

新たな自動車リース取引分野に関する 調査研究について

公益社団法人リース事業協会

はじめに

自動車リース委員会では、今後、自動車リース取引の拡大が見込まれる分野を把握し、公正な商慣習を形成するために、取引分野ごとの課題に関する調査研究を行い、その成果を取りまとめた（2016年3月）。

調査研究の方法は、自動車リースに関する専門家で構成する自動車リース委員会の委員を対象としたアンケート調査（以下、「委員調査」という。）を実施して、自動車リース取引の拡大が見込まれる分野ごとの取引状況と課題を整理した。

次に、委員調査で確認した取引状況及び課題を踏まえ、会員会社を対象としたアンケート調査（以下、「会員調査」という。）を実施して、①自動車リース取引の拡大が見込まれる分野を調査するとともに、②自動車リース取引の拡大の余地が極めて大きい「個人向け自動車リース取引」、③将来の需要拡大が期待できる「燃料電池自動車のリース取引」について、取引の有無、取引の方針、今後の課題と解決策について調査を行った。

これら調査結果を踏まえ、自動車リース委員会において調査研究の取りまとめを行った。

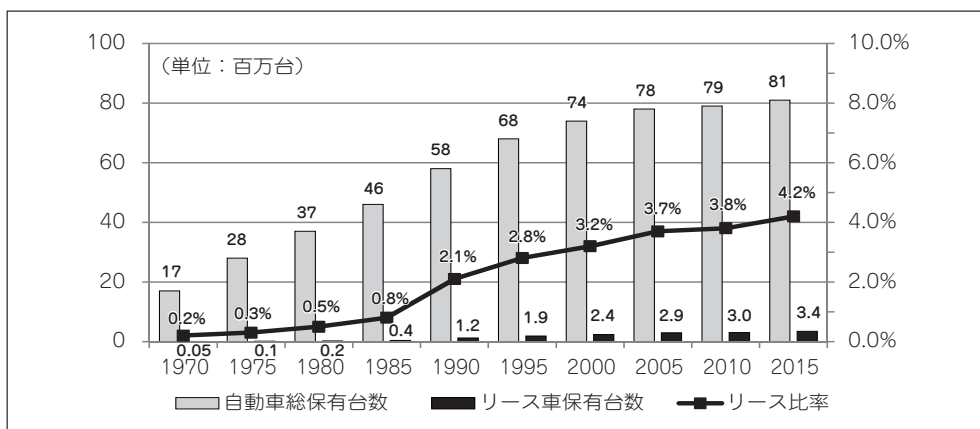
1. 自動車リース取引の現状

1. 自動車リース取引の現状

(1) 取引推移

わが国で初めての自動車リース契約は1964年に締結された。自動車リース取引はわが国

図表 1-1 わが国のリース車保有台数・自動車総保有台数・リース比率の推移



出所：リース車保有台数 2005年までは国土交通省調査（1985年までは9月末日現在、1990年以降は3月末日現在）、2010年以降は一般社団法人日本自動車リース協会連合会調査（各年3月末日現在）
自動車総保有台数 一般社団法人自動車検査登録情報協会（各年3月末日現在）

の経済発展とともに拡大を続け、1990年にリース車保有台数^(※1)は100万台を超えた。バブル景気崩壊後もリース車保有台数は増加し、2015年において340万台となり、わが国の自動車総保有台数に占めるリース車保有台数の割合（以下、「リース比率」という。）は4.2%となっている（図表1-1参照）。

（※1）リース会社が顧客にリースするために所有する自動車の車両数を意味する。

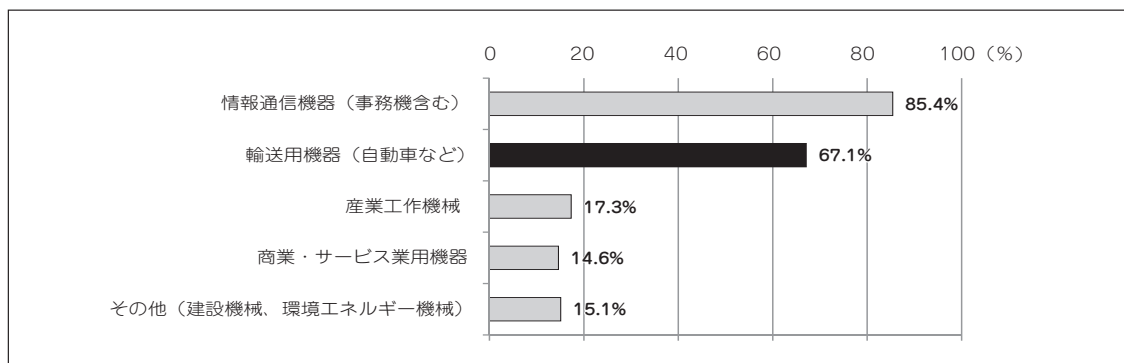
(2) 利用率

当協会が実施したリース需要動向調査

（2015年）^(※2)によると、企業のリース利用率は9割となっているが、リース利用設備別の利用率では、「情報通信機器（事務機含む）」（85.4%）の次に「輸送用機器（自動車含む）」（67.1%）が高くなっており、わが国でリースを利用している企業の2/3がリースで「輸送用機器」を利用している結果を示した（図表1-2参照）。

（※2）わが国企業におけるリース利用の実態及びリースの需要動向を確認するために、企業1万社を対象として実施した調査（2000年以降は5年毎に調査）。

図表1-2 リース利用設備



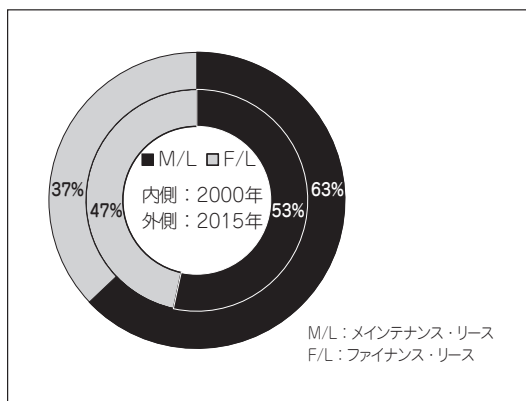
出所：リース事業協会「リース需要動向調査報告書（2015年）」

(3) 取引形態

リース会社が自動車の保守を行うメンテナンス・リースがリース車保有台数の63%となっており、メンテナンス・リースの比率が上昇している（図表1-3参照）。

設備類を対象とするメンテナンス・リースが行われることは極めて少ない実態と比べると、メンテナンス・リースが多いことが自動車リース取引の大きな特色となっている。

図表1-3 取引形態別構成比(2015年/2000年対比)



出所：リース事業協会「車種別リース車保有台数調査」各年9月末現在

(4) 拡大の余地

国内の新車販売台数は長期的に減少傾向にあるが（図表1-4参照）、わが国自動車産業の永続的な発展を図るとともに、わが国の環境・エネルギーの制約を克服するために、次世代自動車（※3）の開発及び普及が国家的戦略として位置付けられている（経済産業省「次世代自動車戦略2010」及び「次世代自動車戦略2014」）。

これらに掲げられた政府目標によると、次世代自動車の新車販売に占める割合を2020年に20%~50%、2030年に50%~70%とすることが掲げられている（図表1-5参照）。

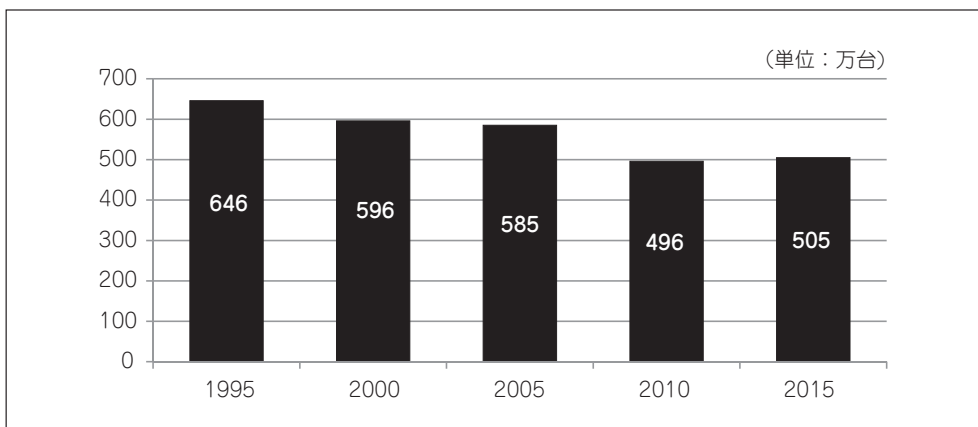
このような経済環境の中で、多くのユー

ザーが自動車リース取引を評価して活用していることを踏まえると、将来においても、自動車リース取引は発展することが見込まれ、引き続き、事務省力化メリットを最大限にユーザーに提供するメンテナンス・リースが主たる取引となることが想定される。

本調査研究では、今後、自動車リース取引の拡大が見込まれる分野を確認するために、自動車リース市場の構造を保有台数ベースで推計した。

この結果、個人向けのリース車保有台数は15万台、リース比率（推計）は0.2%と極めて小さく、自動車リース取引の拡大の余地が極めて大きいと考えられる。

図表1-4 国内新車販売台数の推移



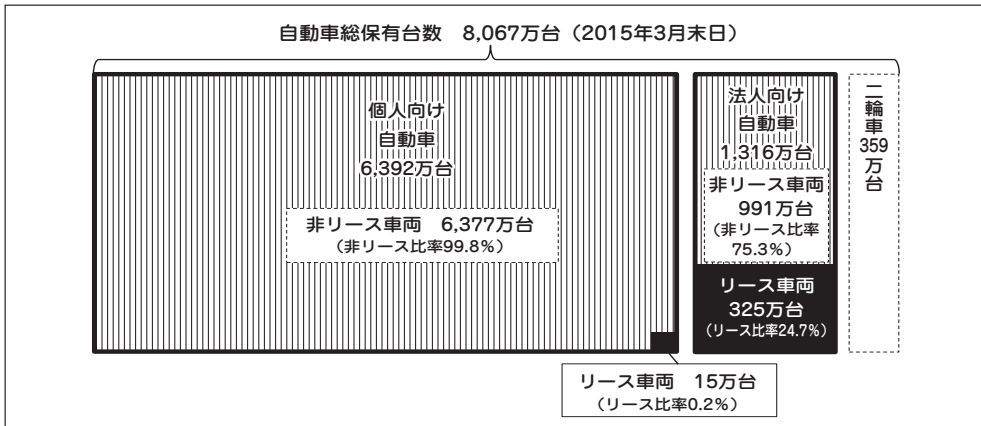
出所：一般社団法人日本自動車工業会（暦年ベース）

図表1-5 今後の次世代自動車の普及目標

	2020年		2030年	
	民間努力目標	政府目標	民間努力目標	政府目標
次世代自動車	20%未満	20~50%	30~40%	50~70%
ハイブリッド自動車	10~15%	20~30%	20~30%	30~40%
電気自動車/プラグイン・ハイブリッド自動車	5~10%	15~20%	10~20%	20~30%
燃料電池自動車	僅か	~1%	1%	~3%
クリーンディーゼル自動車	僅か	~5%	~5%	5~10%

出所：経済産業省「次世代自動車戦略2010」より。「民間努力目標」は自動車メーカーが次世代自動車の開発等に最大限の努力をした場合の目標で、「政府目標」は政府が積極的なインセンティブ施策（開発・購入補助、税制、インフラ整備等）を行った場合の目標を表す。

図表 1 - 6 わが国自動車リース市場の構造（保有台数ベース推計）



* 国勢調査、自動車総保有台数（一般社団法人自動車検査登録情報協会）等に基づき推計を行った。

一方、法人向けのリース車保有台数は325万台、リース比率（推計）は24.7%となり、民間設備投資に占めるリース比率6.45%（2014年度）と比べて高くなっているが、リースの未利用分野が75%程度あることから、自動車リース取引の拡大の余地が大きいと考えられる（図表1-6参照）。

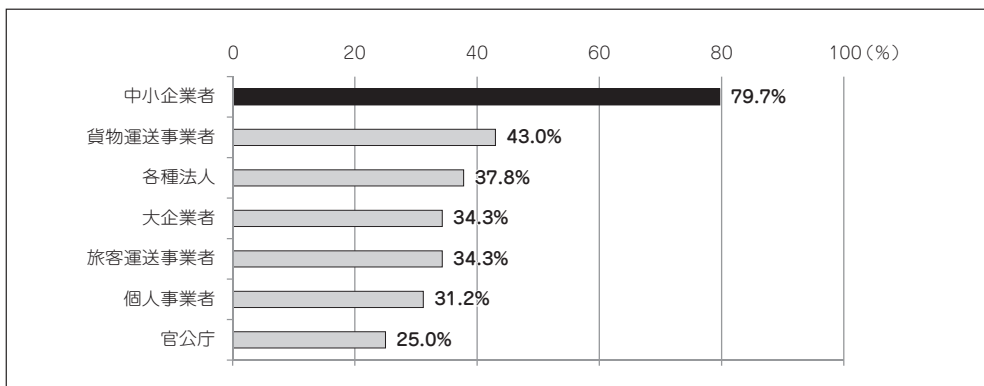
（※3）ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車、圧縮天然ガス自動車等とされている（経済産業省「次世代自動車戦略2014」）。

2. 自動車リース取引の拡大が見込まれる分野と課題

(1) 顧客の属性別

会員調査では、自動車リース取引の拡大が見込まれる顧客の属性として、「中小企業者」（79.7%）と回答した会員会社が多くなり、以下、「貨物運送事業者（青ナンバー車両）」（43.0%）、「各種法人」（37.8%）、「大企業者」（34.3%）、「旅客運送事業者（青ナンバー車両）」（34.3%）、「個人事業者」（31.2%）、「官公庁」（25.0%）と続いている（図表2-1参照）。

図表 2 - 1 今後、自動車リース取引の拡大が見込まれる顧客属性（会員調査） n=172



この結果を踏まえると、今後、「中小企業者」に対する自動車リース取引の拡大がもっとも見込まれると考えられる。

一方、「中小企業者」に自動車リース取引

を拡大する際の課題として、委員調査では、「信用力が低い」(31%)と回答した委員がもっとも多くなっている(図表2-2参照)。

図表2-2 顧客属性別の取引拡大の課題(委員調査)

顧客属性	取引拡大の課題(最大回答)	参考情報
中小企業者	・信用力が低い(31%)	・法人数277万社、全法人の98.8%、民間設備投資の約4割を行う
大企業者	・制度面(会計、税制、法律等)の課題がある(38%)	・法人数3万社、全法人の0.2%、民間設備投資の約6割を行う
個人事業者	・信用力が低い(69%)	・218万事業者、常時雇用者数は301万人
各種法人	・信用力が低い、制度面(会計、税制、法律等)の課題がある(各31%)	・法人数は26万法人、法人の種類ごとに設立の根拠法が異なる
官公庁	・契約締結等の事務負担(44%)	・複数年度のリース契約をする場合は国庫債務負担行為の国会議決が必要
貨物運送事業者	・信用力が低い(38%)	・6万事業者、車両保有数135万台のうちリース車両数19万台(リース比率14.7%)
旅客運送事業者	・リース取引に対する認知度が低い(19%)	・5万事業者、車両保有数34万台のうちリース車両数6万台(リース比率17.6%)

*参考情報は、2014年経済センサス基礎調査(総務省)、2014年法人企業統計(財務省)等により作成した。

(2) 車種の属性別

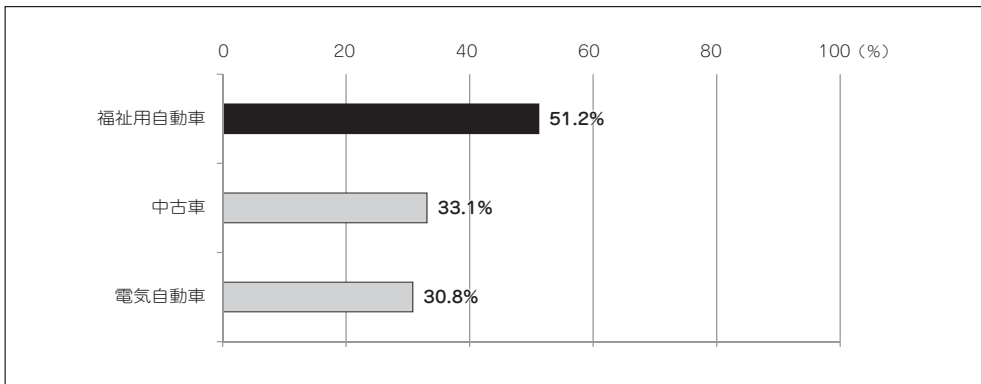
会員調査では、自動車リース取引の拡大が見込まれる車種として、「福祉用自動車」(51.2%)と回答した会員会社がもっとも多く、以下、「中古車」(33.1%)、「電気自動車」(30.8%)と続いている(図表2-3参照)。

この結果を踏まえると、今後、「福祉用自

動車」のリース取引の拡大がもっとも見込まれると考えられる。

一方、「福祉用自動車」のリース取引を拡大する際の課題として、委員調査では「リースにメンテナンスを付すことが難しい」(38%)と回答した委員がもっとも多くなっている(図表2-4参照)。

図表2-3 今後、自動車リース取引の拡大が見込まれる車種(会員調査) n=172



図表2-4 取引拡大の課題（委員調査）

車種属性	取引拡大の課題（最大回答）	参考情報
福祉用自動車	・リースにメンテナンスを付すことが難しい（38%）	・2014年度販売台数47,869台（前年度比108.3%）
中古車	・残価設定が難しい（50%）	・国内販売台数373万台（2015年）、2005年販売台数と比べて150万台減少
電気自動車	・残価設定が難しい（75%）	・国内保有台数は53,373台（2015年）、2005年国内保有台数612台から大きく増加

*参考情報は、一般社団法人日本自動車工業会等の統計により作成した。

3. 個人向け自動車リース取引の現状と課題

(1) 現状

個人向け自動車リース取引は、行政の規制により取引を行うことができなかったが、1984年に取引が解禁されてから、その保有台数が増加し、2015年3月末日現在で15.3万台に拡大している。

個人向け自動車のリース比率は0.2%に止まっていると推計されることから（図表1-6参照）、ほとんどの個人が自動車を現金、割賦（クレジット）、金融機関等からの借入（自動車ローン）によって購入していると考えられる（※4）。

（※4）農林中央金庫「自動車ローンの現状と課題」（農林金融2006年4月号）によると、自動

車販売会社に対するヒアリングベースとして、現金購入をする個人顧客は6割～7割、クレジット等により購入する個人顧客は2割～3割とする調査結果が掲載されている。

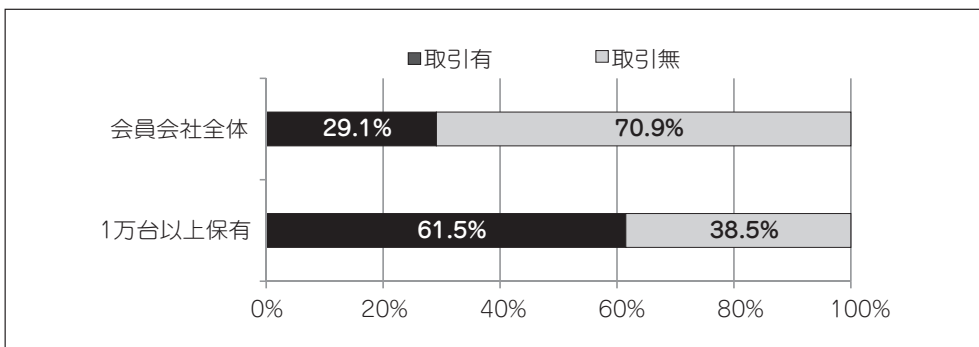
(2) 個人向け自動車リース取引の有無

会員調査において、個人向け自動車リース取引の有無を調査したところ、「取引有」（29.1%）と回答した会員会社に対し、「取引無」（70.9%）と回答した会員会社が多くなっているが、リース車保有台数が1万台以上の会員会社でみると「取引有」（61.5%）の比率が高い結果となった（図表3-1参照）。

会員会社の個人向けのリース車保有台数は、2015年3月末日現在で93,258台（全リース車に占める比率4.0%）という結果となった。

図表3-1 個人向け自動車リース取引の有無（会員調査）

n=172



(3) 個人向け自動車リース取引を拡大する際の課題

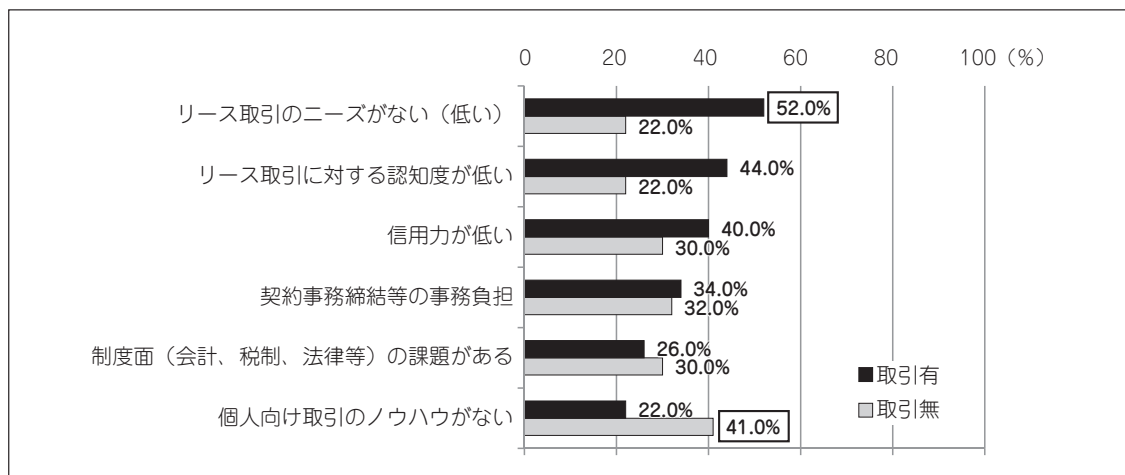
会員調査において、個人向け自動車リース取引を拡大する際の課題について調査を行ったが、その結果を個人向け自動車リース取引の有無別でみると、「取引有」と回答した会員会社のうち、「リース取引のニーズがない（低い）」(52.0%)と回答した会員会社がもっとも多く、以下、「リース取引に対する認知度が低い」(44.0%)、「信用力が低い」(40.0%)、「契約事務締結等の事務負担」(34.0%)、「制度面（会計、税制、法律等）の課題がある」

(26.0%)、「個人向け取引のノウハウがない」(22.0%)と続いている。

一方、「取引無」と回答した会員会社のうち、「個人向け取引のノウハウがない」(41.0%)と回答した会員会社がもっとも多く、以下、「契約締結等の事務負担」(32.0%)、「信用力が低い」・「制度面（会計、税制、法律等）の課題がある」(各30.0%)、「リース取引に対する認知度が低い」・「リース取引のニーズがない（低い）」(各22.0%)と続いている（図表3-2参照）。

図表3-2 個人向け自動車リース取引を拡大する際の課題（会員調査）

n=172



4. 燃料電池自動車のリース取引の現状と課題

(1) 燃料電池自動車の状況

水を燃料とする燃料電池自動車は、エネルギー効率が高く、二酸化炭素排出量を低減できることに加えて、実航続距離が500km超と長く、燃料充填時間が3分程度と短いなど、ガソリン自動車並みの性能を有しているが、2014年12月に量産型の燃料電池自動車が販売されたばかりであり、2015年末日現在の国

内販売台数の累計は約400台にとどまっている（※5）。

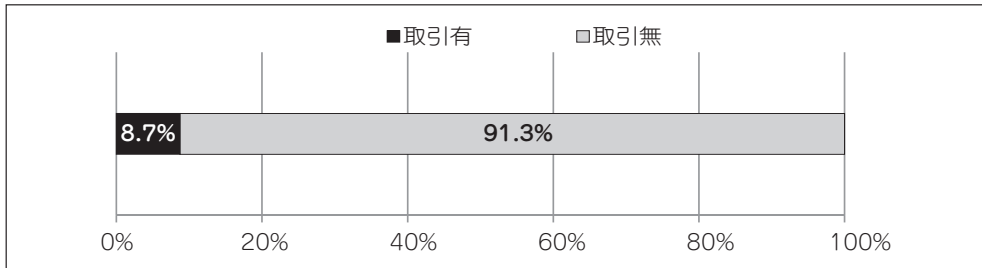
（※5）経済産業省「水素・燃料電池戦略ロードマップ（改訂）」（2016年3月22日）

(2) 燃料電池自動車のリース取引の有無

会員調査において、燃料電池自動車のリース取引の有無を調査したところ、「取引有」(8.7%)と回答した会員会社に対し、「取引無」(91.3%)と回答した会社が多くなっている（図表4-1参照）。

図表 4-1 燃料電池自動車のリース取引の有無（会員調査）

n=172



会員会社の燃料電池自動車のリース車保有台数は、2015年3月末日現在で75台（全リース車に占める比率0.003%）という結果となった。

(3) 燃料電池自動車のリース取引を拡大する際の課題

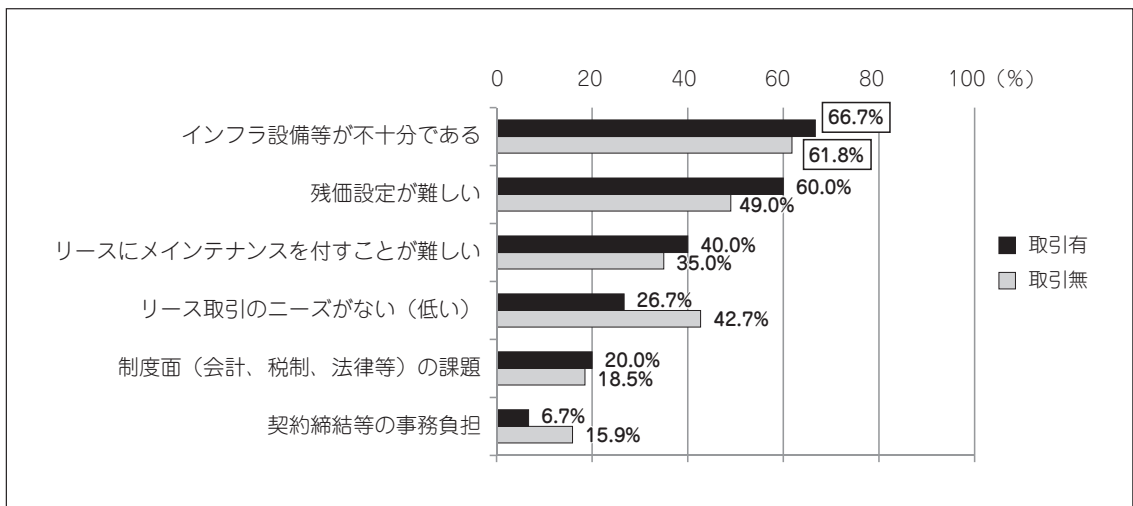
会員調査において、燃料電池自動車のリース取引を拡大する際の課題について調査を行ったが、その結果を燃料電池自動車のリース取引の有無別で見ると、「取引有」は、「インフラ設備等が不十分である」(66.7%)と回

答した会員会社が多くなり、以下、「残価設定が難しい」(60.0%)、「リースにメンテナンスを付すことが難しい」(40.0%)、「リース取引のニーズがない（低い）」(26.7%)、「制度面（会計、税制、法律等）の課題」(20.0%)などと続いている。

一方、「取引無」は、「インフラ設備等が不十分である」(61.8%)と回答した会員会社が多くなり、取引の有無に関わらず、「インフラ整備等が不十分である」ことが大きな課題となっている（図表4-2参照）。

図表 4-2 燃料電池自動車のリース取引を拡大する際の課題（会員調査）

n=172



5. 今後の調査研究課題

個人向け自動車リース取引は、リースの未利用率が高く、取引拡大の余地が極めて大きい一方、課題も多くあり、自動車リース委員会において共通的な解決策を中心に調査研究を継続する（図表5-1参照）。

一方、燃料電池自動車のリース取引は、現

時点において本格的なリース取引の需要が生じている状況ではないが、2020年までに4万台、2030年までに80万台（いずれも累計ベース）とする政府目標（「水素・燃料電池戦略ロードマップ改訂」2016年3月22日）が示されており、将来的な需要拡大が見込まれるため、その需要動向等を注視し、課題解決のための提言を検討する。

図表5-1 個人向け自動車リース取引を拡大する際の課題と解決策

課 題	共通的な解決策	各社ごとに対応する解決策
リース取引のニーズがない（低い）	<ul style="list-style-type: none"> ・税務上のインセンティブ付与 ・補助金制度の拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ・個人ニーズに合致した新商品の開発
リース取引に対する認知度が低い	<ul style="list-style-type: none"> ・業界全体のPR活動 	<ul style="list-style-type: none"> ・メーカー・ディーラーとの連携強化 ・新たな取引ルートの開拓
信用力が低い	<ul style="list-style-type: none"> ・信用情報制度の拡充 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間保証会社の活用
契約締結等の事務負担	—	<ul style="list-style-type: none"> ・簡素な契約書式の導入 ・Webを活用した取引 ・事務代行会社の活用
制度面（会計、税制、法律等）の課題がある	<ul style="list-style-type: none"> ・消費者法制に適合した契約書式作成 ・税制（所得税・消費税の改正） ・消費者保護法制に関する研修 	—
個人向け取引のノウハウがない	<ul style="list-style-type: none"> ・個人向け取引に関する研修 	<ul style="list-style-type: none"> ・個人向け取引を行っているリース会社との連携 ・金融機関、クレジット会社との連携