

日産自動車事件

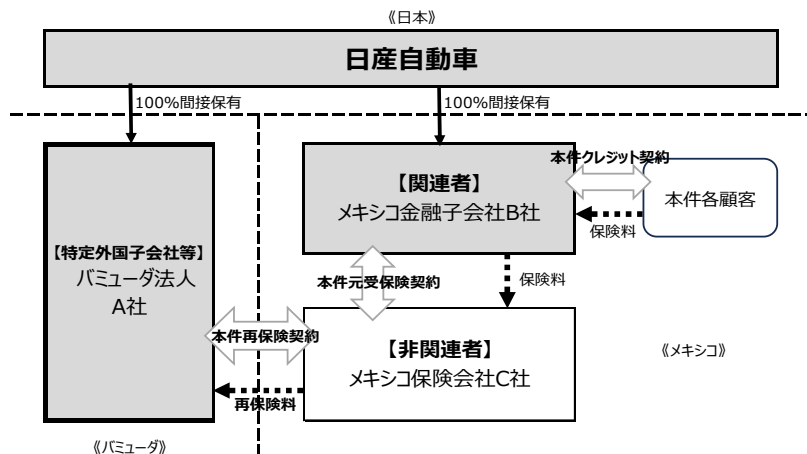
公認会計士・税理士 霞晴久

1 事件の概要

連結法人である日産自動車(原告・控訴人・被上告人)は、平成 28 年4月1日から平成 29 年3月 31 日までの連結事業年度及び課税事業年度(以下「本件事業年度」といいます。)に係る法人税等の確定申告をしたところ、処分行政庁(被告・被控訴人・上告人)から、日産自動車とその株式の全てを間接保有する外国法人である A 社の個別課税対象金額に相当する金額が、当時の租税特別措置法施行令 39 条の 117 第 8 項 5 号括弧書きの「関連者以外の者が有する資産又は関連者以外の者が負う損害賠償責任を保険の目的とする保険に係る収入保険料」に該当せず、外国子会社合算税制の適用除外要件のうちいわゆる非関連者基準を満たさないことから、日産自動車の本件事業年度の連結所得の金額の計算上、益金の額に算入されるなどとして、上記法人税等の各増額再更正処分及び過少申告加算税の各賦課決定処分を受けました。

本件は、日産自動車が、上記各処分の取消しを求めた事件であり、令和6年7月18日に最高裁で日産自動車が逆転敗訴となったものです。

本件を図示すると次のとおりです。



A 社は、英領バミューダ諸島で設立された保険業を主たる事業とする外国法人であり、本件事業年度におけるX日産自動車に係る特定外国子会社等に当たります。

一方、メキシコで金融業を営む日産自動車の関連者である B 社は、日産自動車のグループ企業が製造する自動車を割賦で購入する顧客とクレジット契約(以下「本件クレジット契約」といい、本件クレジット契約に基づく貸金債権を「本件クレジット債権」といいます。)を締結し、同契約には、B 社を最優先の受益者とする保険契約を締結しなければならないとされており、B 社は、メキシコの保険会社 C 社(非関連者)との間で「債務者の死亡と失業に関する保険契約」(以下「本件元受保険契約」といいます。)を締結し、上記顧客が同じ内容の他の保険に加入しない場合は本件元受保険契約に加入させ、顧客からは本件元受保険契約に係る保険料に相当する金額を徴収し、その保険料を C 社に支払っていました。

そして、C 社は、A 社との間で、本件元受保険契約で引き受ける全保険リスクの 70%を B 社が引き受ける内容の保険(以下「本件再保険契約」といいます。)を締結していました。

2016(平成 28)年3月 31 日に終了する A 社の事業年度の収入保険料の総額は 5 億 2521 万米ドル余であったところ、C 社から受領した再保険契約に基づく収入保険料の総額(1149 万米ドル余)を、仮に関連者からのものとした場合には、A 社の収入保険料 のうちに占める非関連者からの収入保険料の割合は 50%を下回り、非関連者基準を満たさないという状況となっていました。

2 争点と当事者の主張

本件の争点は、本件再保険契約に係る収入保険料(以下「本件再保険収入」といいます。)が、当時の租税特別措置法施行令 39 条の 117 第 8 項 5 号括弧書きの「関連者以外の者が有する資産又は関連者以外の者が負う損害賠償責任を保険の目的とする保険に係る収入保険料」(以下「本件括弧書き」といいます。)に該当するか否かとされています。

この点につき、処分行政庁は、本件元受保険契約は、関連者である B 社の有する本件クレジット債権を保険の目的とする保険であるから、本件再保険収入は、本件括弧書きに該当しないと主張したのに対し、日産自動車は、本件元受保険契約は、非関連者である本件各顧客の生命、身体等を保険の目的とする保険であるから、本件再保険収入は、本件括弧書きに該当すると主張しました。

つまり、本件元受保険契約がB社のリスクを担保するものであるのか顧客(自動車の購入者)のリスクを担保するものであるのかということが争点とされたということです。

日産自動車は、上記の主張の根拠について、次のように述べています。

「本件元受保険契約における保険事故は、本件各顧客の死亡等であり、本件クレジット債権が弁済不能になったこと又はそのおそれがあることなど本件クレジット債権に着目した事由は保険事故とされていない。このことは、本件元受保険契約の保険の目的が本件各顧客の生命又

は身体であって、本件クレジット債権ではないことを端的に示している。処分行政庁は、上記保険事故事由は、本件クレジット債権の回収が不能・困難になることによりCに経済需要を生じさせる事由と評価することができるなどと主張するが、上記保険事故事由が発生したとしても、本件各顧客の資産状態等によっては論理必然的に本件クレジット債権の回収が不能・困難となるわけではないから、処分行政庁の主張には理由がない。」

3 裁判所の判断

(1) 第一審及び控訴審の判断

本件第一審である東京地裁¹は、「本件クレジット債権の未償還残額又は月額賦払金6か月分を限度として保険給付がされ、本件各顧客が同保険給付を自己の財産として自由に利用することは予定されておらず、本件元受保険契約の成立及び消滅は本件クレジット債権に付従することとされていることなどの事情を踏まえると、本件元受保険契約は、B 社が優先受益者として受領する保険給付を本件クレジット債権の弁済に充てることによって、本件クレジット債権が回収不能となることに伴い B 社に生じる経済的不利益を填補することをその内容とするものであると解される。そうすると、本件元受保険契約に基づき保険金の支払を受けることにより保障、填補を得ようとする対象は、B 社が有する本件クレジット債権であると解するのが相当である。したがって、本件元受保険契約は、B 社の有する資産を『保険の目的』とする保険に該当するというべきである。」と判示して、本件再保険収入は本件括弧書きに該当しないとして、処分行政庁の処分を適法と判断しました。

これに対し、東京高裁²は「本件括弧書きにいう『関連者以外の者が有する資産又は関連者以外の者が負う損害賠償責任を保険の目的とする保険』とは、関連者以外の者の資産等に対する保険危険を担保する保険をいうものと解するのが相当である。(中略)本件元受保険契約は、本件各顧客がその生命、身体等に係る保険危険を担保することの対価として保険料を支払い、本件各顧客の死亡等の事由が発生した場合に保険金が支払われる仕組みとなっているのであるから、本件元受保険契約は、本件各顧客の生命、身体等に対する保険危険を担保する保険であるというべきである。したがって、(中略)本件再保険契約に係る収入保険料は、本件括弧書きにいう『関連者以外の者が有する資産又は関連者以外の者が負う損害賠償責任を保険の目的とする保険に係る収入保険料』に当たると解するのが相当である。」と判示し、一転して、日産自動車の主張に沿った判断を示し、本件連結事業年度において、益金の額に算入すべき金額はなく、日産自動車の請求は理由があるとして原判決を取消しました。処分行政庁は、控訴審判決を不服として上告しました

が、本件元受保険契約の「保険の目的」の意義について裁判所により異なる解釈が示されたことから、最高裁がどのように判断するか注目が集まっていました。

(2) 最高裁

最高裁³は、原審の判断には判決に影響を及ぼすことが明らかな法令の違反があり、日産自動車の請求は理由がないから、これを棄却した第一審判決は正当であって、日産自動車の控訴は棄却すべきであるとする判断を示しました。

この判決は、次のとおりです。

① 法令解釈

施行令 39 条の 117 第8項5号は、措置法 68 条の 90 第1項の規定の適用が除外される場合の要件の一つである非関連者基準を、主として保険業を行う特定外国子会社等について具体化するものである。そして、本件括弧書きは、特定外国子会社等が関連者との間の保険取引に関連者以外の者を介在させた場合の収入保険料の取扱いを明確にし、上記の者を形式的に介在させることによって非関連者基準を充足させ、同項の適用が除外されることとなるのを防ぐ趣旨に出たものと解される。

このような本件括弧書きの趣旨に加えて、通常、保険に加入する者は、保険金の支払を受けることによって経済的不利益の保障、填補を受けることを目的として、保険料を負担して保険契約を締結するものと考えられることを踏まえると、本件括弧書きは、特定外国子会社等が保険者として再保険取引を行うに際し、当該再保険取引が関連者以外の者の資産又は損害賠償責任に係る経済的不利益を担保しようとするものである場合に限り、当該特定外国子会社等が当該再保険取引から得る収入保険料は関連者以外の者から収入するものとして扱うこととしたものと解される。

したがって、本件括弧書きにいう『関連者以外の者が有する資産又は関連者以外の者が負う損害賠償責任を保険の目的とする保険』とは、関連者以外の者の資産又は損害賠償責任に係る経済的不利益を担保する保険をいうものと解すべきである。

¹ 東京地裁令和 4 年 1 月 20 日判決（令和 2 年（行ウ）第 86 号）TAINS:Z272-13661

² 東京高裁令和 4 年 9 月 14 日判決（令和 4 年（行コ）第 36 号）TAINS:Z272-13755

³ 最高裁一小令和 6 年 7 月 18 日判決（令和 4 年（行ヒ）第 373 号）TAINS:Z888-2623

② 当てはめ

前記事実関係等によれば、B 社は、本件クレジット契約を締結した本件各顧客が所定の保険契約を締結しない場合には、本件元受保険契約に本件各顧客を加入させ、本件各顧客から、本件クレジット債権の残高に応じて定められる本件元受保険契約の保険料に相当する金額を徴収して保険料を C 社に支払っており、また、本件元受保険契約においては、B 社が優先受益者に指定され、この指定は取り消すことができないこととされるとともに、本件各顧客の死亡等又は失業等の保険事故が生じた場合には、それぞれ、所定の限度額を上限として、本件クレジット債権の未償還残高又は月額賦払金6か月分に相当する保険給付を受けることとされていたというのである。

上記のような本件元受保険契約の実質に照らせば、本件再保険契約に係る保険は、A 社事業年度における A 社に係る関連者に当たる B 社が有する資産である本件クレジット債権に係る経済的不利益を担保するものであるということが出来る。したがって、上記保険は、本件括弧書きにいう『関連者以外の者が有する資産又は関連者以外の者が負う損害賠償責任を保険の目的とする保険』には当たらないから、A 社は A 社事業年度において非関連者基準を満たさず、措置法 68 条の 90 第1項の適用が除外されることとはならない。

4 検討

(1) 本件括弧書きの趣旨と裁判所の判断

外国子会社合算税制の制度創設時の解説では、非関連者基準の判定において、特定外国子会社等とその関連者との取引が非関連者を介在させて間接的に行われている場合には、当該非関連者を介在させることについて相当の理由があると認められる場合を除き、当該特定外国子会社等と当該関連者との間で直接行われたものとみなして非関連者基準を適用することとされていた⁴が、保険業に係る非関連者基準については、特定外国子会社等とその関連者との取引が再保険の形で非関連者が介在する場合の取扱いが不明確であるとの指摘があったことから、保険契約によって担保される保険危険の過半が非関連者の財産等に係るものか否かという判断基準を明示すること⁵により、その所在する国又は地域で行うことにつき経済合理性が認められない事業活動について外国子会社合算税制の潜脱を防止するため、平成 7 年度の税制改正により、本件括弧書きが追加されました。

⁴ 高橋元監修『タックス・ヘイブン対策税制の解説』（清文社、昭和 54 年）138 頁参照。

⁵ 『改正税法のすべて〔平成 7 年度版〕』（大蔵財務協会、1995 年）298 頁参照。

日産自動車は、C 社からの収入保険料が非関連者からのものであるという結論を導くため、本件括弧書きの文言中にある「保険の目的」の用語に着目し、「本件括弧書きの『保険の目的』は租税法令固有の概念であるが、物保険については旧商法と同一の文言が用いられている以上、旧商法の借用概念と解すべきであり、物保険に係る『保険の目的』は、(中略)『保険事故発生の客体』を意味すると解釈することが自然かつ合理的である。」とし、『「保険の目的」の所在を判断するに当たっては、保険事故及びこれと裏表の関係にある免責事由の具体的な内容、被保険者が誰であるか(関連者か否か)、並びに保険料の負担者が誰であるか(関連者か否か)」という事実に着目する必要がある」と主張しました。

本件控訴審は、上記日産自動車の主張を採用し、本件元受保険契約の内容につき、本件各顧客の生命、身体等に係る保険危険を担保することの対価として、本件各顧客が保険料を支払い、本件各顧客の死亡等の事由が発生した場合に保険料が支払われる仕組みとなっていることから、本件元受保険契約は、本件各顧客の生命、身体等に対する保険危険を担保する保険をいうと結論付けました。そして、本件括弧書きにいう「資産」や「損害賠償責任」は単なる例示に過ぎないとまで述べています⁶。しかし、本件括弧書きで明示されている「資産」や「損害賠償責任」が単なる例示に過ぎないというのは論拠が乏しく、文理を重視する立場からは厳しく批判されています⁷。その意味から、上告審においては、文理に忠実な「保険の目的」の解釈が示されることが期待された⁸の

⁶ 吉村政徳「日産自動車 CFC 事件」（税務弘報、2025 年 3 月）は、「改正時の説明を重視する以上、潜脱防止という平成 7 年度税制改正の趣旨を考慮する必要があるが生じた結果、損害保険に限定されない、すなわち政令に挙げられた『資産』や『損害賠償責任』を単なる例示と解するようになったように思われる。改正時の解説との整合性を守るために、かえって法文を無視するという主客転倒した状況に陥ってしまった。」(61 頁)と述べています。

⁷ 河野良介「外国子会社合算税制の非関連者基準充足性」（ジュリスト・2024 年 12 月 No.1604）は、「原判決（引用者注：控訴審判決のこと）は本件括弧書きの『保険の目的』を保険事故発生の客体とする納税者の解釈論を実質的に参照したものと思われるが、このような解釈論は損害保険を前提とする旧商法の文言解釈の借用に過ぎず、生命保険責任保険契約との関係で同様の解釈が直ちに成り立つわけではない。『損害賠償責任』も『保険の目的』として限定列挙されている本件括弧書きの文言を踏まえれば、『保険の目的』を保険事故発生の客体ないし保険危険が担保される対象と読むのは相当無理がある。」(11 頁)と述べています。

⁸ 木山泰嗣「保険業を営む特定外国子会社等に対する外国子会社合算税制の適用除外要件である非関連者基準について定めた措置法施行令 39 条の 117 第 8 項 5 号括弧書きの解釈が示された事例」（税経通信、2024 年 10 月）は、「上告審においては、文理から離れた原審の解釈を是正するものである以上、文理に忠実な解釈として『保険の目的』の意義が明らかになることが望まれた。」(143 頁)と述べています。

ですが、上告審では、上記3(2)①のとおり、第一審と異なり、「保険の目的」という文言の解釈を避け⁹、保険加入者の経済的不利益の保障、填補を目的とするものとして結論を導いています。すなわち、上告審は、本件元受保険契約における保険金収受の経済的実態を重視し、本件括弧書きの意義につき、非関連者の資産又は損害賠償責任に係る経済的不利益を担保する保険であるという、ある種「素直な」解釈を示したものといます。そもそも B 社が C 社と本件元受保険契約を締結した動機は、B 社の債権回収リスクをカバーするためであって、本件各顧客の生命、身体等に対する保険危険というのは、本件元受保険契約に基づき、その給付が実行されるきっかけに過ぎないというべきと考えます。控訴審のいう、「本件元受保険契約は本件各顧客の生命、身体等に対する保険危険を担保する保険契約である」が事実ならば、保険金の給付は、本件各顧客及びその親族に対しなされなければならないこととなります¹⁰。

(2)キャプティブ再保険は租税回避か

上記1のとおり、本件事業年度における A 社の収入保険料全体に占める C 社を除く非関連者からの収入保険料の割合は 48.2%となり、C 社からの収入保険料は全体の 2.2%となるため、C 社からの収入保険料が関連者からのものか、非関連者からのものかが、外国子会社合算税制発動の分岐点となっています。A 社はタックス・ヘイブンである英領バミューダ諸島で設立された日産自動車の 100%子会社であり、A 社の収入保険料の半分近くが C 社を除く非関連者からのものであることを考慮すると、日産自動車は当初より、我が国の外国子会社合算税制を意識して、同税制が適用されないようグループ内の再保険スキームを構築していたことが窺われます。

⁹ この点につき、木山・前掲注(8)は、『『保険の目的』という文言に着目すると、平成 7 年改正で導入された税制改正の立法趣旨から離れて、他の法分野である保険法(旧商法)の概念の解釈論を経由しなければならなくなる可能性もある。同改正の趣旨目的と通常の保険契約の目的を考慮すれば、改正経緯に即した解釈が導きやすいとの思惑が働いたものと思われる。』(142・143 頁)と述べています。

¹⁰ 太田洋「日産キャプティブ再保険 CFC 課税事件最高裁判決の分析と検討(下)」(国際税務、Vol.44 No.11)は、「結局、これは、再保険の対象となる元受保険には(人保険である)生命保険も(物保険である)損害保険もその両者の中間的な保険もあり得るにも拘らず、再保険自体は損害保険である(引用者注：再保険は、その対象となった元受保険が生命保険であっても損害保険であっても、その性質は損害保険とされている)ために、それを前提として、(物保険である)損害保険を前提とする『保険の目的』という法律用語をそのまま使ってしまったことによる立法の(ある種の)『不具合』『不備』というよりは、立法の際にあらゆる事態を想定しきれないがために必然的に生じ得る『不具合』と解する方が適切であろう)に、解釈上どのように対処すべきかが問題となった結果、生じた事態であるといえよう。」(49 頁)と述べています。

ところで、一般的に我が国企業が自社及び自社グループの保険リスクをヘッジするため再保険を引き受けるキャプティブ(Captive)保険会社を海外に設立する場合、欧米の多国籍企業の例に倣い、規制の比較的緩やかな英領バミューダ諸島などの租税回避地を利用することが多いといわれています。この背景としては、①キャプティブ保険会社を国内で一般保険会社として設立する場合、資本金基準やソルベンシーマージン基準など業法の厳しい監視下におかれるため必要以上のコストがかかり、経済合理性がないため、日本国内でキャプティブが設立された事例がない¹¹、②日本の保険業法が、日本の企業が国内のリスクについて海外の保険会社と直接に保険契約を締結することを禁止していることが挙げられています。したがって、我が国企業が使っているキャプティブは、海外の再保険キャプティブのみということとなります¹²。そうすると、我が国国内にキャプティブ再保険会社を事実上設立できないことから、自社及び自社グループの保険リスクをカバーするため、本件のように、海外の、それも事業環境が整っている英領バミューダ諸島にキャプティブ再保険会社を設立すること自体には一定の経済合理性があるといえそうです。

平成 21 年の外国子会社配当益金不算入制度の導入により、外国子会社合算税制の制度趣旨について、従来の、軽課税国に所在する外国子会社に留保所得を蓄積することによる租税回避の防止から、日本の課税ベースの浸食への対抗措置としてこの制度を捉える考え方が有力になりました¹³。また、最近でも、みずほ銀行事件最高裁判決の調査官解説では、「同税制(引用者注：外国子会社合算税制のこと)については、所得の外国子会社へのいわば付け替えによる日本の課税ベースの浸食の防止という観点から説明されることになろう」¹⁴と述べています。すなわち、課税ベースの浸食の有無が、本来、我が国の外国子会社合算税制発動のトリガーとなるべきということになります。ところが、本件では、本件再保険収入をバミューダ法人 A 社が社内に留保したところで、そもそも日産自動車の課税ベースを侵食している訳ではないし、上記のとおり A 社は非関連者からの収入保険料も収受していることから実体のある会社であることが推定されます。

¹¹ 古橋隆之「タックス・ヘイブン対策税制の『非関連者基準』の改正点」(2018 年 1 月 22 日)(<https://gentosha-go.com/articles/-/13969>)(令和 7 年 4 月 7 日最終確認)

¹² 渡辺裕康『ファイナンス課税 [第 2 版]』(有斐閣、2012) 232～235 頁参照。

¹³ 増井良啓＝宮崎裕子『国際租税法 [第 4 版]』(東京大学出版会、2019 年)は、「平成 21 年度改正で外国子会社配当が益金不算入とされたため、日本の支配株主に配当しないことをもって不当と見る考え方をそのまま維持することは困難になった。」(187 頁)と述べています。

¹⁴ 志村由貴＝佐藤政達「最高裁時の判例」(ジュリスト・2024 年 5 月 No.1596) 110 頁参照

そうすると、本件で日産自動車に対し A との合算課税を認めることは、所謂オーバーインクルージョン(過剰包摂)の疑義が生じる事件であるといえます。もちろん、そうはいつでも、(結論は別にして)本件控訴審判決が正しいといっているのではなく、規定上合算課税されてしまうことは理解しつつ、制度本来の趣旨に照らし、租税回避のないところに課税が行なわれる結果となってしまうという点を指摘したいと思います¹⁵。

以上

¹⁵ 太田・前掲注(10)は、「本件連結事業年度の時点においては、平成 29 年度税制改正による第三者介入取引についての非関連者基準に関する改正(引用者注：取引対象となる資産等が、外国関係会社から非関連者を介して関連者に移転されること又は関連者から非関連者を介して外国関係会社に移転されることが『あらかじめ定まっている』場合には、外国関係会社と非関連者との取引は関連者取引とみなすという改正をいう。)は施行されておらず、非関連者を介在させること自体は『相当の理由があると認められる』とされていた以上、上述のとおり、本件スキームによっても、わが国の課税ベースは特に『浸食』まではされていないと解し得ることにも鑑み、本件で Z (引用者注：本稿では A 社) が収受する本件再保険収入について日産(納税者)に CFC 税制に基づく合算課税をするに関しては、抑制的に考えるべきように思われる。」(57 頁)と述べています。