な特徴であると，Ｅ32は強調している。

Ｅ32の公表は，ＩＡＳＣが認めているいくつかの会計処理の代替案を削除することによって，国際的に会

1) IASC [10], p. 1.

2) 通常４つの質的特徴の相互の関係は［11］の45項に次のように書いてある。「その目的は，通常，財務諸表の目的を満たすために，質的特徴の間に適切な均衡を図ることにある。異なる状況における質的特徴の相対的重要性は，職業専門家の判断事項である。」

計の調和化をねらった漸進的作業計画の始まりであった。この野心的な計画は，国際会計基準（ＩＡＳ）に基づく財務諸表の作成を義務づけることができる証券監督者国際機構（IOSCO）によって導かれた。1987年に，IOSCOがIASCに積極的に参加し，ＩＡＳ実用化プロジェクトを支援し始めたことの重要性を認めて，その年を国際会計新時代の出発点と見做す人もいるほどである。[3]

本稿の目的は，財務諸表の比較可能性に関するIASCのこの作業プロジェクトの範囲と限界を論及することにある。特に，航空会社の年次報告書の実例を使って，５つの国とＩＡＳのファイナンス・リース会計の比較を試みた。５つの国として選んだのは，慣習法の国からアメリカとイギリス，成文法の国からフランス，ドイツ，日本である。航空会社は知名度も高く，かつその年次報告書は，国際的に広範囲に配布されているだろうとの想定に基づいて選んだ。会計処理の例として，ファイナンス・リース処理を取り上げたのはこれらの航空会社にあっては，航空機のファイナンス・リースは重要な問題の１つであると考えたからである。

財務報告の国による違いを説明する基礎要因は，第２章で述べる。上記５つの国におけるファイナンス・リースの会計処理は第３章で叙述し，IASCが公表したＩＡＳ17「リース会計」の中のファイナンス・リースの会計処理は第４章で記す。第５章では，５つの国の航空会社の年次報告書についてのＩＡＳ17の適用可能性について検討する。第６章をむすびとしてＩＡＳ実用化を吟味する。

2. 財務報告の国際的相違の基礎要因

過去数十年，各国間の異なる会計制度や実務を比較し，分類する研究が数多く行われてきた。環境を要因として４つの発展形態に分類したミューラーの叙述的会計制度の研究[4]から，実態調査に基づいてディスクロージャーの特徴を分類するフランクとネールの統計的研究[5]まで，種々様々である。

しかし，本稿では，それらの研究のうち，特に経済先進国の財務報告の実務に焦点を合わせているノーブズの研究の一部を参考にすることにした。そして，ノーブズが財務報告の国際的相違の基礎的要因としてあげた６つの要因[6]のうち，とりわけ次の要因に注目して論を進めたい。

(1) 資金の提供者

資金の提供者は企業形態と資金調達方法との関連において，会計情報の利用者となる。証券市場を通じての一般投資家が企業資金の主な提供者である国では，国，銀行，一族などが企業資金を提供している国に比べて，会計情報の開示を重要視する必然性が生じる。つまり，現在及び将来の投資家に財務報告及びディスクロージャーの基準が公開され，情報が提供されることが大切である。

(2) 租税制度

税法の規定や取扱いが会計処理を左右する度合いは，国によって異なる。税法の規則即ち会計の規則の国と，税法の規則と会計の規則が完全に別個の国がある。

(3) 法制度

成文法の国では，会計の処理や報告の規則は詳細に規定され，会社法または商法の形で存在するが，慣習法の国では，会計は法律に直接的には依存しない。法律・規則が会計にどう関与してくるかは，法廷の判決に基づく判例法によって支えられている。

(4) 職業会計専門家団体

会計実務のあり方は，職業会計専門団体の権限及び能力に影響される。

本稿では，これらの基礎要因がアメリカ，イギリス，フランス，ドイツと日本の５か国のファイナンス・リースの会計処理にどのように反映しているかを順を追って検討する。

3. 各国におけるファイナンス・リースの会計処理

ファイナンス・リースの定義は国によって異なるが，一般にはリース資産の所有権に帰属する便益とリスクが借手に移るリースのことをいう。本稿では，ファイナンス・リースの取り扱いを借手の側において，次の３点で国によってどのような違いがあるかを比較することで，前述のノーブズの基礎的要因を検討する。

(1) 貸借対照表で，ファイナンス・リースが資産計

3) 徳永忠昭 [24], p. 51.
4) Choi [４], p. 7.
5) Nair [18], pp. 426-450.
6) Nobes [21], pp. 33-56.

上されるかどうか。
(2) もし資産計上される場合，減価償却はどう処理されるか。
(3) ディスクロージャーの要件はどうなっているのか。

3－1 アメリカ

アメリカにおけるファイナンス・リースの会計処理の基礎的要因の主な特徴は，次の3つである。
(1) 会計処理を規定する法律は存在しない。
(2) 資金調達は，ほとんど一般の投資家グループから証券市場を通じて行われる。
(3) 税務会計と財務報告会計とは別個のものである。

ここで考察の対象とした5つの国の中で，アメリカは会社法の中に会計規定がない点で独特である。州法をみても，会社法は会社設立に関係あるもので，会計の基準及び手続に関する規則を取り扱わないのが普通である。[7] 唯一つ，証券取引委員会（ＳＥＣ）の規則だけが会計を扱うが，これも企業の中のほんの一部の会社にしか適用されない。しかし，ＳＥＣの規則は財務会計基準審議会（FASB）という私的セクターの組織が公表した「一般に公正妥当と認められた会計原則（GAAP）」に従うのが通例で，法的権限を委譲した形になっている。[8] FASBは，考慮しなければならない規則は他に存在しないという恵まれた環境で，自由に，どんな会計問題に関しても詳細な会計の規則をつくることができる。

更に，主な資金提供者として，個人株主が幅広く存在しているために，詳細な財務内容の開示が必要となる。1976年，FASBが公表しＳＥＣが遵守を強制した[9] 財務会計基準書第13号（SFAS 13）「リース会計」は，ファイナンス・リース（アメリカではキャピタル・リースと呼ぶ）の会計処理を他のどの国よりも，より詳細に規定している。

簡潔にいうなら，SFAS 13は，次の4つの基準のどれか1つに該当するならば，ファイナンス・リース資産の資産化が必要となる。

(1) リース契約で，借手に所有権が移転する。
(2) リース契約に，購入選択権を含んでいる。
(3) リース契約が，リース物件の推定経済耐用年数の75％以上である。
(4) 最低限度リース支払額の現在価値が，リース物件の公正価額の90％以上である。

（7項）

SFAS 13は，ファイナンス・リースの会計処理として，リース資産の公正価額及び最低限度のリース支払額の現在価値のどちらか低い方の金額を貸借対照表の資産と負債に計上することを要求している。（10項）また上記の(1)及び(2)の基準によって資産化したリース資産の減価償却は，その資産の物理的耐用年数で借手が償却しなければならない。SFAS 13に基づいて，脚注によるディスクロージャーもまた，雛型によって例示してある。

他方，アメリカの税法では税務会計独自の「真正のリース」を厳格に規定し，貸手が資産計上し，減価償却もするとしてある。[10] アメリカでは，税務処理と財務会計処理との相違は認められているから，ファイナンス・リースの会計処理においても税務目的と財務報告目的とでは相違がある。従って，政府の税法の規則とは別に，FASBが税法の規則に合致しない会計基準を公表してもよい。

3－2 イギリス

イギリスのファイナンス・リースの会計処理に影響を与えている要因の主な特徴にも，下記の通り，アメリカと同じものが見られる。
(1) 会社法は「真実かつ公正な概観」（“true and fair view”）を求めているが，会計処理に関する詳細な規則はない。
(2) 資金調達は，主として幅広い投資グループから証券市場を通じて行われる。
(3) 税務会計と財務報告会計は別個のものである。

イギリスは，あらゆる会社に通用する全国レベルの会社法が存在する点では，アメリカと異なる。過去のイギリス会社法には，「真実かつ公正な概観」を求める一般的規定しかなく，会計に関する規定は職業会計専門家に任されていたが，1981年会社法にはＥＣ第4号指令に基づく条項が入った。[11] とはいえ，リースに関

7) Choi [4], p. 96.
8) ＳＥＣのASCR No. 150によると「FASBが発行する基準に従って作成されている財務諸表は権威ある支援をうけていることになる。」
9) ＳＥＣのRegulation S-X, Rule 4-08(i)では実質的にSFAS13号と同じ規定をしている。
10) 日本公認会計士協会 [20], p. 9.
11) Nobes [22], p. 3.

する会計規定は，会社法の中にはなく，職業会計専門家のリースに関する会計基準，即ち会計実務基準書第21号（SSAP 21）「リースの会計処理と割賦購入契約」にゆだねられている。

特に，SSAP 21では，次の(1)及び(2)の場合に資産計上を求めている。

(1) リース資産の所有権にかかるリスクと便益のほとんどすべてが借手に移転するファイナンス・リース。ここにいう，ほとんどすべてとは，最低限度のリース支払額の現在価値がその資産の公正価額の90%以上になっている時をいう。

(2) 借手が契約書にうたわれているいくつかの条件を満たせば，貸借物件の選択購入権を取得するという条項を含んでいる割賦購入契約。(15項)

アメリカと同じように，会社の財務情報に接近できない種々様々な株主が会社の所有者であるからディスクロージャーが必要となる。そこでSSAP 21は，「真実かつ公正な概観」を求めて，リース資産，減価償却，リース負債などの金額，リース条件，利息などに関する追加のディスクロージャーを要求している。(49-57項)

SSAP 21は，財務報告目的のリース資産の資産化を基礎として経済的所有権を認識するけれども，法的所有権は，税務会計の貸手のリース資産の基礎として残っている。[12] ファイナンス・リースの資産化は税法目的では認められていない。

3—3 フランス

フランスのファイナンス・リースの会計処理に影響を与える要因には，相互関係のある2つの大きな特徴がある。

(1) 政府が，あらゆる会社をコントロールする手段として主に会計情報を利用している。

(2) 統一会計制度が，あらゆる財務報告，税務報告の基礎として法律に組み込まれている。

フランス企業会計は，ほとんどあらゆる点でプラン・コンタブル・ゼネラル（ＰＣＧ）の形で法律になっている。このＰＣＧは，会計測定及び評価の規則，用語の定義，統一勘定表及び財務諸表の雛型を含んでいる。[13]

政府は，あらゆる商工業者を経済的に支配する手段として，政府機関である国家会計審議会（Conseil National de la Comptabilité）の管理のもとに，ＰＣＧを使っている。[14] すべての企業の統一勘定から出たデータは，法人格単位で収集されるから，会計は企業実体というよりは法人格のベースの方が意味がある。従って，当然，リースの会計も法的所有権が重要であり，借手が資産計上することは許されない。しかし，支払確約額は脚注で開示する必要がある。[15]

政府は，税務目的でもＰＣＧによる同じ統一勘定を使っているから，[16] 税務会計の規則と財務報告の会計規則は同一のもので，国内向けの財務報告目的と税務目的とでは，ファイナンス・リースは他のリースと区別されない。

上述の特徴の他に，特に注意すべき要因は，フランスでは，企業の資金調達には主に国家や銀行が対応している事実である。ノーブズも指摘しているように，このようなグループは，必要な情報を容易に入手できるから，一般投資家グループの場合のように詳細なディスクロージャーを必要としない。

従って，フランスでは連結財務諸表の場合を除いては，借手がファイナンス・リース会計処理としてリース資産の資産化及びその減価償却をすることは許されない。

3—4 ドイツ

ドイツで，ファイナンス・リースの会計処理に最も重要な影響を与えている要因には，次のような特徴がある。

(1) 税法は税務会計を規制し，税務報告は財務報告の会計記録から導き出されなければならない。

(2) 商法は，「正規の簿記の諸原則」（"GoB"）の理念に基づいている。

(3) 多くの場合，銀行が企業を支配している。

ファイナンス・リース会計の取り扱いは，1971年の連邦税務裁判所判決文に基づいて設定された。[17] 通常，税法では，民法の所有権者が税務会計目的の所有者となるが，法的所有権と経済的使用が乖離していると明らかに認められる条件の下では借手が資産化計上することを認めている。ドイツでは，会計記録を，細かく決められた税務会計の規定に従って記帳している場合

12) 日本会計士協会 [20], p. 10.
13) Nobes [22], pp. 24-25.
14) Ibid., pp. 24-25.
15) 野村健太郎 [19], p. 362.
16) Nobes [22], p. 24.
17) 本田潤一 [9], p. 26.

を除いては，税務当局は課税の基礎として認めない。それを根拠に，税務当局は課税所得の全部または一部を，その権限で認定することができる。従って，ドイツの会社は，あらゆる会計帳簿を税務当局が認容する基準で記帳するよう心掛けているといわれている。[18]

1971年に公表された動産のリース会計に関する税法通達によれば，その対象とするリースは次の２つの条件を満たさなければならないとしている。

(1) 事前にリース期間を決め，解約できない。
(2) リース期間にわたって支払うリース料総額は，貸手が支払ったリース資産の取得原価プラス付随費用を越えるものでなければならない。

動産のファイナンス・リースは，次の場合には，税務目的で借手が所有していると見做される。基本的にリース期間が，リース資産の法定耐用年数の40％未満または，90％の超過の場合にあって，

(1) リース資産の所有権が，リース期間完了時に借手に移転し，また，購入価額は，貸手の帳簿上定額法で償却したリース資産の帳簿価格を越えないということが，リース契約の日に決定される場合，
(2) リース期間延長の選択権がついていて，再リース料が残存法定耐用年数を勘案した残存帳簿価額の按分額を越えない契約となっている場合。[19]

借手が税務処理上リース資産の所有者として適格である場合には，借手は，その資産の取得価格を帳簿に記載して，貸手への負債を計上しなければならない。借手は，耐用年数によってその資産を償却しなければならない。[20]

これに対して，商法はファイナンス・リースの会計処理の問題を特に取り扱わず，むしろ，その処理を認めるにとどまる。1985年商法の285―３は，金額が重要でかつ，貸借対照表で開示していない金融上の支払確約額は，脚注で開示しなければならないとしている。このような状況の下で，ドイツの「正規の簿記の諸原則」が働き，経済実態として資産を構成しているリースの開示を貸借対照表上認識しているとの解釈もある。[21]

更に，ドイツでは，いくつかの公開会社の株式の大多数が，ドイツ，ドレスナー，コンメルツなどの銀行に所有されるか，または，受託者として支配されている。ドイツの銀行は，匿名の株主の株式証を持ち，その配当を回収し，代理議決権を行使し，また会社の最高経営会議に出席することも多い。銀行とそのような関係にあるために，リースの場合の将来の支払確約額に関するものを除いては，詳細なディスクロージャーを求める会計規則は存在しない。[22]

実際に，たいていのリース契約は，リース資産の資産化を行わないで済む条件のものが多い。[23] この事実は，欧州会計士連盟（ＦＥＥ）がファイナンス・リースがあるという33の会社をサンプルとして実態調査したが，どの会社の場合も，その金額を貸借対照表上でも脚注でも開示していないことからも明らかである。[24]

従って，ドイツは，ファイナンス・リース資産は，税法の条件に適格である場合，貸借対照表上で資産化しなければならない。もし，資産化したならば，借手はその耐用年数の期間にわたって償却するものと税法は規定している。商法では特にうたってはいないが，減価償却は借手の帳簿の上で税務上記帳されねばならず，財務帳簿の場合も同じである。ディスクロージャーは，財務上の支払確約額が重要であり，それが貸借対照表で開示されていない場合に限って，脚注表示が求められる。

３―５　日本

日本の場合は，ファイナンス・リースの会計処理は，次の重要な要因を反映している。

(1) 会計制度は，「トライアングル体制」を構成している。
(2) 税法は，税務会計に影響を及ぼし，財務会計帳簿は税務目的のものと同一でなければならない。株主総会の承認をうけた確定決算書を基礎に課税所得は算定される。
(3) 企業資金の主な提供者は，銀行及び系列会社である。

ノーブズの分類によれば，日本は，その商法がドイツに由来するので，財務報告の慣行もドイツに一番近いとされている。しかし，日本の会計制度は，新井，白鳥両先生が「トライアングル体制」と呼ばれるように，商法に加えて，証券取引法，及び税法に基礎をお

18) Choi [４], p. 83.
19) 本田潤一 [９], pp. 28-29.
20) Ibid., p. 28.
21) 森川八州男 [16], p. 89.
22) Nobes [21], p. 33.
23) 監査法人トーマツ [14], p. 295.
24) ＦＥＥ [５], p. 266.

いている。[25]

日本でも，ドイツの場合と同じように，税法がまず，税法通達（直法２—19）で，リース取引を規定している。即ち，

(1) リース料総額が，リース資産の取得価額に近い（90%回収基準）という確定条件のもの。かつ，

(2) リース契約期間中は解約不能というもの。

更に，この税法上の規定は，次のケースのようなファイナンス・リースを取引の経済実態に応じて売買取引と見做す。

(1) 借手が，リース期間終了時にそのリース資産を名目的に対価で購入するか，或いは無償と変わらない名目的な再リース料で，リース契約を更新する。

(2) リース契約期間は，リース資産の法定耐用年数よりも短く定められており，借手はリース契約の終了時に購入選択権を与えられている。[26]

このような会計処理が税法通達で認容されているが，実務上は，売買取引として認められるリース取引は存在せず，むしろ割賦購入取引として処理されている。[27]

商法は，1987年に，ファイナンス・リースの資産化を認める改正を行った。商法計算書類規則18—２によれば，リース契約の下の重要な資産は，既に貸借対照表に計上されていなければ，注記の必要がある。また同じく，1987年，証券取引法の財務諸表等規則にも，基本的にリース資産に関する同じ情報を要求する改正が行われた。即ち，この２つの規則は，リース資産の物件名及び数量などの開示を求めている。

日本の証券市場は，その取引の量や金額でアメリカ及びイギリスの市場と共に世界のトップに位置しているが，企業の主な資金提供者は，ドイツやフランスのように，非個人投資家，つまり銀行や系列企業といった機関投資家であって，詳細なディスクロージャーをあまり要求しない。

4. IAS 17で定めたファイナンス・リースの会計処理

1982年にIASCが公表し，そのまま一連の改訂ＩＡＳの中に組み込まれたＩＡＳ 17「リース会計」によれば，ファイナンス・リース資産の資産化が義務づけられている。何がファイナンス・リースを構成するかは，有益な財務情報であるためのＩＡＳの質的特徴の１つである信頼性[28]に照らして，「契約の形式よりは取引の実態」（５項）に依存するＩＡＳ 17は，リースがファイナンス・リースとして分類される場合の例を次のように列記している。

(1) このリースにより，リース期間の終了日までに借手に資産の所有権が移転される場合。

(2) 借手が，当該資産の購入選択権を与えられており，かつその購入価格が選択権の行使の日の公正価額よりも十分に低いと予想されるので，リース開始日に当該選択権行使が合理的に確実視される場合。

(3) リース期間が，所有権が最終的に移転すると否とにかかわらず，当該資産の耐用年数の大部分を占める場合。

(4) 最低リース料総額のリース開始日における現在価値が，リース開始日にリース資産の公正価額のうちの相当の金額以上である場合。（５項注２）

特に，ＩＡＳ 17によるファイナンス・リースの会計処理は，リース開始日におけるリース資産の公正価額または最低リース料総額の現在価値のどちらか低い額で，貸借対照表に資産及び負債として表示しなければならない。（44頁）当該資産はリース期間またはその耐用年数のどちらか短い方の期間に全額を償却しなければならない。（46項）負債残高はリース料の中の金融費用と区分して計上する。（45項）

ＩＡＳ 17で要求されているディスクロージャーは，次の通りである。

(1) ファイナンス・リースの対象となっている資産

25) 新井清光，白鳥庄之助［２］，p. 14.
26) 日本公認会計士協会［20］，p. 4.
27) Ibid., p. 4.

28) 信頼性の１つの構成要素は実質優先主義であるとして，次のように説明してある。「情報が表示しようとする取引その他の事象は，単に法的形式に従うのではなく，その実質と経済的実態に即して会計処理されて表示されることが必要である。」IASC［11］，35頁.

の各貸借対照表日における額とこのリース資産に関連する負債で流動部分と固定部分に区分され，他の負債と分別された額。(57項)

(2) ファイナンス・リースの下での最低リース料総額に対する支払確約額及び1年以上の期間にわたる解約不能の賃貸性リースによる支払確約額。(58項)

(3) リース契約から生じる重要な財務制限条項，更新または購入選択権，変動賃借料及び偶発条件。(59項)

5. 航空会社の実例にみるファイナンス・リースの会計処理

この章では5つの国の航空会社の年次報告書を個別に吟味しながらＩＡＳ 17の適用可能性を検討してみよう。

5－1 アメリカ

アメリカ企業の場合は，連結，個別両レベルにＩＡＳ 17の規定に類似のファイナンス・リースの会計処理を求められているから，IOSCOに，ＩＡＳに従って国際資本市場に財務諸表を提出するよう要求されても大きな問題はない。

ニューヨーク証券取引所に上場されている多国籍企業のユナイテッド航空の連結財務諸表[29]の場合，ファイナンス・リース資産及びその減価償却累計額は連結財務諸表上自己所有の資産と区別して計上しており，また，ファイナンス・リースの流動及び長期負債は他の負債から分けて表示してある。

ユナイテッド航空の財務諸表の場合，ＩＡＳ 17の求める開示要件はすべて満たされている。付録Ａで例示してあるように，ファイナンス・リースに関する追加の情報は，連結財務諸表の脚注の「会計方針」と「リース負債」に開示されている。ファイナンス・リース資産の評価額及び減価償却方法，支払期限ごとのリース負債額，航空機の数が開示されている。

5－2 イギリス

イギリスでは，個別財務諸表及び連結財務諸表の両方に対して，SSAP 21は，下記のようにファイナンス・リース資産の会計処理を求めている。ＩＡＳ 17「リースの会計処理」の要件が，英国及びアイルランドの会計基準21号「リース及び割賦購入契約の会計処理」の内容と一致していると理解されるのはSSAP 21に次のように述べられているからである。「SSAP 21を遵守することは，あらゆる重要な点でＩＡＳ 17の遵守を保証することになる。」(69項) 従って，アメリカ同様，イギリスの多国籍企業もＩＡＳ 17遵守のため，財務諸表を調整したり作成し直したりする追加作業の必要はない。

英国航空の連結財務諸表[30]の場合，ファイナンス・リース資産とそれにみあう負債をユナイテッド航空のように行をかえて別表示してあるわけではないが，金額は貸借対照表に表示してある。更に，付録Ｂに例示してあるように，財務諸表の脚注として，「会計方針」，「有価固定資産」及び「借入金，ファイナンス・リース及び割賦購入契約」の項目で，ＩＡＳ 17の要件を満たす情報が開示されている。

5－3 フランス

第3章（3－3）で述べたように，フランスでは，個別財務諸表ベースにあっては，ファイナンス・リース資産の資産化や貸借対照表上の開示は認められていない。しかし，連結財務諸表ベースでは，資産化する選択権が与えられている。

ＦＥＥの実態調査によれば，ファイナンス・リースがある23の会社のうち22社は連結財務諸表を作成し，そのうち9社，つまり，41％がファイナンス・リースを開示している。これは，フランスの会社の中には選択権を行使しているものもあることを示している。[31]

前述したように，ファイナンス・リースを資産化することが国内目的では適切でないとしても，多国籍企業の場合，国際的に通用する会計処理を採用する必要性から，連結レベルでの資産化を選ぶことになる。フランスの会社が資産化の選択をした理由として考えられるのは，(1)国際的な証券取引所で資金調達をする必要性があって，ニューヨーク証券取引所のようにファイナンス・リースの資産化を要求する会計基準に従って財務諸表を作成しなければならないこと，又は，(2)多国籍企業として，開示の要件を満たして企業の格付を高めることである。

---

29) UAL Corporation [25]

30) British Airways Plc [3]
付録Ｂは本稿の趣旨に絞って非常に簡略に作成したものである。

31) ＦＥＥ [5], p. 266.

IASCが，1986年から1991年の間に発行された年次報告書を調査した結果，本稿で取り上げた5つの国の中では，財務諸表の作成に当たってＩＡＳを使ったと報告書に明示した多国籍企業はフランスが一番多い。[32] 連結ベースによるエールフランスの年次報告書も，[33] ＩＡＳに言及し，財務諸表の脚注「連結手続と規則」に述べられているように，ファイナンス・リースは資産化されている。

全般的事項

連結財務諸表は，フランス法及びフランス国家会計審議会の手続に従って作成された。代替手続が認められている時には，会社は一般に，IASCが採用している国際会計基準に従った手続を選択している。（p. 26）

リース資産の資産化は，ＩＡＳに従って会社が選択した代替手続の1つであるとして認められている。

エールフランスの連結貸借対照表では，有形固定資産の中にも負債の部にもリース資産の別勘定表示はない。しかし，総括連結貸借対照表では，固定資産は自己所有とリース資産とに区分されている。リース資産の資産化に関して，更に利用者に情報を提供する追加のディスクロージャーは，付録Ｃで例示されているように，「連結ディスクロージャー手続と規則」，「固定資産の分析」，「航空機の分類」及び「金融上の債務」の中に表示されている。

エールフランスが外国の証券市場で資金調達をしていないことを考慮すれば，同社が財務諸表の作成にＩＡＳ 17を適用したということは，年次報告書を通して世界的規模において，知名度を高めるのが狙いとも考えられる。

5－4　ドイツ

ドイツの会社が，自国の会計基準や原則と異なる基準にもとづく財務諸表を作成して，外国の証券市場で資金調達をしたという事例は見当らない。例えば，ニューヨーク証券取引所に上場しているドイツの会社は存在しない。ドイツの企業が主に国内の市場で資金調達していることを反映して，IASCが行った多国籍企業の年次報告に関する調査を見ても，ドイツの会社は一社としてＩＡＳＣの基準を取り入れたものはない。[34]

ファイナンス・リースの会計処理については，多国籍企業は個別財務諸表ベースか連結財務諸表ベースの区別なく，同じ規則が適用される。現在のところＩＡＳ 17の影響は見られない。

ドイツの証券取引所に上場されているルフトハンザ・ドイツ航空[35]のの連結財務諸表についていえば，ファイナンス・リースに近いと解されるリース資産としては，付録Ｄで引用しているように，金額の表示はないが長期にリースしているものの台数を，貸借対照表の脚注「固定資産」の項目の中で一言ふれている。第3章（3－4）で考察したように，大口株式所有者が政府であるので，あまりディスクロージャーは要求されていないが長期リース契約による支払確約額は脚注に開示されている。

税法ではファイナンス・リースの資産化は許されているが，実際にはほとんど適用されておらず，ルフトハンザ・ドイツ航空のように国際的知名度の高い多国籍企業でさえ，ＩＡＳ 17の要件を満たすファイナンス・リースの資産化は行っていないと思われる。従って，IOSCOが国際証券市場でのＩＡＳ 17の適用を決定した場合，ドイツの多国籍企業は，国際証券市場での資金調達に当たっては，ＩＡＳ 17の要求する情報を含む年次報告書を作成するために，財務諸表を調整しなければならない。

5－5　日本

日本の場合，現在，連結財務諸表は証券取引法が適用される会社にだけ求められている。個別または連結の財務諸表で，貸借対照表にリース資産及び負債として計上している会社は実在しない。但し，例外としてアメリカのＳＥＣに登録している会社はアメリカGAAPで作成しなければならない。

東京証券取引所に上場している日本航空の連結年次報告書[36]の場合，日本語版の貸借対照表の脚注にも，ファイナンス・リースに関する情報は含んでいない。日本の主な財務諸表である個別の年次報告書には，証券取引法の1987年改正財務諸表等規則に従って補足的開示情報としてファイナンス・リース情報を含んだリース契約を開示している。しかし，多くの人が指摘

32) IASC [12], pp. 11-12.
33) Groupe Air France [8]
付録Ｃは本稿の趣旨に絞って非常に簡略に作成したものである。
34) IASC [12], pp. 11-12.
35) Lufthansa German Airlines [15]
36) Japan Airlines [13]

しているように，ファイナンス・リースの資産化を計算する金額は表示されていない。英語版の年次報告書には，付録Ｅで例示されているように，リース物件名の脚注があるだけで，数量も金額も開示されていない。

ドイツの場合同様，もしＩＡＳ 17が国際証券市場に提出するための財務諸表作成基準となるなら，日本のファイナンス・リースの会計処理も調整する必要がある。

6. むすび

IASCの作成プロジェクトが，どの程度まで諸国間の会計の調和化を進めることができるか，また，その限界はどこにあるか，それらの疑問に答えるためには，まず，IASCが，改訂ＩＡＳを適用した財務諸表の利用者の対象をどこにおくかを決定することから始めなければならない。本稿の中で，ファイナンス・リースの会計処理を検討してみて，５つの国で国内目的で作成された財務報告に国際的な比較可能性を求めることは困難であることを確認した。会計処理の相違は，簡単には除去できない各国独特の基礎的要因を反映しているからである。そのために，国内会計基準と国際的調和化の目標であるＩＡＳの間には，程度の差はあるが，国それぞれによっていくつかの相違がある。たとえ，法制度や財務報告制度が類似したグループ内の国々の場合でも，国境を越えた財務報告の比較可能性を高める必要性は，国際的な金融・資本市場における企業資金の調達者と提供者の行動に依存するものである。従って，IASCの作業プロジェクトとして会計基準の調和化をはかる努力は，その適用を国境を越えた特定のグループに限らないと，ＩＡＳ実用化へと進展しないであろう。

もしも，このグループを国際資本市場で資金調達を求める連結ベースの多国籍企業に特定するならば，IOSCO加盟の証券規制機関の強制力をかりて，ＩＡＳへの統一化が始めて可能になると思われる。その結果，国際資本市場で資金提供者に役立つ，財務諸表の比較が可能になってくるであろう。

ファイナンス・リースの会計処理方法について，本稿は，多国籍企業である航空会社の年次報告書を吟味した。英国航空とユナイテッド航空の報告書ではイギリス及びアメリカの国内基準が，ＩＡＳ 17の要件を満たしていることを例証している。しかし，フランス，ドイツ，日本の場合は，ファイナンス・リースの資産化は国内の会計基準で要求されていないので，必ずしもＩＡＳ 17の要件を満たしていない。フランスにおいては，国内の法律は，国内むけにはファイナンス・リースの資産化は認めていない。しかし，連結財務諸表の場合には，選択適用を認めている。エールフランスは，この選択適用方法を採用し，連結年次財務諸表の作成に当って，ＩＡＳ 17に従ってファイナンス・リースの会計処理をしている。ドイツと日本においては，ともにその商法は，経済実態として資産を構成しているものは資産化することを許している。ところが，ルフトハンザ・ドイツ航空及び日本航空の年次報告書によって例証されているように，それぞれの連結財務諸表でも，ＩＡＳ 17に従ってファイナンス・リースの会計処理をする実務は存在していない。

ファイナンス・リースの会計処理は，1993年には完成する予定で作業が進められている一連の改訂ＩＡＳの中の一つにすぎない。この改訂ＩＡＳは，多国籍企業が，国境を超えて多数の証券取引所で上場を目的とした財務諸表を作成するときの基準として，IOSCOが承認しようとするものである。他のＩＡＳの会計処理及び多国籍企業の年次報告書への適用についても更にもっと包括的な研究として検討しなければならないが，ファイナンス・リースの会計処理に限って検討した本稿でも，次のように結論づけることができる。このIASCの作業プロジェクトが，国際資本市場で資金を調達する多国籍企業間の会計の調和をはかる度合いは，ＩＡＳに準拠した財務情報を提供する場合のコストと，国際証券市場での資金調達から直接的にうける便益との比較評量に依存している。

エールフランスの場合，ファイナンス・リースに関する連結財務諸表はＩＡＳ 17に従って作成している。これは，会社が国際的な証券市場での資金調達以外の便益，たとえば，知名度を高めることなどを認識したからである。ルフトハンザ・ドイツ航空及び日本航空の場合は，国内の証券取引所にだけ上場しているが，外国の読者に理解してもらうことからうける便益は，財務諸表を英語に翻訳することで十分であると認識している。ＩＡＳの要件を満たすために，財務報告を組み替えるとか，あるいは国内基準からＩＡＳへの調整を説明するということは行っていない。

前述の３つの航空会社の選択で明らかなように，ＩＡＳに統一または調整することは多国籍企業にとって，コストがいくらかかるか，あるいは外国の証券市場で資金調達をすることの必要性がどれだけあるかに

依存し，個々のケースで異なるものである。もしもその手続があまりにも時間や費用のかかるものであるなら，企業は外国の証券市場で資金を調達しようとは思わないであろう。

他方，もしも次のいずれかの状況が展開して，多数国の証券市場を利用する企業の数が増加するならば，IASCの作業プロジェクトの進展とともに，国境を超えて多数の証券取引所に上場する多国籍企業を対象に，各国間の会計基準が調和する度合いは次第に進捗していくと思われる。

(1) IOSCOが，国境を超えた多数の証券市場に同一発行体からは一種類の財務諸表の受理を容認させ，多数の市場に同時に上場する費用の低減に成功すること。

(2) 各国の国内会計基準の相違を生み出している基礎的要因が，時代の発展とともに次第に消えていき，外国の証券市場へ上場するコストが低廉になっていって，国内会計基準とＩＡＳとが接近していくこと。

IASCの作業プロジェクトが，国際的に，どの程度まで会計の調和化をはかりうるかは，上記の想定を超えて推測することは困難であるが，現実的な観点から，短期的にみれば，その適用は多数国の証券市場に上場している企業にだけ限定すべきではなかろうか。

参考文献

[1] Accounting Standards Committee (ASC), Statements of Standard Accounting Practices No. 21, "Accounting for leases and hire purchase contracts, "August 1984.

[2] 新井清光，白鳥庄之助「日本における会計の法律的及び概念的フレームワーク」会計基準設定機関国際会議報告書，1991年６月．

[3] British Airways Plc, Annual Report, 1990-1991.

[4] Choi, F. D. S. and Mueller G., *International Accounting*, London: Prentice-Hall International, Inc., 1984.

[5] Federation des Experts Comptables Europeens (FEE), *FEE European Survey of Published Accounts 1991*, London: Routledge, 1991.

[6] Federation des Experts Comptables Europeens(FEE), *Subjects with which the Fourth Directive Deals Insufficiently or Not at All*, 1991.

[7] Financial Accounting Standards Board (FASB), Statement of Financial Accounting Standards No. 13. "Accounting for Leases," November 1976.

[8] Groupe Air France, Annual Report, 1990.

[9] 本田潤一「日独間の国際リース取引」『International Taxation』Vol. 5 No. 8., pp. 25--40.

[10] International Accounting Standards Committee (IASC), Exposure Draft 32, "Comparability of Financial Statements," January 1989.

[11] International Accounting Standards Committee (IASC), "Framework for the Preparation and Presentation of Financial Statements," July 1989.

[12] International Accounting Standards Committee (IASC), "International Accounting Standards Current and Projected Status," July 1992.

[13] Japan Airlines, Annual Report, 1990-1991.

[14] 監査法人トーマツ『海外会計実務ハンドブック』同文館，1990年．

[15] Lufthansa German Airlines, Annual Report, 1990.

[16] 森川八州男「改訂計算書規則とリース資産計上の問題点」『企業会計』Vol 41 No.7., pp. 85-90.

[17] 守永誠治「リース取引に対する会計上の問題」『税研』Vol. 7 No. 43, pp. 31-46.

[18] Nair, R. D. and Frank W. G., "The Impact of Disclosure and Measurement Practices on International Accounting Classifications," *Accounting Review*, July 1980, pp. 426-450.

[19] 野村健太郎『フランス企業会計』中央経済社，1990年．

[20] 日本公認会計士協会「リース取引およびその会計処理等に関する調査報告」1992年５月．

[21] Nobes, C., *The Baring Securities Guide to International Financial Reporting*, Oxford: Basil Blackwell, Inc., 1991.

[22] Nobes, C., *Interpreting European Financial Statements: Towards 1992*, London: Butterworths, 1989.
[23] 嶌村剛雄『国際会計論』白桃書房，1990年.
[24] 徳永忠昭，「IASCの活動の中から」『第13回日本公認会計士協会研究大会発表論文集』1992年7月.
[25] UAL Corporation, Annual Report, 1991.

付録A ： UAL Corporation（ユナイテッド航空）
Annual Report
Fiscal Year ended December 31, 1991

1. SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

Operating Property and Equipment

Properties under capital leases, and the related obligation for future minimum lease payments, are initially recorded at an amount equal to the then present value of lease payments.

Properties under capital lease are amortized on the straight-line method over the life of the lease... Amortization of capital leases is included in depreciation and amortization.

8. LEASE OBLIGATIONS

As of December 31, 1991, United leased 221 aircraft, 33 which were under capital leases. These leases have terms of 10 to 26 years, and expiration dates range from 1994 through 2016...

Future minimum lease payments as of December 31, 1991 under capital leases and non-cancellable operating lease having initial or remaining lease terms of more than one year are as follows:

(In Thousands)	Operating Leases	Capital Leases
Payable during		
1992	$ 831,144	$102,096
1993	895,218	102,021
1994	883,792	101,889
1995	879,255	102,526
1996	887,989	103,975
After 1996	13,080,996	533,862
Total minimum lease payments	$17,458,394	$1,046,369
Imputed interest (at rates of 5.3% to 12.2%)		(410,439)
Present value of minimum lease payments		635,930
Current portion		(39,329)
Long-term obligations under capital leases		$596,601

付録B ： British Airways Plc（英国航空）
Annual Report
Fiscal Year ended March 31, 1991

1. ACCOUNTING POLICIES

Tangible Fixed Assets

d) Leased Hire Purchased Assets

Where assets are financed through finance leases and hire purchase arrangements under which substantially all the risks and rewards of ownership are transferred to the Group are treated as they had been purchased outright.

The amount included in tangible fixed assets represents the aggregate of the capital elements of payments made during the lease and hire purchase term.

The corresponding obligation, reduced by the appropriate proportion of lease and hire purchase payments made, is included in creditors. The amount included in tangible fixed assets is depreciated on the basis described in the preceding paragraphs, and the interest element of lease and hire element of lease and hire purchase payments made included in interest payable in the profit and loss accounts.

10. TANGIBLE ASSETS (*£. million*)

				Total	
Utilisation at 31 March	Fleet	Property	Equipment	1991	1990
assets in current use					
Owned	1436	296	166	1898	1921
Finance leased	293		11	304	139
Hire purchase arrangements	349			349	

16. LOANS, FINANCE LEASES AND HIRE PURCHASE ARRANGEMENTS (*£, million*)

a. Total Loans, Finance Leases and Hire Purchase Arrangements

	1991	1990
Finance leases		
--U. S. Dollar	$2m	$9m
--Sterling	295	149
Comprising:		
Other loans, finance leases, and hire purchase arrangements		
Repayable wholly within 5 years	34	48
Repayable in whole or in part after 5 years	1264	688

b. Incidence of Repayments (*£, million*)

		Finance	Hire purchase	Total	
	Loans*	leases	arrangements	1991	1990
Installments falling due:					
Within one year	64	28	13	105	58
After more than one year					
between 1 and 2 years	6	32	14	52	21
between 2 and 5 years	20	100	52	172	70
In 5 years or more	686	136	258	1080	616

*bank loans and other loans combined from original note.

付録C ： Groupe Air France（エールフランス）
Annual Report
Fiscal Year ended December 31, 1990

CONSOLIDATION PROCEDURES AND RULES

Capital Assets

1)... All leases are capitalized.

2)... the fleet is depreciated on a straight-line method with no residual value over 20 to 22 years depending on the type of the aircraft.

ANALYSIS OF CAPITALIZED ASSETS (In million of French Francs)

Type	Gross Amount Amount	%	Depreciated Value Amount	%	Net Amount Amount	%
Owned aircrafts	36087.7	63.6	10010.2	27.7	26077.5	68.8
Leased aircrafts	5653.4	10.0	2344.5	41.5	3308.9	8.7
Real estate	8767.7	15.5	3786.6	43.2	4981.1	13.2
Personal property	4542.7	8.0	2621.5	55.5	2021.2	5.3
Financial investments	1660.1	2.9	153.8	9.3	1506.3	4.0
	56711.6	100.0	18816.6	33.2	37895.0	100.0

BREAKDOWN OF THE FLEET BY TYPE OF AIRCRAFT at December 31, 1990

Type Aircraft	Air France	UTA	Air Inter	Other Companies	Total
A300PAX			3		3
A320PAX	3		4		7
B727PAX	5			2	7
B737PAX	8			1	9
B747PAX	1				1
B747COMBI	3				3
B747CARGO	4				4
DC10		4			4
Training aircrafts				5	5
Leased aircrafts	24	4	7	8	43

FINANCIAL LIABILITIES at December 31, 1990 (In millions of French Francs)

By category and maturity date	Within 1 year	Beyond 1 year and within 5	Beyond 5 years	Total
Loans	821.1	2183.0	8337.9	11342.0
Leasing*	1111.9	1648.2	2066.0	4826.1
Total	1933.0	3831.2	10403.9	16168.1

By category and currency	CURRENCIES FFR	USD	GBP	DEM	CHF	Other	Total	%
Loans	6688.1	1459.4	1145.4	193.7	398.1	1457.3	11342.0	70.1
Leasing-aircrafts	1656.4	1203.0			1012.6	407.0	4279.0	26.5
Leasing-ground assets	547.1						547.1	3.4
Total	8891.6	2662.4	1145.4	193.7	1410.7	1864.3	16168.1	100.0
%	55.0	16.5	7.1	1.2	8.7	11.5	100.0	

*aircrafts and ground assets

付録D ： Lufthansa German Airlines（ルフトハンザ・ドイツ航空）
Annual Report
Fiscal Year ended December 31, 1990

5) Fixed assets

Developments concerning individual items under fixed assets during the 1990 business year are shown in a separate table. In addition to 161 own aircrafts listed here and in the balance sheet (Group: 183 aircrafts), other aircrafts are chartered in a considerable scale...

Within the Group there are also five McDonnell Douglas DC8 plus a Boeing 747 converted freighter which are *leased long-term* by German Cargo Services, two Boeing 737 are *leased* by Condor Flugdienst GmbH, seven Fokker 50 by DLT and three McDonnell Douglas DC 10, three Boeing 737 and two Boeing 747 freighters are *leased* by Lufthansa.

17)Other financial commitments

The payments for *long-term leasing contracts* for aircraft amounted to DM 105 million in the Group in 1990. These contracts will involve payments in subsequent years of up to DM 165 million.

付録E ： Japan Airlines（日本航空）
Annual Report
Fiscal Year ended March 31, 1991

8. Commitments and contingent liabilities

... The Company leases aircraft, office space, warehouses and office equipment. These leases are customarily renewed upon expiration and are classified as operating leases.

［大学院商学研究科博士課程］