

オートリース料債権¹

1. オートリースの特性

乗用車や商用車など、自動車をリース物件とするオートリースは、リース会社がメンテナンスサービスを提供するメンテナンスリース²と、メンテナンスサービスが付いていないファイナンスリースに分類される。ファイナンスリースに組み込まれているのは車両代の支払い、登録手数料の支払い、税・保険の納付・支払い（自賠責保険以外の損害保険まで含めるかは通常、債務者の任意となっている）であり、これらの費用がリース料に含まれている。ファイナンスリースのリース料は、

「車両代 + リース期間中の諸費用（税・保険など） - リース満了時の期待中古価格」をベースに計算される。

図表1 メンテナンスリースとファイナンスリース

内容	メンテナンスリース	ファイナンスリース
車両代	○	○
登録手数料	○	○
自動車税	○	○
自賠責保険	○	○
取得税・重量税	オプション	オプション
任意保険	オプション	オプション
車検	○	×
定期点検(12ヶ月・6ヶ月・3ヶ月)	○	×
整備代	○	×
オイル・タイヤ・バッテリー交換	○	×
一般修理	○	×
事故修理	○	△
事故処理(損保会社との連携処理)	○	△

サービス内容は、リース会社により異なる。

メンテナンスサービス(図の網掛け部分)は、一部の項目だけを債務者が取捨選択できるケースが多い。

メンテナンスリースでは、車検、点検・整備、オイル・部品交換といった車両のメンテナンスが追加的に組み込まれ、リース会社はこれらの費用をメンテナンス料としてリース料に上乘せし、債務者への請求額を計算する(ただし、必ずしもリース契約上でそれぞれの内訳が明示されているわけではない)。

¹ 一般的なリース料債権証券化商品の格付の方法は、http://www.jcr.co.jp/rat_stru/pdf/k_01_02.pdfを参照。

² より正確に言えば、メンテナンスリースは対顧客上の商品名称であり、会計上はメンテナンス特約が付いたファイナンスリースである。メンテナンス特約が付いたコンピューター・リースなどもメンテナンスリースと呼ばれるが、本稿ではメンテナンス特約付きオートリースのみを指して用いている。

メンテナンスサービスは、リース会社が全国に散在する提携整備業者に委託し、代価を支払うケースが多いが、リース会社が自ら自社工場で整備するケースもある。

国内のオートリースにおいて、メンテナンスリースとファイナンスリースの比率は、およそ6対4となっている（リース事業協会）。

2. ファイナンスリースに関する論点

(1) 必要劣後金額に対する税金・保険料相当額の上乗せ

一般的なリース料債権の証券化では、必要劣後金額は①原債務者の信用悪化により発生する貸倒損失、②サービサー交代後、中途解約に伴う回収金が残りリース料を下回る場合に発生する中途解約損失、③サービサーとしてのオリジネーターが倒産した時に回収金がオリジネーターの他の財産と混合することにより発生するコミングリングロス、の3つのストレスシナリオにおける見積り額を合算したものとなる。

オートリースでは、オリジネーターのデフォルトにより、オリジネーターが税・保険を支払うことができなくなった後も債務者が引き続き車両を使用することができるよう、現金準備または債権超過担保の形態で、証券化期間中に支払うべき自動車税、重量税（リースに組み込まれている場合）、自賠償保険料、任意保険料（リースに組み込まれている場合）の総額を必要劣後金額に上乗せする必要がある。

3

(2) 流動性補完必要額に対する税金・保険料相当額の上乗せ

一般的なリース料債権の証券化では、サービサーとしてのオリジネーターが倒産等の理由により回収業務を通常どおり行えない状況に陥った時、回収業務をバックアップサービサーに引き継いで、信託やSPCに再び回収金が入金されるまでの期間に必要となる資金を、流動性補完として当初より現金準備勘定に積立てる。

オートリースの場合で、税・保険コストを債権超過担保の形態で準備している場合でも、当該超過担保相当額のうち、サービサーとしてのオリジネーターが倒産してから4か月以内に支払時期が到来する自動車税、重量税（リースに組み込まれている場合）、自賠償保険料、任意保険料（リースに組み込まれている場合）の総額については、税・保険の納付・支払いに遅延が生じることのないよう、追加的な流動性補完として当初より現金準備勘定に積立てておく必要がある。

(3) 法律上の論点

① 双方未履行の双務契約

破産法第53条では、双務契約（契約当事者間に相互的な債権・債務関係が発生し、法律的な対価関係が存在する契約）について、破産手続開始の時点で破産者およびその相手方がともにその債

³ 債権超過担保の形態の場合には、貸倒、中途解約およびコミングリングによる債権の毀損を考慮した上乗せ額とすべきである。

務の履行を完了していない場合には、破産管財人は契約を解除することができる」と規定されており、民事再生法第 49 条、会社更生法第 61 条についても同様である（以下、「破産法 53 条等」）。

かつては、オリジネーターについて破産などの手続きが開始され、証券化対象のリース契約が双方未履行の双務契約であるとして、破産管財人などが破産法 53 条等を適用した場合には、信託財産が減少する恐れがあると考えられていた。しかし、95 年 4 月 14 日の最高裁判決が、フルペイアウト（借手がリース物件の経済的利益を実質的に享受しコストを実質的に負担すること）のファイナンスリースについて、各月のリース物件の使用と各月のリース料の支払いとは対価関係に立つものではないとして、会社更生法第 61 条と同趣旨の旧会社更生法第 103 条第 1 項の適用を否定した以降は、フルペイアウトのファイナンスリースは破産法 53 条等の対象とはならないと解されている。

② 残価が 10%を超過する債権

オートリースは自動車中古市場が発達していることもあり、リース物件の購入価額とリース期間中のリース料総額の現在価値の差額（残価）が大きくなる傾向があり、いわゆるフルペイアウトには該当しないものが多数存在する。このような、残価が 10%を超過する債権については、リース期間中のリース料総額とリース満了時の期待中古価格の合計が、リース物件の購入費用その他の諸費用の全額を回収できるように設計されている場合は、各月のリース物件の使用と各月のリース料の支払いとは対価関係ではなく、フルペイアウト方式によるファイナンスリース契約に準じる性質を有し、破産法 53 条等の対象とはならないという解釈がなされてきている。

なお、08 年 4 月から新リース会計基準の適用が始まっており、これが上記の解釈その他リース料債権証券化にまつわる各種論点に何らかの影響を与えるのかどうか、見ていく必要がある。

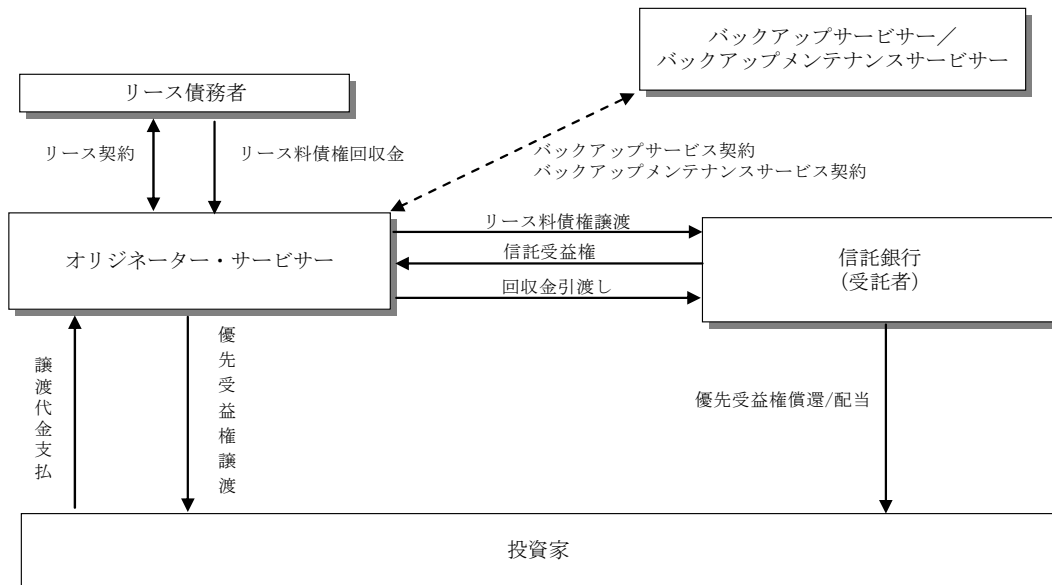
3. メンテナンスリースに関する論点

(1) バックアップメンテナンスサービサー

リース料債権の証券化スキームでは、サービサーとしてのオリジネーターについて破産手続、民事再生手続または会社更生手続などの倒産手続が開始され、サービサーが回収業務を履行できなくなる場合に備えてバックアップサービサーを設置し、受託者等が認めた場合はオリジネーターに対する回収事務委託契約を解除し、バックアップサービサーが回収業務を遂行することができる仕組みとしている。

メンテナンスリースの証券化では、リース契約上、証券化実行後もオリジネーターはメンテナンスサービスを提供する義務を負担しており、オリジネーターについて破産手続、民事再生手続または会社更生手続などの倒産手続が開始され、オリジネーターがメンテナンス業務を履行できなくなる場合に備えてバックアップメンテナンスサービサーを設置し、オリジネーター倒産後はバックアップメンテナンスサービサーがメンテナンス業務を代行することができるようにしている。

図表2 メンテナンスリース：証券化スキームの例



(2) 法律上の論点ー双方未履行の双務契約による解除

メンテナンスリースは、オリジネーターがメンテナンスサービスの履行義務を負担しているが、オリジネーターにつき倒産手続が開始された場合において、オリジネーターのメンテナンスサービス履行義務が未履行債務としてオリジネーターに残存していたとしても、管財人などによる破産法 53 条等の行使によりメンテナンス特約部分が解除される可能性はあるものの、以下の点が満たされるならば、リース本体を含むリース契約全体が解除される可能性は低いものと解することができよう。⁴

- メンテナンス特約の次のような性質から、オートリース契約は、リース本体とメンテナンス特約に可分な混合契約であるとみなせること
 - メンテナンス料は、メンテナンスサービスに応じてリース料とは別個に算出される
 - リース契約の締結時に、債務者はメンテナンスサービスの有無を選択することができる
 - 証券化期間中、メンテナンス料債権は本体のリース料債権と別個に管理される

- メンテナンス特約が存在しても、オートリース契約全体は金融取引の性質を維持していること
 - メンテナンス料がリース料に比して不均衡に多額でない
 - リース会社が提供するメンテナンスサービスは図表 1 のように定型的なものであり、契約書に明示されたサービス内容を超える範囲・種類の修理・部品交換費用は債務者の負担である
 - リース本体部分については、各月のリース物件の使用と各月のリース料の支払いとは対価

⁴ この点については、西村ときわ法律事務所（現・西村あさひ法律事務所）編「ファイナンス法大全 アップデート」が詳しい。

関係にはない

(3) 実務上の論点

メンテナンスサービスの提供が行われるか否かにかかわらず、債務者はリース料の支払い義務を負担することが法的には明らかであるとしても、メンテナンスサービスの提供が受けられない場合、実際問題として債務者がリース料の支払いを拒否する恐れがある。このリスクに対応し、オリジネーターがメンテナンス業務を履行できなくなる場合に備えてバックアップメンテナンスサービサーが設置される。

このとき、バックアップメンテナンスサービサーによるメンテナンス業務の遂行可能性が問題となってくるが、その可否の判断のポイントは以下のようなものになろう。

① メンテナンスの内容

オリジネーターが提供しているメンテナンス項目は、法定点検、オイル・タイヤ・バッテリーなどの部品交換、故障時の修理など、一般的なメンテナンス内容であり、メンテナンス業者の代替が十分に効くこと。証券化対象のメンテナンスリースには、大型車（例えば 10 t 以下）が含まれないこと。

② バックアップメンテナンスサービサーの信用力とメンテナンスサービス提供態勢

十分に高い信用力を有すると評価されるオートリース会社/リース会社がバックアップメンテナンスサービサーに選定されること。多数のリース車両を有し、メンテナンスサービスについて十分な実績・能力を持ち、営業地域の乖離がないこと。

③ バックアップメンテナンスサービス契約の内容

バックアップメンテナンスサービサーは、バックアップメンテナンス契約を締結の上、証券化取引実行の当初より設置されていること。バックアップメンテナンス発動後、バックアップメンテナンスサービサーがサービスを提供する際の法的な建付けが実効的であること。

④ 車両の製造会社

リース物件を構成する車両の製造会社が分散していない場合、特に信用力の低い製造会社に集中している場合には、交換部品の入手が困難になり、メンテナンスサービスの継続提供ができなくなるリスクについて、当該証券化の格付に与える影響を検討する必要がある。

以上