

## 損害保険の自国保険主義と税制 : 米国連邦消費税との関連について

大石, 正明  
九州大学経済学部 : 客員教授

<https://doi.org/10.15017/4371083>

---

出版情報 : 経済學研究. 64 (5/6), pp.353-376, 1998-06-30. 九州大学経済学会  
バージョン :  
権利関係 :



# 損害保険の自国保険主義と税制

——米国連邦消費税との関連について——

大 石 正 明

## 目 次

1. はじめに
2. 保険と税との関連
  - (1) 元受け保険契約に係る事柄
  - (2) 再保険契約に係る事柄
  - (3) 保険と税
3. アメリカ合衆国の連邦消費税と保険
  - (1) 問題の発端
  - (2) 関連法規
  - (3) 関連保険条項
  - (4) 貿易条件・保険契約の概要の整理
  - (5) 米国側の主張
  - (6) 米国歳入庁の主張の変遷
  - (7) 自国保険主義の規制と保険契約との関連
  - (8) 連邦消費税を回避・軽減するための対策
    - a. 貿易条件に係る策
    - b. 保険契約当事者に係る策
    - c. 保険金額・担保危険・保険料に係る策
    - d. その他の策
  - (9) 対策に関する私的見解
4. まとめ・提言

## 1. はじめに

平成7年6月7日に公布された新保険業法(法律第105号)第185条では、外国保険業者が、日本にて営業を行うためには、日本に支店を設置し、大蔵大臣の免許を取得しなければならない

い、と規定されている<sup>1)</sup>。更に同法第186条では、海外直接付保が規制されている<sup>2)</sup>。これは、大蔵大臣の許可を受けない外国の保険業者が、日本に所在する物件等に係る保険契約を直接締結した場合、保険業法の適用が困難となり、保険契約者の保護に齟齬を来す恐れがあるという理由によるものである。更には、国内保険業者と海外保険業者との間の公平を失すおそれがあるため、と説明される<sup>3)</sup>。この海外直接付保規制の例外としては、国際性に富む商取引に係る保険が例示されている。例えば、国際的に売買され輸送される貨物の貿易取引においては、輸出者・輸入者何れが運送途中のリスクに係わる保険を手配をすべきであるかは、当事者の自由意思に委ねた方が好ましい為、外航貨物海上保

1) 保険業法第9章外国保険業者第1節(免許)第185条では次の様に規定されている。「外国保険業者は、第3条第1項の規定に拘わらず、日本に支店等(外国保険業者の日本における支店、従たる事務所その他の事務所又は外国の保険業者の委託を受けて当該外国保険業者の日本における保険業に係る保険の引き受けの代理をする者の事務所をいう。)を設けて大蔵大臣の許可を受けた場合に限り、当該免許に係る保険業を当該支店等において行うことができる。」

2) 第186条では次の様に規定されている。「日本に支店等を設けない外国保険業者は、日本に住居若しくは居所を有する人若しくは日本に所在する財産又は日本国籍を有する船舶若しくは航空機に係る保険契約(政令で定める保険契約除く。)を締結してはならない。ただし、同項の許可に係る保険契約については、この限りでない。」

3) 江頭憲治郎、小林登、山下友信著「損害保険実務講座 補巻 保険業法 平成8年度施行法解説」(有斐閣 1997年)172頁参照

険は、海外直接付保規制の適用除外として取り扱われている。輸出者が自国以外の、例えば輸入者の属する国の免許保険業者に、また、逆に輸入者が輸入国以外の第三国に所在する保険業者に保険手配することが認められている。実態的にも、国際取引を行う法人契約者は、個人契約者と異なり、国際取引法・慣行などにも通暁しているのが一般的である。自国の免許保険業者以外の他国の保険業者に付保する際には、当該保険料が国際的に見て至当な水準であるか、保険条件は自分の要求するものと合致しているか、また更に、保険金の支払が確実に為される信頼出来る保険業者か否か、保険関連情報・貿易関連情報・損害額削減策立案能力並びに弁金請求能力等も十分に有している保険者か、といった諸点について十分に判断出来ることが保険契約者に求められる。法人契約者は上記諸点を自ら判断し起用保険者を決定する。実際上は、元受け保険ブローカーの介助を受ける度合いも高いため、保険契約者が自国以外の他国の保険者に保険を付保しても、保険の専門家同志の取引となり、個人契約者の場合とは異なり、問題が少なくとの判断によるものであろう。この外航貨物海上保険以外にも、国際海上物流に利用される日本国籍船舶に係る船舶保険、海外旅行傷害保険、航空・宇宙保険と共に、保険者間で取引される再保険に関しても、海外直接付保が認容されている<sup>4)</sup>。つまり、海外直接付保の規制が、主として認可保険種目単位で規定されている。

一般的に建物などの不動産に関する、いわゆる所有利益という被保険利益<sup>5)</sup>を対象にした物保険では、上記の海外直接付保規制・自国保険主義の実効はある。しかし、経済活動がグローバル化し、生産拠点の海外シフトが伸展すると

いう事態により、火災保険などの所有利益に関する物保険に係わる「保険の目的」<sup>6)</sup>の海外移転を招くのみならず、所有利益以外の、例えば収益利益という被保険利益についても、自国保険主義の枠組を越えた、国際的に競争力のある保険市場にて保険手配を行おう、という企業行動が誘発される。この結果、所有利益などの地域・国籍に縛られる度合いの高い被保険利益は別として、その他の地域属性の比較的低い被保険利益に関しては、自国保険主義の枠組を越え、より優位性のある保険市場、リスク・ファイナンスを志向する様になろう。更に、企業が

4) 令第19条、規則第119条参照。尚、再保険契約に関しては海外直接付保が認容されているが、再保険契約であれ、保険契約の一種であり、保険契約の範疇を逸脱するものでは有り得ない。しかし、再保険は元受け保険者の財務諸表 balance sheet 等をプロテクトする機能があり、この機能を重視した財務的再保険も出現している。また、損害保険は一事故損害額が巨額になる可能性も高く、集積リスクもあり、再保険の利用が頻繁に行なわれ、大数の法則が追求されている。しかし、生命保険に関しては、本邦保険者は、損害保険と比較し、再保険の利用度合いは低い。最近では、中堅生命保険会社を中心として、生命保険の再保険が国内市場で議論されている模様。損害保険における積立保険の再保険は、果して保険として成り立ち得るのか、などの点を含み、今後議論されるもの、と推測している。その意味でも、再保険の意義が今後検討され、海外直接付保などとの関連でも再検討されると思われる。

5) 大森忠夫「保険学全集31 保険法」(有斐閣 1970) 66～67頁には次の様に説明されている。「損害保険契約が有効に存立するためには、原則として、保険の目的につき保険事故が発生することにより被保険者が経済上の損害を蒙るべき関係にあること、逆にいえば保険事故が発生しないことにつき経済上の利益を有する関係にあることが必要とされ、かつ保険事故発生に際して支払われる保険金は実際に生じた損害額をこえてはならない、とする法則が要請される。」

6) 「保険の目的」とは保険の保護の対象となっている客体物を言う。西島教授は「保険契約は、偶然の事故が発生した場合に保険給付が行なわれる契約である。この事故は、あるものについて発生するのであるが、物保険または財産保険においては、この保険事故発生時の客体を、商法上保険の目的と言う。保険事故発生時の客体としては、有体物、債権その他の権利、全財産、自然人などがあげられる。」と説明されている。西島梅治著「現代法学全集26 保険法第二版」(筑摩書房 1988年)98頁参照

資本の論理で国境を越えた経済活動を志向し、関連企業同志のリスクを企業グループ全体のリスクとして把握しよう、と試みる多国籍企業が出現すると、既存の保険をリスク・ファイナシングの一手段として位置付け、既存の保険以上に経済的効率の高い保険移転以外の代替手段 ART alternative risk transfer (financing) が模索される。この様に国際的優位性を求め、本邦保険業者の提供する保険商品に満足しない本邦法人保険契約者は、海外保険業者・非免許保険業者に直接保険を手配しようとし、監督官庁に許可を申請する度合も高くなろう<sup>7)</sup>。このような過程を経て、ラージリスク分野では必然的に世界各国の保険市場の同質化が伸展するものと推測される。しかし、この自国保険主義の規定を有効に為らしむ手段としては、保険業法に規定する以外にも方法がある。例えば、外航貨物海上保険の場合には、貿易代金の決済に利用される信用状に保険証券発行者の所在国を特定する方法、外国為替管理法により保険料・保険金の非免許保険業者との送金を規制する方法、輸入通関の際国内免許保険業者発行の保険料証明書の提示を求める方法、海外非免許保険業者に支払われる保険料に対して課税する方法、外国の非免許保険者に支払われた保険料の保険契約者の法人税算出時における損金算入否認などである。

本稿では、今後保険の付保地の自由化、保険

商品の規制緩和、保険料率の自由化、保険代替手段の伸展、保険募集チャネル・方法の多様化が予測される中で、特に外航貨物海上保険分野で発生した、外国保険業者に支払われた保険料に対する課税という形態の、アメリカ合衆国で1980年代に行われた差別・自国保険主義の追求に関して、その概要を紹介するものである。そして、その前例を通じ、保険の国際化・自由化が伸展する中で、今後の保険と税との関係の在り方を模索するものである。

元受け保険契約に関しては、かつて、付保地の自由化に関連して、海外プロジェクトがフルターンキー<sup>8)</sup>で契約締結される際に、いわゆる条件差保険・裏保険が採用され、自国保険主義を回避する手段が採用された。これは受注者側に工事完成までの全責任が存在していたため、条件差保険などの採用が可能であった。しかし、現在は、民活を目指した BOT BOO<sup>9)</sup>契約が主流となり、途上国・発注者側と共同した事業の展開を行うことが、代金回収のためにも必要となって来ている。単に請負契約に基づいて工事を完工させるのみではなく、工事完成以降の商業生産・販売促進に携わる必要がある。この結果、工事完成以降の商業生産中のリスクをも保険化する必要があり、フルターンキー契約に際して採用された、受注者のリスクのみを基本的

7) 保険業法第186条(日本に支店等を設けない外国保険業者等)では第2項では次の通り規定している。「2. 日本に支店等を設けない外国保険業者に対して日本に住所若しくは居所を有する人若しくは日本に所在する財産又は日本国籍を有する船舶若しくは航空機に係る保険契約の申込みをしようとする者は、当該申込みを行う時までに、大蔵省令で定めるところにより、大蔵大臣の許可を受けなければならない。」更に、同条第3項では、大蔵大臣が海外直接付保許可する際の判断基準が明示されている。

8) full turn key 型契約。一括受注契約の意。途上国等に所在する発注者は、工事に対する要求内容を請負業者に指示し、請負業者が設計・資機材調達・建設工事まで全てを自らのリスクで行う方式。建設工事が完了し、試運転を行い、約定通りに工事が終了している事実が関係者により確認され、鍵が廻され、その鍵を発注者に渡し、鍵を再度オンにすれば運転可能な状態まで請負業者がリスクを負担する為、この名称が付けられた。

9) build operate transfer, build own operate の略。建設工事が完了以降も、商業生産・商品販売を行い、その販売利益より建設工事代金を回収する、という契約方式。

にカバーする裏保険・条件差保険という手段を、同じ様に採用することは困難となって来ている。一方、再保険契約面では、各種のファンディング・プラン<sup>10)</sup>が採用され、保険に該当するの否かの協議が、英国などの保険先進国では開始されており、保険料として控除出来るか否かが問われている。保険代替手段の一つとして位置付けられるキャプティブに関しても、キャプティブに支払われる保険料の損金算入問題が米国などでも論議されている<sup>11)</sup>。

仮に、法人保険契約者の保険手配の一つの理由が、保険料の損金処理に存在するならば、今後各種の規制緩和・自由化・国際化が伸展する

中で、国家が海外シフトする保険料を捕捉し、税収確保という目的で、アメリカ合衆国の例の様に、その課税権の行使という形で、自国保険主義を追求してくる可能性もある。更に、ハイブリッド保険の伸展が元受け・再保険の両面で進捗すると、「保険とは何か」「保険料として認容出来る為の要件は何か」といった、金融他業態の提供する金融商品と保険との差違が問題とされるケースも起こり、損害保険と税という古くて新しい問題は、国際税制とも関連を深め、変革の時代が到来している今、再検討される必要あるのでは、とっている。

10) 元受け保険における無事故戻し・優良成績戻しと同様に、再保険引受成績次第で、当該年度の保険料を返戻したり、追徴したりする方式。

11) 同一企業グループ内のメンバー会社の各種のリスクを引き受ける為に設立された保険子会社で、海外の税制に有利な国に設立される場合が多い。日本に於いては、船会社が船籍移転・海外船員の雇用などもあり、比較的早い段階よりキャプティブの創設に熱心であった。キャプティブ設立の目的に関しては、保険コストの削減・保険填補の範囲の拡大・租税対策・企業グループ全体のリスク・マネージメント遂行などが一般的に指摘される。しかし、保険引受・保険金支払の時間差を利用した資金運用機会の拡大・再保険による為替リスクヘッジ・より有利な利配収入を目指した資本移転なども、その創設の目的に最近では加えられる。キャプティブとアメリカ合衆国歳入庁との議論については、次の四段階に分類出来る。第一段階 キャプティブ創設期、第二段階 キャプティブの引受対象を子会社に拡大した初段階、第三段階 キャプティブが第三者リスクを引受始めた段階、第四段階 ハイブリッド保険商品の出現し始めた段階。第一段階は、親会社の完全所有の子会社としてキャプティブが活動し、元受け・再保険を問わず、実質的比例再保険により、保険料と填補責任のシフトが行なわれており、キャプティブの保険者としての実体が未発達な段階で、その意味では歳入庁の主張する「経済同一体論」は妥当である。第二段階では、親会社からの保険料がキャプティブ全体の保険料に占める割合を不問にして、親会社の保険料損金算入が否定され、更に他の子会社の支払保険料に関しても、「経済同一体論」より実質的なリスクの移転は無いとして、損金算入が否定された段階。この段階では、歳入庁の見解は、第一段階の見解に従うと共に、当時の財務事情等に左右されたものではないか、と推測される。第三段階では、1991年のオールステート、ハーバー、オーシャンドリリング、

ユーホールなどのケースでは、歳入庁は、キャプティブが別法人であれば、完全所有であれば、その企業グループ内の保険契約者のキャプティブに支払った保険料に対する損金算入を否定した。しかし、歳入庁はグループ関連企業からの保険料とグループに関連の無い企業からの保険料、つまり非関連保険料との割合と、キャプティブと親会社等との資本関係に議論を集中し過ぎている、と判断出来る。第三者リスクを引き受けることにより、キャプティブが独立した保険業者として、大数の法則などに準拠し、実質的にリスクの移転を受けている、とその性格が変質した段階、と位置付けられる。そして、第四段階では、保険が変質することにより、キャプティブと税との問題が再燃する可能性がある。例えば、最近言われる、金融再保険が採用されたり、又はファンディングプランを元受け契約にも採用した様な場合である。

12) 保険の担保条件と税との関連では、海上保険の輸入税保険がある。また、海外建設工事に係る保険の場合、工事請負金額と輸入税との関係がかってはしばしば問題となった。海外建設工事の場合、輸入税は発注者が負担し受注者が負担しないケース、減税された輸入税を発注者が負担するケース、全くの免税となるが免税は最初の船積み分のみで、事故が発生したことにより新たに輸入される修理修復用の代替品については、輸入税が減免されないケースなどがある。特に、最後のケースでは、当初の工事請負金額には輸入税額が含まれていない為、保険金額・保険価額の多寡が議論となるケースもあった。また、同一プロジェクトでも、P/P permanent permit cargo T/A temporary admission cargo, I/L import license cargo に分類され、各々に適用される輸入税の取扱いが異なる場合もある。事故が発生し保険金を回収する際に、保険会社と輸入税に係わる損失の取扱いについて、無駄な議論をしないよう、事前に確認しておく方が良い。

## 2. 保険と税との関連

先ず元受け保険と再保険に分けて、最近の動向を見ると、筆者の記憶する範囲では、次の様な事柄が近年発生している。

### (1) 元受け保険契約に係る事柄<sup>12)</sup>

・外航貨物海上保険が CIF 輸出貨物に関して、輸出者により輸出国の免許保険業者に手配され、保険証券が裏書されることにより、輸入者に譲渡された。輸出者は自己の関連代理店を通じ、当該保険契約を締結し、関連代理店は約定された代理店手数料を受領した。輸入国の通関は FOB 通関であり、当該貨物の CIF 価額より、海上運賃と輸出者が支払った保険料を控除し、FOB 価額を算出していた。このケースで、当該関税当局が問題にしたのは、保険契約者たる輸出者と関連代理店が実質的に同じ資本により経営される事業体であるとすれば、本来輸出者が保険事業者を支払ったのは、保険料と代理店手数料との差額であり、CIF 価額より単純に保険契約者が支払った代理店手数料込みの支払保険料を控除して評価額を算出することは妥当でない。よって、該当する輸入貨物に係る課税評価額を見直し、差額分の税を追徴する、というものであった<sup>13)</sup>。

・輸出された貨物が輸入地に到着後、暫く保管されたり、保管後に組み立てられ、完成機械として販売される場合、輸入地到着時までの貨物海上保険と、到着以降の保管中の火災・盗難事

故のための火災保険などと、更には組み立て作業中の保険とを各々別個に手配することは煩瑣であるとして、海上保険を延長して保管中・組立中もカバーする方法が採用される場合がある。保険証券が複数に分割されると、事故がどの保険でカバーされている期間に発生したか不明のケースも有り得るので、保険の切れ目を無くすためにも、貨物海上保険を延長し、到着後の保管中・簡単な組み立て期間中も併せ担保するという、いわゆる marine cum<sup>14)</sup> erection なる保険が手配される場合がある。被保険者の利便性を考えれば、保険期間を延長し、該当保険証券の数を減少させることも、上記の理由より、一理あると推量する。しかし、輸入国に到着した後は、当該貨物は当該輸入国の所在物件として取り扱われなければならないとして、海上保険料以外の到着以降の保管リスク・組み立てリスクに係る保険料に対して、例え、海外直接付保適用除外とされる保険種目である外航貨物海上保険にて引受けられていても、リスク・保険引受けの実態は当該国所在物件に関するものである、と判断せざるを得ない。従って、国内所在物件の、海外の非免許保険会社への直接付保となり、保管中・組み立て期間中のリスクに係わる保険料については、連邦消費税などの課税対象となる、とされた。

・生産物賠償責任保険では、設計リスク・製造リスク・加工リスク・販売リスクなどが考えられる。当該リスク負担者の所在する国の免許保険業者に、当該リスク負担者は付保すべきである、とされたケースもあった。例えば、親会社たる製造業者が海外の子会社たる販売会社の販売リスクまで含めて、販売会社を共同被保険者

13) 海上運賃に関しても、キックバックなどの運賃の返戻制度が存在し、CIF 輸出貨物に関する FOB 通関の場合は、保険と同様の問題が発生する可能性がある。

14) cum とは、ラテン語で「with」の意である。

とする保険契約を、親会社の属する国の免許保険業者と締結した場合は、実質的に販売会社の属する国の保険業者が保険引受機会を失い、保険業者としての収入が期待出来ないばかりでなく、当該国家としても保険業者よりの税収が減少を来すことに繋がる。よって、販売会社が実質負担した、親会社の手配した販売会社を共同又は追加被保険者とする賠償責任保険の保険料の一部について、販売子会社の所在する国家としては、自国所在リスクとして、課税対象であると判断されたケースもあった。

## (2) 再保険契約に係る事項

・日本に所在する外資系保険会社に対して、移転価格税制に基づき、税務当局より追徴課税されたケースがある<sup>15)</sup>。本ケースは、「日本が移転価格税制を本格的に適用した初めてのケース」であり<sup>16)</sup>、出再保険スキーム並びに出再保険料の妥当性が問われたものである。当該ケースでは、同業他社と比較した場合に、つまりマーケットスタンダードと比較すると、出再保険料が多すぎると判断され、追徴課税処分となったものである。しかし、保険業者として、元受けし

たりリスクをどのような出再スキームによりプロテクトするかは、各社個別独自の再保険戦略であり、各社の当時のポートフォリオによっても、また個別案件のPML<sup>17)</sup>などによっても、出再戦略は異なるのが一般的である。よって、マーケットの水準と比較するという手法が、必ずしも全ての場合に適用することが可能であるとも思われない。

・填補限度額と払い込み保険料とが略同額となる様な再保険は、保険リスクの存在がなく、再保険契約とは認められない、として払い込み再保険料を損金として認容することが否定されている。アメリカ合衆国の Financial Accounting Standards Boards of the Financial Accounting Foundation は、1992年12月に No. 122. A Financial Accounting Series Statement of Financial Accounting Standards No. 113 Accounting and Reporting for Reinsurance of Short-Duration and Long-Duration Contracts を発行し、保険契約として認容される為には、各種の保険リスクのうち、「significant insurance risk」の引受と、「a significant loss」が発生するかもしれない、という懸念を再保険業者が認識している合理的可能性が必要、としている<sup>18)</sup>。

## (3) 保険と税

税務当局も保険が進化の中で、保険とは何

15) 日本経済新聞 1991年3月1日朝刊, 1991年3月20日夕刊, 1991年4月19日朝刊, 1994年4月13日朝刊, 参照

16) 日本経済新聞 1994年4月13日朝刊記事

17) probable maximum loss の意。予想最大損害額。この額を算出する専門家も世界には存在する。特に、ロンドン再保険市場の認める専門家を起用し、再保険処理をスムーズに進めることが画される場合もある。額算出手法は世界画一ではなく、本邦リスク・エンジニアリング会社なども、世界に通用する算出技術を習得し始めている。理論的にはこのPMLが正しければ、その額以上の損害の発生する可能性は皆無となり、元受け保険者も保有することが可能となる。しかし、元受け保険契約で、算出されたPMLに基づき責任限度額が設定されることも稀であり、再保険手配もPMLまでしか手配しない、ということとは実質的に困難であり、保険金額・填補限度額に基づいた出再が行なわれるのが通常である。

18) 其の他 Emerging Issues Task Force Issue No. 93-6 Accounting for Multiple-Year Retrospectively Rated Contracts By Ceding and Assuming Enterprises, No. 93-14 Accounting for Multiple-Year Retrospectively Rated Insurance Contracts By Insurance Enterprises and Other Enterprises By Insurance Enterprises and Other Enterprises 参照。吉澤卓哉「集積損害による保険引受リスクのヘッジについて—保険先物と金融再保険を中心に—」(損害保険研究第456巻第1号・財団法人損害保険事業総合研究所1994年5月)124~127頁参照

か、保険と融資の違いは何処にあるのか、等々保険先進国の動向に着目している。保険という概念は再保険でも元受け保険でも差違は無く、再保険市場にて発生している事柄は、元受け保険にも波及する可能性は高い。保険の専門家としての保険者間で取引される先端的保険が、ブローカー等の助力もあり、益々保険の専門家として養成される法人契約者にとって、魅力ある保険商品であれば、元受け保険市場でもその採用の可能性が検討されよう。更に海外保険者への直接付保も今まで以上に検討される可能性があり、この結果元受け保険料・再保険料の tax deductibility と、消費税課徴などの様な税務関連事項が、現在以上にリスク・マネージメント上も重要となって来ると、推察できる<sup>19)</sup>。

### 3. アメリカ合衆国の連邦消費税と保険

本稿では、海外直接付保が基本的にも国際的にも認容されている外航貨物海上保険の保険料に対する、アメリカ合衆国歳入庁の主張した連邦消費税課徴の問題を取り扱うものである。ここでいう、外航貨物海上保険とは、前記の保険期間・区間を延長した marine cum erection の様なものではなく、世界的に標準とされている保険区間・期間・てん補の範囲による物保険の引受である点を、念の為前以って指摘させて頂く。

19) 本邦に於いては、保険審議会の提案もあり、個人分野での積立保険の開発が盛んに行われた。この積立保険は、通常 NCR no claim return 保険期間中に保険事故の発生が無いことによる保険料の無事故戻し、の考え方を援用したもの、とも言われる。実際第三分野の傷害保険等の積立保険では全損失効が採用されており、全損失効契約分の保険料が、満期返れい保険料に加算される。

#### (1) 問題の発端

本邦輸出者が米国に向け、商品を輸出する場合、通常は FOB, C&F, CIF 等の何れかの貿易取引条件が選定される。コンテナ詰め貨物のためには FCA Free Carrier Attachment などの条件もあるが、某本邦総合商社の場合、船舶・航空機等の運送手段を問わず、全ての輸送モードを包含した、米国との輸出入契約に就いては、92.5%が上記三貿易取引条件にて行なわれている、という報告もある<sup>20)</sup>。よって、基本的には、これらの貿易取引条件に関してのみに言及し、本邦より米国向けの輸出について検討し、その問題の所在を明らかにしたい。

先ず、FOB, C&F であるが、これらの貿易条件では、米国在住の輸入者が、日本に於いて航洋本船に貨物が積み込まれた以降の運送リスクを負担する。よって米国の領海・領土に貨物が到着する以前(輸出港にて本船に貨物が船積みされた時)より、米国輸入者が、保険の目的である貨物の滅失・損傷に対して被保険利益を有し、自己のために米国輸入者は米国の免許保険業者に外航貨物海上保険契約を締結する。即ち、本邦輸出者は、輸出貨物が航洋本船に積み込まれるまでの間のリスクのみ負担するもので、輸出者は、いわゆる輸出 FOB 保険<sup>21)</sup>を自己のために締結し、当該保険証券を輸入者に裏書譲渡する必要はない。単純に、輸出者は、輸出者の負担する期間・区間のリスクに関して、自己を被保険者とする保険契約を締結し、米国の輸入者も自己のリスク負担となる海上輸送中並びに米国内陸輸送中のリスクに対する保険を、自己を

20) 産業経営動向調査研究報告書第21号 我国で使用されるトレード・タームズ(貿易定型取引条件)の動向調査 日本大学経済学部産業経営研究所1997年4月135~136頁参照

被保険者として締結する。リスク負担者が自己のリスク区間に対して、各々別個の保険を手配するのである。このため、米国輸入者は米国領内のリスクに関しては、米国の免許保険業者に保険手配するので、連邦消費税の問題は基本的には発生しない。

他方、CIF 契約の場合は全く事情が異なる。つまり、輸出者は自己のためと同時に、同一保険証券で、米国輸入者のリスクも保険でカバーされるように保険を手配する。即ち、一枚の保険証券により、輸出者のリスクも輸入者のリスクもカバーされることになる。一枚の保険証券で、貿易関係者両者のリスクが、間断なくカバ

一されることになる。また、保険証券は輸出者より輸入者に対して裏書譲渡される。また、仮に輸入者が売買契約をキャンセルして、輸出者に当該貨物に関するリスクが戻って来た場合でも、つまり未泌利益 contingent interest が発生した場合でも、当該保険証券が利用出来るという利点がある。しかし、保険料面では、輸出者が輸入者のために保険業者に立替払いして、CIF 代金として後日回収することになる。つまり、輸入者にとっては、保険料は実質負担するが、保険業者は輸出国の保険業者であり、輸入国・自国の免許保険業者ではないという事態が発生する。輸入者の負担する輸入国内のリスク

21) 和文約款により引き受けられている。通常の外航貨物海上保険は、港から港までの保険であったが、次第に輸出入に係わる物流の全域をカバーするように進化して来た。つまり、port to port を保険区間とする保険から、倉庫間 warehouse to warehouse を保険区間とする保険に進化して来た。この為、通常の外航貨物海上保険には、倉庫間約款が挿入されたり、運送約款により、保険者の責任の始終期が、貨物が輸出地の特定された倉庫より搬出された時に開始し、通常の運送過程を経て、輸入地の奥地の倉庫に搬入される迄、と規定されるのが一般的である。しかし、地震リスクに関しては、和文約款の輸出 FOB 保険と外航貨物海上保険とは、その取扱いが全く異なる為、注意が必要となる。前者は輸出港にて貨物が航洋本船に積み込まれるまでの保険であり、対象となるメインの巨大リスクは台風・津波・火災などと共に、地震がある。しかし、一般的に国内の財物に係る保険には、全て地震免責条項が挿入されており、地震に関しては、特約を付し、追加保険料を支払うことによるのみ、復活担保の途が残されている。しかし、東京などの、いわゆる第五地区では、地震の発生する可能性も高く、また貨物の集積度も高い為、保険料率もそれなりに高率となり、輸出 FOB 保険に於いて、地震が復活担保されているケースはそれ程多くは無い、と推測される。一方、外航貨物海上保険の場合は、貨物が洋上に存在する間に発生する各種リスクを想定して引受が開始された保険である。この為、洋上における地震リスクの危険度合は、陸上における地震リスクの度合と、全く異なる、と位置付けられており、地震リスク免責条項は存在しない。つまり、外航貨物海上保険の場合は、保険の引受条件が全危険担保であれば、包括責任主義の採用により、例え、貨物が陸上に在っても、地震リスクによる損害に対して保険者有責となる。しかし、外航貨物海上保険でも、保険条件

がオール・リスク条件以外の、1963年版 WA 条件・FPA 条件では、地震リスクは担保危険として明示されておらず、保険者免責となる。1982年版約款の B 条件は、通常 WA 条件と、その填補の範囲が略同一と一般的には説明されるが、地震リスクに対しては、列挙危険として明示されており、分損担保条件と取扱いが異なる。更に、CIF 輸出の場合でも、国内 FOB 買い契約を締結する際は、地震リスクの取扱いが異なる。つまり、メーカーが商社に国内 FOB にて売り、当該商品を商社が CIF 輸出した契約に於いては、メーカーは FOB 時点までのリスクを負担しなければならず、その自己の負担するリスク区間に関して輸出 FOB 保険・和文保険約款を締結し、商社は FOB 以降の自己の負担するリスク並びに買い手の為に外航貨物海上保険を手配する。輸出者たる商社の手配した外航貨物海上保険は、商社たる輸出者並びに輸入者の被保険利益の為に保険であり、メーカーを追加被保険者とするものではない。よって、商社の手配した外航貨物海上保険に於いては、メーカーは、何ら被保険利益も有せず、当然保険金の請求権もない。

しかし、一般的に輸出貨物の場合、例えば国内 FOB 貨物であっても、国内買いに係る条件に関しての照会は、事前に保険者より無く、倉庫間約款・運送条項の訂正も無く保険証券が発行されている。よって阪神淡路大震災の様な、巨大損害が発生した場合は、CIF 輸出されている貨物に関しては、オール・リスク条件で外航貨物海上保険証券が発行されていれば、国内 FOB 買いであるか否かは問題ではない、と解釈される危険がある。つまり、商社が保険手配したという事は、FOB 以降は輸入者の為に、FOB 以前は国内メーカー又は商社か、何れかの為に、手配した事を意味すると解され、国内 FOB 売りのメーカーも地震リスクに関して保険金請求権を持つのは当然である、と誤解されやすい。

に関して、輸入国以外の国の保険業者が発行した保険証券が利用されることになり、一方、当該保険料の実質的な負担者は輸入者ということになる。仮に、輸入国にて、自国保険主義が非常に厳格に適用されるならば、少なくとも輸入国領海に達した以降の輸入者の負担するリスクに関する保険は、全て輸入国の免許保険業者に付保されなければならない、となる。しかし、国際的に、外航貨物海上保険には自国保険主義を適用しない、というのが基本的合意である。歴史的には、当初の海上保険は輸出港より輸入港までの海上運送中のみカバーしており、輸入国の内陸運送中は保険区間の対象外であった。この場合は自国保険主義の適用も容易であるが、その後海上保険は物流の変革の影響を受け、輸出国の倉庫より輸入国の倉庫まで、と保険区間が延長されることが通常となった。この結果、輸入国の内陸運送のリスクという、輸入国所在リスクの取扱いが、自国保険主義との関連で問題とされるケースが出現する余地を残した。よって、一部の国家では、自国保険主義を厳格に適用しようと試み、実際アメリカ合衆国においては、保険業法以外の手段である、消費税課徴という手段を利用した、自国保険主義の追求がなされた。

これは、米国歳入庁の判断で、日本より米国に向け CIF 輸出された貨物に係る外航貨物海上保険の保険料に対して、連邦消費税 FET federal excise tax が課徴されたものである。歳入庁の主な主張点は次の通りである。

- ・ federal income tax の相殺として federal excise tax 連邦消費税が存在するのである。

- ・ 米国輸入者が本来米国内の免許保険業者に支払うべき保険料が、間接的にせよ直接的にせよ外国の保険業者に支払われている。

- ・ 本来、自国保険主義通りに、米国輸入者から米国免許保険者に保険料が支払われたのであるならば、歳入庁は自国の保険者より法人税を得ることが出来た。

- ・ しかし、CIF 貿易条件が採用されると、輸出者が輸出国の保険者に保険を手配し、その保険料を米国輸入者が実質的に負担するという形態の海外直接付保により、米国内保険業者の保険料収入とはならなくなってしまう。必然的に歳入庁としては税収の機会を逸してしまう。よって、米国輸入者が実質的に負担した保険料に対して、連邦消費税を課すことは妥当である。

## (2) 米国の関連法規

米国歳入庁の課税の根拠となった関連法規は以下の通りである。

INTERNAL REVENUE CODE SEC. 4371  
IMPOSITION OF TAX

There is hereby imposed, on each policy of insurance, indemnity bond, annuity contract, or policy of reinsurance issued by any foreign insurers or reinsurers, a tax at the following rate :

(1) CASUALTY INSURANCE AND INDEMNITY BOND-4 cents on each dollars, or fractual part thereof, of the premium paid on the policy of casualty insurance or the indemnity bond, if issued to or for, or in the name of, an insured as defined in section 4372(d).

(2) LIFE INSURANCE, SICKNESS AND ACCIDENT POLICIES, AND ANNUITY CONTRACTS-1 cent on each dollars-以下省略

SEC. 4372 DEFINITION

(a) FOREIGN INSURERS OR REINSURERS

For purpose of section 4371, the term foreign insurer or reinsurer means an insurer who is non-resident alien individual, or a foreign partnership, or a foreign corporation. The term includes a nonresident alien individual, foreign partnership, or foreign corporation which shall become bound by an obligation of the nature of an indemnity bond. The term does not include a foreign government, or municipal or other corporation exercising the taxing power.

(b) POLICY OF CASUALTY INSURANCE

-For purpose of SECTION 4371(1), the term policy of casualty insurance means any policy (other than life) or other instrument by whatever name called whereby a contract of insurance is made, continued, or renewed.

(c) INDEMNITY BOND-省略

(d) INSURED-For purpose of section 4371 (1), the term insured, means-(1) a domestic corporation or partnership, or an individual resident of the United States, against or with respect to, hazards, risks, losses, or liabilities wholly or partly within the United States, or (2) a foreign corporation, foreign partnership, or nonresident individual, engaged in a trade or business within the United States, against, or with respect to, hazards, risks, or liabilities within the United States.

(3) 関連保険条項

外航貨物海上保険の保険区間・期間に関しては、通常 ICC 協会貨物保険約款中の次の様な約款・条項が適用される。

「この保険は、貨物が保険証券記載の地の倉庫または保管所を運送開始のために離れる時に始まって通常の運送行程中継続し、且つ、

(ア) 保険証券記載の仕向地の荷受人の倉庫若しくは保管所または其の他の最終の倉庫若しくは保管所に引渡される時、

(イ) 保険証券記載の仕向地に至る途中の地であると仕向地であるとを問わず、被保険者が、

- ・通常の運送行程上の保管以外の保管をなすためか、若しくは

- ・割り当て若しくは分配のために

使用することを選ぶ(ア)号以外の他の倉庫または保管所に引渡される時、または

(ウ) 最終荷卸港において航洋本船から被保険貨物の荷卸を完了した後60日を経過する時のいずれか先に起きる時に終了する。

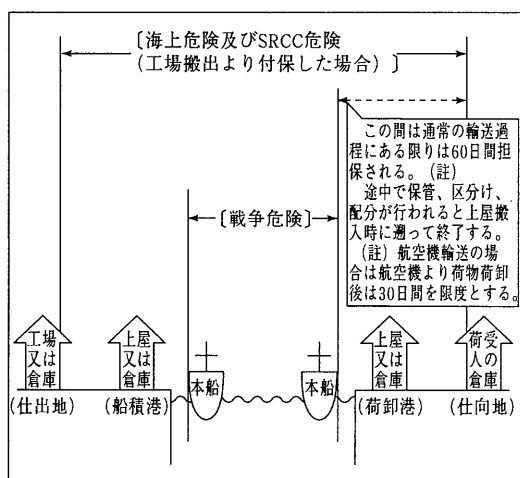
最終荷卸港における航洋本船からの荷卸後であるが、この保険がまだ終了しない内に、貨物がこの保険証券によつて保険に付された仕向地以外の地に継搬される場合には、この保険は、前項に定める保険終了の条件に従つて継続するが、かかる仕向地に向かって運送を開始された時に終了する。

この保険は、被保険者の処置しえない遅延、一切の離路、やむをえない荷卸、再積込または積替の期間中、及び、海上貨物運送契約上船主または用船者に与えられた自由裁量権の行使から生じる一切の危険の変更の期間中(本条前項の規定に定める保険終了の条件及び第2条の規定に従つて)有効に存続する。但し、いかなる場合においても、この保険は、遅延または保険の目的の固有の瑕疵若しくは性質に近因して生じる滅失、損傷または費用を担保すべく拡張されるもの、と看做してはならない。」<sup>22)</sup>

外航貨物海上保険の場合、通常海上危険、戦

争危険、ストライキ危険などに分類され、海上危険とストライキ危険 SRCC RISKS とは、保険の始期・終期は概同一である。しかし、戦争危険については、海上危険・ストライキ危険と異なり、陸上戦争危険は担保されておらず、海上運送中の戦争危険のみが保険カバーの対象とされている<sup>23)</sup>。

輸出貨物に係る外航貨物海上保険の保険区間・期間の概略を図示すると下図の通りとなる。



#### (4) 貿易条件・保険契約の概要の整理

上記の関連条項に基づき、米国際歳入庁が如何なる主張を展開してたかを見る前に、事案の概要を今一度整理しておく。

22) 葛城照三「1981年英文積荷保険証券論」(早稲田大学出版部 1981年)270頁より。一部筆者加筆。

23) waterborne agreement という国際的な覚書により、陸上戦争危険の保険引受は禁止されている。これはスペイン内乱の際、当時陸上戦争危険に対しての保険を提供していた英国保険業界が、保険の目的である建物などに甚大なる被害が発生し、民間保険業者としては、今後は陸上戦争危険の引受は出来ない、として締結されたものである。当時、空爆技術が格段に進歩し、過去は戦争地域と平和地域の区別が明確であり、陸上戦争危険に係る集積もそれ程ではなく、保険提供が可能であったが、空爆が盛んに行なわれ始め、戦争地域と平和地域の差が無くなり、平和地域にも空爆・戦争危険の度合が増大した為、陸上戦争危険引受禁止の取り決めが英国で為された。

先ず、通常の貿易取引による売買が本邦輸出者と米国輸入者間で為された。貿易条件には CIF 条件が採用され、輸出者と輸入者とは親子関係にあるが、通常の貿易取引と何ら差違はなく、貿易代金も送金により滞りなく決済されており、また販売価額も妥当であり、通常の親子関係にない米国輸入者との取引と、何ら遜色のあるものではない。当該貿易条件に従い、本邦輸出者は本邦保険業者と外航貨物海上保険契約を締結し、基本的な保険引受け条件・填補の範囲は、ICC ALL RISKS, INSTITUTE STRIKES RIOTS AND CIVIL COMMOTIONS CLAUSES, INSTITUTE WAR CLAUSES であった。保険は、輸出国・日本の奥地の輸出者の倉庫より貨物が搬出された時に開始し、米国の輸入者の米国内奥地の倉庫に貨物が搬入される時に終了する、という、いわゆる倉庫間約款<sup>24)</sup>が採用されていた。倉庫間約款に規定されている荷卸港における荷卸完了以降の保険期間、いわゆる post-discharge cover period は通常の60日で、何ら特殊な延長処理は為されていなかった。また、戦争危険に関しても世界的な標準約款に拠っており、戦争保険は海上輸送中のみ有効とされていた。

上記概要を本邦商法の規定に則り、保険契約構成要素別に纏めると、大凡次の通りとなる。

#### ・保険契約当事者

保険契約者は本邦輸出者。保険者は本邦保険業者。保険証券上の被保険者は、輸出港における船積み完了以前の保険事故に就いては本邦輸出者であり、船積み完了以降の運送中に発生した保険事故に起因する損害に就いては、米国輸入者が被保険者となる。

24) warehouse to warehouse clause, transit clause とも呼ばれる。

・被保険危険は、海上危険、戦争危険、ストライキ危険であり、世界的に認容されている ICC 協会保険約款が適用されていた。

- ・保険区間・期間は倉庫間約款通り。
- ・被保険利益は通常の所有利益である。
- ・保険の目的は貨物自体。
- ・保険料は海上保険料・戦争・ストライキ保険料よりなる。海上保険料は、保険区間全区間に対して一本の料率が提示されている。輸出国の奥地倉庫から輸出港における船積み完了時まで、輸出港における船積み完了以降輸入国米国の領海に貨物が到着した時まで、更に貨物が米国領海に到着した時から輸入者の米国の奥地の倉庫に貨物が搬入されるまで、というような細かい区間別の保険料・保険料率の明細は示されていない。戦争保険料に就いても同様である。但し、海上保険料と戦争・ストライキ・リスクの保険料とは、別建てに明示されている。

・保険価額・保険金額は CIF 価額の110%であり、いわゆる全部保険である。また、免責金額・免責歩合などの設定も無く、重複関係にある他保険も存在しない。

・保険の募集は日本に於いて行なわれ、保険料の交渉、保険料の支払も一切本邦に於いて行なわれており、米国の保険ブローカーなどは全く関与していない。

#### (5) 米国側の主張

米国においては、連邦消費税と本邦保険業者引受の米国向け輸出貨物に係る外航貨物海上保険との問題は、1970年代後半にも発生しており、歳入庁側は前記 IRC4371に抵触し、taxable である、というもの。この種問題は10年に一回派生する模様で、歳入庁の主要な論点は次の通りである。

・貨物は米国内に所在するのは明白であり、貨物には米国内リスクが発生している。積み地売買契約では、輸出港における船積み以降は米国輸入者のリスク負担となり、米国内荷卸港にて荷卸しされた以降は明確に米国内所在リスクとなる。ましてや、輸入通関以降の荷卸港より最終目的地である輸入者の指定する米国奥地までの内陸輸送に関しては、リスク負担者も米国居住者であり、リスク所在地も米国内であることは何れも明白である。

・米国内の輸入者は実質的に保険料を負担している。米国の輸入者は確かに、保険業者に直接には保険料を支払っていないが、しかし、輸出者を通じた間接的な保険料支払であっても、最終的に保険料を負担しているのは米国の輸入者であるのは明白である。よって IRC4372 (d) にいう被保険者に、米国輸入者は該当する。

・連邦消費税は、海上保険料全額並びに戦争・ストライキ保険料全額に課せられる。貨物が米国領海・領土内に到達した時以降の保険料、または貨物が米国の荷卸港にて荷卸しされた以降のリスクに対する保険料、米国にて輸入通関が終了し明確に当該貨物が米国所在物件になった以降の保険料などの、いずれの保険料に対して課税すべきかの問題は存在する。しかし、実務的には海上保険料と戦争・ストライキ保険料の区分しか存在せず、この二種類の保険料を、上記の様な詳細な輸送区間別に細分して明示した書類は存在しない。よって米国連邦消費税は、海上保険料・戦争・ストライキ保険料の両保険料の全額に課徴することが妥当である。

・連邦消費税は申告納税であり、申告が無い場合は時効も開始しない。

・納税者は輸出者でも輸入者でも保険業者でも何れでも良い。納税されるのが最終目的であり、

歳入庁としては何れの者が納税者となるうとも問題ではない。

・連邦消費税の申告・納税が遅延した場合はペナルティーが課せられる。

### (6) 米国歳入庁の主張の変遷

米国歳入庁の発行する三種類の書類に基づき、その主張の変遷を見ると、歳入庁の主張の変質が明らかとなる。三種類の書類とは、TAM, PLR, GCM である。TAM は technical advice memorandum, PLR は private letter ruling, GCM は general counsel memorandum の略である。TAM は歳入庁が audit agent に対して個別問題に関して発行するものであり、PLR は個別問題に関して歳入庁が納税者に対して発行するものであるが、何れも今後の歳入庁の判断を拘束するものではなく、当該事案限りの判断である。一方、GCM は、歳入庁の法律顧問により出される法的参考意見書である。1980年代には、外航貨物海上保険に関連し、大凡次の7件につき歳入庁の見解が、書類として発行されている。

年	PLR	TAM	GCM
1980		80年9月23日 8103003番	
1981			81年4月10日 38684
1982	82年5月15日 8236002番		
1983		83年11月17日 8409006番	
1984		84年11月6日 8507003番	
1985	85年10月17日 8602084番		85年9月25日 39464

先ず1980年に発行された TAM8103003の概要は次の通り。

LTR8103003, Sep. 23, '80論点-CIF 条件で輸

入された貨物に関して連邦消費税は課徴されるか、されないか。事実-Aは米国人で、海外の親会社Bの製造したタイヤの米国への輸入と米国内における販売とを手掛けている。AがタイヤをBより CIF 条件にて米国に輸入した。輸出国に於いて航洋本船にタイヤが積み込まれた時に、輸入者Aのリスクは始まり、その後Aは米国内の各地に向けタイヤの搬送を開始した。Aは親会社Bを通じ、米国以外の国の保険業者より、外航貨物海上保険証券を入手した。親会社Bは、保険会社Dと特約書を締結しており、Bが被保険利益を有する全ての船積みに対してDに保険契約を申込み、毎月まとめて保険料をDに支払うことになっていた。本件の場合には実際の保険の確定申込みに対して保険証券が発行されずに、「insured invoice<sup>25)</sup>」が発行されていた。そして当該 insured invoice には、次の様に明記されていた。「claims, if any, are payable at the destination」尚、保険金額は CIF の110%であった。

25) 保険証券は有価証券ではなく、単なる証拠証券である。信用状取引の場合とか、ドキュメント売りの場合は、保険証券の発行が必要とされるが、親子間の貿易の場合は、代金決済も送金などの手段により行なわれる為、保険証券の発行が省略される事が多い。これは、保険証券発行の為の手間を回避したい保険会社の要望と、保険証券以外の送り状・船荷証券について、送り状記載の情報は電子手段で輸入者側に送付済みであり、別段送り状という書状を改めて輸入者に郵送する必要が無い輸出者との要望が合致したものである。送り状以外でも、海上送り状の採用により、有価証券である船荷証券の発行が省略されており、輸出者より輸入者に送付する書類は、保険証券を省略出来れば、送付枚数が大幅に削減され、輸出段階における書類審査等の手間も省けることになる。この保険証券の発行を取りやめる事は、通常 non-policy 方式と呼ばれ、様々な方式が採用されているが、保険事故が発生した際に、当該船積みに対して保険の申込みが間違いなく行なわれており、当該保険料が既に支払われている事が、遅滞なく確認されなければならない。この為、輸出貨物に係る保険で保険証券の発行が取りやめられる場合は、輸入地の損害査定代理店と保険者並びに輸入者間で十分な事前打ち合わせを行っておく必要がある。

適用法規—IRC4371, 4372(a), 4372(d)(1)並びに Treasury Regulation46. 4371-3 (b)。関連規則の文言は以下の通りであった。「For purpose of this subpart, the term premium payment means the consideration paid for assuming and carrying the risk or obligation, and includes any additional assessment or charge paid under the contract, whether payable in one sum or installments. Liability for the tax attaches at the time the premium payment is transferred to the foreign insurer or reinsurer, or to any resident agent, solicitor, or broker.」

論理的根拠—米国統一商法典 UCC1963年では, sec. 2-320にて, CIF, C&F が定義付けられている<sup>26)</sup>。この定義に従えば, CIF 契約は積み地契約であり, 揚げ地売買ではなく, 航洋本船船積み以降の貨物の滅失・損傷に係るリスクは輸出者より輸入者に移転する。本件の場合, B 親会社たる輸出者はタイヤに関して被保険利益を有し, 売買契約に求める処に従って, 保険契約を締結したものであり, CIF 価額には保険料を始め海上運賃が含まれ, 保険料は貿易代金の一部として, A 輸入者より回収されるものである。

結論—米国法人 A は, section 46-4371-3 (b) という保険料の支払を行ってはいない。従って, 輸入者に対して, 輸出者が支払った保険料に係る連邦消費税を納税する義務がある, とはならない。よって連邦消費税は課徴されない。

次に1981年4月10日の GCM38684 を見ると, 米国歳入庁の主張が肯定されている。具体的な内容は以下のとおりである。

論点—米国法人は米国に輸入された貨物に係る外航貨物海上保険料に対して IRC4371 に従

い連邦消費税を納税すべきか否か。

結論—海外より CIF 条件にて貨物を輸入した米国在住の輸入者は, 連邦消費税を負担しなければならない, とされ, 前述のケースの結論が否定された。

事実関係—X は米国法人であり, CIF 条件にて米国に物品を輸入した。輸出者 Y は特約書に基づき, 自らが被保険利益を有する全貨物に関して, 確定保険申込みを保険業者 Z に行った。保険料は一月分まとめて輸出者より保険者に支

26) (1) The term CIF means that the price includes in a lump sum the cost of the goods and the insurance and freight to the named destination. The term C&F means that the price so includes cost and freight to the named destination.

(2) Unless otherwise agreed and even though used only in connection with the stated price and destination, the term CIF destination or its equivalent requires the seller at his own expenses and risk to (a) put the goods into the possession of a carrier at the port for shipment and obtain a negotiable bill or bills of lading covering the entire transportation to the destination; and (b) load the goods and obtain a receipt from the carrier (which may be contained in the bill of lading) showing that the freight has been paid or provided for; and (c) obtain a policy or certificate of insurance, of a kind and on terms then current at the port of shipment in the usual amount, in the currency of the contract, shown to cover the same goods covered by the bill of lading and providing for payment of loss to the order of the buyer or for the account of whom it may concern; but the seller may add to the price the amount of premium for any such war risk insurance; and (d) prepare an invoice of the goods and procure any other documents required to effect shipment or to comply with the contract; and (e) forward and tender with commercial promptness all the documents in due form with any endorsement necessary to perfect the buyers rights.

(3) Unless otherwise agreed the term C&F or its equivalent has the same effect and imposes upon the seller the same obligation and the risks as a CIF term except the obligation as to insurance.

(4) Under the term CIF or C&F unless otherwise agreed the buyers must make payment against tender of the required documents and the seller may not tender nor the buyer demand delivery of the goods in substitution for the documents.

払われる、と取り決められていた。輸出者Yは、輸入者Xに向け輸出された貨物に対しては被保険利益を当然に有している。例え、貨物に係るリスクが輸出港における船積み完了以降輸入者に移転するとしても、船積み以前のリスク負担者は輸出者であり、また CIF 契約上米国内の最終目的地までの外航貨物海上保険を手配する義務があった。

分析—section4371は米国以外の外国の保険業者によって発行された保険証券に対しては課税される、と規定されている。section4371(1)では、保険証券がsection4372(d)に規定される被保険者のために発行されたものであれば、税率は保険料に対して4%である、と規定されている。更に、section4372(a)では、外国保険業者の定義がなされ、section4372(d)(1)では、被保険者とは米国所在の法人などを意味し、一部でも米国に所在するリスクに関して被保険利益を有するもの、と規定されている。規則46-4371-(b)では、保険料支払につき、分割であろうと一括支払であろうと、約因の支払を意味する、と規定されており、section4374では連邦消費税の対象となる書類などに署名した者、販売した者、発行した者は納税申告書(return)を提出する事が要求されており、規則46.4374-1(a)では、納税義務は保険料が外国保険業者に送付された時に開始する、と規定されている。

米国統一商典 UCC に準拠すると、CIF 契約においては、外国に所在する輸出者が外国保険業者と保険契約を締結し、当該保険料を外国保険業者に支払うものであり、その限りでは米国在住の輸入者は外国保険業者に保険料を直接支払っておらず、section4371にいう連邦消費税納入義務は無い。これは米国輸入者Xが規則46-4371-3(b)にいう保険料の支払を行っていないこ

とよりも明らかである。輸入者は、単に購入した貨物に関する代金を輸出者に支払ったに過ぎず、その貨物代金に、輸出者が外国保険業者に支払った保険料が、含まれていたに過ぎない。

問題点の第一は、保険証券が section4371に該当するか否かである。確かに保険の確定申込みは米国の居住者ではない輸出者によりなされている。そして、保険契約はいずれも米国居住者でない、輸出者と保険者の間で締結されている。しかし、保険証券が誰のために発行されたかの観点よりすると、CIF バイヤーである米国輸入者のために発行された保険証券である、と結論出来る。貨物に対する危険負担は、輸出者より輸入者に、輸出港船積み完了時点で移転しており、輸入者も被保険者であり、当然保険金請求権者でもある。米国輸入者は C&F 条件にて取引する自由もあるからして、当該保険証券は米国輸入者のために手配された、と言いうる。更に、当該保険証券は米国内の輸入者の倉庫に貨物が搬入されるまでの、いわゆる米国内リスクに対しても保険カバーを提供している。この事実よりも、当該保険証券は、米国法人に対して、米国内リスクのために発行された、と言える。よって輸入者Xは、section4372(d)にいう被保険者に該当し、米国輸入者に連邦消費税の支払義務が発生する。

当該保険証券に係る保険料に対して、連邦消費税を課徴することが妥当であれば、section4374が示す様に、当該保険証券に関与する人の誰でも納税して良いことになる。連邦消費税が課徴されるべき取引に係わった人の何れかが納税すればよいものであり、誰が税を負担するかは当該取引当事者間の問題である。本件では、米国在住の輸入者に納税義務が発生するが、その他の関係人・輸出者・保険業者にも納税義

務が発生していることになる。

一方、保険料は輸出者より保険者に支払われており、輸入者が直接保険者に送金したのではない、という点に関しては次の様に論理付けられる。つまり、確かに外国の輸出者によって、1ヶ月分合算された保険料が外国の保険者に支払われているが、米国の輸入者X向け貨物に関する保険料については、後日輸入者より貿易代金の一部として、輸出者に償還されている。規則46.4371-3(b)では、保険料・約因の要件に言及したのみで、保険料支払がダイレクトに保険業者に行なわれることを要件とはしていない。よって、間接的ではあるにせよ、米国の輸入者は規則にいうところの保険料支払を行った、と結論付けられる。

次に、米国の輸入者は保険料を支払ったのか、または、保険料ではなく単に貿易代金を輸出者に支払ったもので、輸入者には保険料を支払った、という事実は存在しない、と言えるか、という問題がある。しかし、この問題点は、もし当該保険証券に係る保険料に対して連邦消費税を課徴することが妥当となれば、当事者間で最終的に何人が連邦消費税を負担するのか、という問題は実質的な意味を持たない。何故ならば、当該取引に関与した全ての関係者に納税義務が発生するものであり、関係者間で協議すれば良いのであるからである。(この部分は原文通りの訳である。)

更に、TAM8409006 Nov. 17 1983でも、前記の8103003が撤回され、連邦消費税がCIF輸入される貨物の外航貨物海上保険料に課徴されることとなった。

TAM8507003 Nov. 6 '84事実関係—米国の法人Aは、世界各地に子会社を持ち、米国で生産した商品の子会社に輸出していた。当該輸出貨

物に関する外航貨物海上保険は、子会社により子会社の属する各国の免許保険業者に付保されていた。各地で若干の相違はあるが、一般的には、子会社は自国内の保管・物流に関する物保険を一環して手配し、当該保険を逆延長して、輸出者Aも追加被保険者となるように改訂していた。つまり、米国内の輸出者Aの倉庫より貨物が搬出された以降、輸入国に到着して、子会社に貨物に関するタイトルが移転されるまでの間のリスクに関しても、Aを被保険者とする事になっていた。当該子会社向けの輸出は、いわゆる積み地売買ではなく揚げ地売買であり、輸入国における通関完了時までのリスクを輸出者が負担していた。このAのリスク負担分も含め、全ての保険料は子会社が負担し、各国の保険業者に支払っていた。つまり、米国内のA負担のリスク、例えば、米国内物流に関しても、外国保険業者の引受となっていたものである。

結論—米国のAには連邦消費税を納税する義務があり、保険料を子会社分リスクと米国内リスクとに区分する事が不可能であるから、子会社が支払った保険料全額に対して連邦消費税の4%が課徴される。

論理展開—他のケースと重複する論理展開は省略するが、議論となった点は米国憲法との関係であった。米国憲法では米国より輸出される貨物に関しては課税してはならない<sup>27)</sup>、と規定されており、Thames & Mersey Caseが先例となる。

Thames ケースでは、1898年の WAR REVENUE ACT により、“war revenue act imposed

27) CONSTITUTION OF THE UNITED STATES, 1787 ARTICLE I SECTION 9. CLAUSE 5 “No tax or duty shall be laid on articles exported from any state.”

a tax on each policy of insurance whether against peril by sea or on inland waters or by fire or lightning or other peril, made by any person, association, or corporation, upon the amount of premium charged.”と規定されており、憲法との関連が問題にされた。論点は、憲法に言う「輸出」exports と、輸出貨物に関する海上保険とは同一か、否か、ということにあった。結論としては、“tax on insurance policy under the War Revenue Act could not, by virtue of Article 1, extend to insurance policies on exports.”と判示された。しかし、この前例は、貨物が海上輸送されている間の海上保険に関するであり、いわゆる sea leg transit に限定されていたが、本件の場合には米国内陸上物流も外国保険者の発行した保険証券にてカバーされている点が異なり、この為 Thames Case の援用は否定された。逆に、一部でも、米国外在リスクが外国の非免許保険業者により担保されている、という事実に基づき、section 4372(d) (1) 「liabilities wholly or partly within the United States」の適用があり、とされ、連邦消費税が課徴された。

GCM39464 Sep. 25 '85米国の業者が CIF 契約にて、海外の売り手より商品を購入したケースである。先の各種のケースと同様、米国の輸入者は、保険者には直接保険料の支払は行っておらず、単に船積み以降のリスクに関して保険金請求権を取得したみのものである。1981年 GCM38684 と同じく、本件の輸入者には連邦消費税の支払義務がある、とされた。その理由も

同じで、例えば、輸出国の輸出者の申込みに対して保険証券が発行されたとしても、米国の輸入者も被保険者となるのであるから、連邦消費税が課徴されることになる、とされている。

PLR8602084 Oct. 17 '85米国内に所在する法人 A は、海外の法人により製造された物品を CIF 契約にて米国内に輸入した。物品は米国内の各地の港にて本船より陸揚げされた後、奥地の輸入者の倉庫に向け継搬された。そして、米国内の奥地の倉庫に搬入されるまでの間のリスクについては、輸出者の手配した保険にてカバーされていた。米国内に在住の輸入者は1980年の TAM8103003 に準拠し、連邦消費税の課徴を免れようとして、8103003 の援用が本件でも否定された。尚、輸入者よりこの連邦消費税を CIF 輸入貨物に係る保険料に課徴する事は、米国内に輸入者に米国の免許保険業者の利用を強要することになり、米国内に保険業者に便益を供与するものである、との反論が提出されたが、外国保険業者の competitive advantage を eliminate するのが議会の意思である、と説明され、輸入者の反論は斥けられた。

#### (7) 自国保険主義の規制と保険契約との関連

米国内に連邦消費税を回避する為のアプローチ策を検討する前に、自国保険主義の意味について、検討して見たい。保険契約の構成要素は、商法<sup>28)</sup>によれば、次の通りである。即ち、当事者・保険の目的・保険事故・保険期間・保険金額・被保険利益・保険価額・保険料である。この要素と自国保険主義の関係をみると、自国保険主義とは、自国内に所在する被保険者が有する所有利益を主とする各種被保険利益に係わるリスクに関して、当該被保険者のために、被保険者自らが保険契約者となり、自国内の免許保険業者

28) 商法第629条では損害保険契約を次の様に定義している。「当事者の一方が偶然なる一定の事故によって生ずることがあるべき損害を填補することを約し、相手方がこれにその報酬を与えることを約することによってその効力を生ずる」

に対して、保険契約を締結すること、を要求している、と説明出来る。構成要素1の保険契約当事者については、保険契約者・保険供給者の両面から大凡、次の様に説明出来る。即ち、自国保険主義を標榜する国家に属する法人などは、自国内の免許保険者に保険契約の申込みを行わなければならない。国内免許保険者には、当該保険申込みを絶対に引き受けなければならない、ということは要求されていないが、元受け保険者として再保険などを利用し、出来る限りの保険を提供しようと努める<sup>29)</sup>。保険契約者が、国内保険者の提供した保険商品の填補の範囲・保険料率などに満足しない場合は、保険契約者たるリスク負担者は、保険という手段によるリスクの外部移転を諦めるか、監督官庁の許可を得て海外直接付保を試みるしかない。

構成要素の二番目の保険の目的に関しては、その所在が特定されており、保険の対象となる客体物が自国内に存在する限り、自国内の免許

保険会社に付保されなければならない、とされている。しかし、不動産以外の移動可能な保険の目的を対象とする保険については、若干複雑な問題が発生する。例えば、国内運送に従事する航空機を保険の目的とする保険契約に於いては、航空機が自国内の目的地に向かうに際して一時的に領空外に出た場合、輸入貨物が輸入通関前に自国領海内に達した際の取扱いなどである。この動産に関する特有の問題はあるものの、基本的には保険の目的である客体物の所在する国・場所が、自国保険主義により限定されている、と言えよう。

構成要素三番目の保険事故・保険期間・保険金額・保険価額に関しては、保険事故の発生した場所と発生時期とが主に関係するが、財物損壊と賠償事故とはその性格を異にしており、被保険利益の種類毎に論ずる必要があろう。尚、海外プロジェクトがフルターンキーにて締結されていた際に採用された裏保険は、保険金額・保険価額を同額とする全部保険としながらも、ファースト・ロス・ベースの低額の填補限度額を設定する、または高額の免責金額を導入する引受方式である。よって、自国保険主義が適用される保険について、保険金額という構成要素を操作することによる迂回措置が採用されていた、と説明出来る。

四番目の被保険利益であるが、自国保険主義では、所有利益が主として対象となることは前述の通りである。ただ、自国保険主義の対象となっているのは、所有利益のみではなく、収益利益・賠償利益・費用利益を始め、全ての種類の被保険利益であるのは当然である。即ち、その種類を問わず、全ての被保険利益に対して、当該被保険者が所在する国家の免許保険業者に保険手配されることを、自国保険主義は要求し

29) 元受け保険者として、再保険に依存して引受キャパシティーを確保する方法が一般的には採用されてきた。それが特約再保・任再・比例再保険・超過損害額再保険などの伝統的手法であった。最近では、ART alternative risk (re-insurance) transfer と呼ばれる手法が活用され始め、金融再保険とも呼ばれている。また、元受け保険者が殆ど保有せず、大部分のリスク・保険料を英国などの先進保険市場に再保険ブローカーを通じ、出再してしまうケースも存在する。仮に、元受け保険者が出再手数料を受領しながら、元受けリスクを100%海外の再保険者に出してしまった場合、当該保険には、特殊な cutthrough clause, claim cooperation clause などが挿入され、再保険金が直接元受け契約に係る被保険者・保険金請求権者に、元受け保険者を介さずに支払われることが約定されたり、元受け契約における保険金を被保険者に支払う以前に元受け保険者は再保険者の承認を得る必要があることが求められたりする。この様なケースでは、実質的な保険の料率・填補の範囲、更には保険填補責任の有無・保険金の額のみならず鑑定人の指名権を始め損害査定に関する事項についても、その決定権が元受け保険者より再保険者に移転していることになり、名ばかりのフロンティングカンパニーとして自国保険主義の存在する国の元受け保険会社が利用されていることになる。

ている。しかし、収益利益と費用利益は、所有利益と比較して、契約などにより相手方に移転せしめることが比較的容易である。その意味で、保険が物保険より、所有利益以外の利益を被保険利益とする保険へ多様化する中で、物理的に移転することが困難である保険の目的を対象とした保険を主として想定している場合の、自国保険主義遂行の為の手法と、被保険利益が多様化している時代に採用されるべき自国保険主義遂行の手段とは全く異なる必要がある。外国為替管理法などの自由化により、海外送金がより容易になると、ホールセール、リーテール何れも、より金利・税率などの有利な市場に資金は移転するであろうから、自国保険主義を追求するための、より有効な具体的管理手法の開発が必要となろう。しかし、国際的競争が伸展する最中において、特にホールセール市場においては、過度の自国保険主義追求が難しくなることも予想され、世界の保険市場と各国の保険市場の同質化が益々伸展し、途上国の自国保険主義<sup>30)</sup>に係わる規定の実質的な見直しが進むものと推測出来る。

尚、契約関係にない第三者の被害に係わる製造物責任の様な責任利益を被保険利益とする保険に関しては、被保険者の財産が保険の目的とされる。被保険者の財産の所在地・国家の捕捉

可能性は当然高く、よって、保険契約以外の契約に基づき契約の相手先に移転する手段が残されている他の被保険利益と比較し、責任利益に係わる保険は自国保険主義の適用を受ける度合が高いと言えよう。

#### (8) 連邦消費税を回避・軽減するための対策

連邦消費税課徴の是非に関しては、国家の課税権に関する事柄であるが、国際的には、貿易に関する貨物保険については、自国保険主義の適用が除外されるのが一般的である。輸出者・輸入者のいずれが外航貨物海上保険を手配するかは、当事者の意思に任されており、自国の保険者のみ優遇する税制を採用する事は、公平の観点からも議論されなければならない。貿易の建値をCIF・FOBのどちらかにするのは貿易当事者の任意であり、外航貨物海上保険も船腹手配と同様、国際的に自由化(付保地・保険者何れも)されているため、輸出者が輸入者の属する国の保険者を起用するのも自由であり、また輸出国・輸入国に適切な保険条件・保険料率を提供出来る保険者が存在しなければ、第三国の保険者に付保することも認められなければならない。この様なフリーでグローバルな外航貨物海上保険に対して、連邦消費税の様な税が、付保地・保険者の違いにより課徴され、自国保険主義が追求された場合、理論的にはどのような対応策が存在するのであろうか。貿易条件の変更という米国の意図を受け入れた策、貿易条件を変更せずにそのまま米国の要求通りに連邦消費税を支払い、その後自国の当局より償還を求め、実質的負担を回避する策、貿易条件は変更しないまま連邦消費税の額の軽減を模索する策、などが考えられる。そこで本稿では、対応策を保険契約構成要素を参考に、貿易条件に係わる

30) 自国保険主義の例外規定としては、元受け保険契約全体を全て海外の非免許保険会社に付保することを、その都度監督官庁に対する申請事項として、申請の際、国内免許事業者より同種の保険の affordability・availability が存在しないことを立証させる方法が一般的であろう。この他にも免許保険ブローカーを介して海外直接付保を規制する surplus-line business もあれば、保険契約の一部、例えばある一定の国内消化が不可能な巨額な引受については、国内消化分を除いた超過分のみ海外直接付保を認容する方法も有り得るし、引受の対象となる各種リスクの PML を判定し、全額国内消化する事が不可能なリスクについてのみ、グランドアップより全額海外付保を認める方法も考えられる。



者が、輸入国の保険者に保険手配をすることは余り行なわれていない。これは実務的にも煩瑣であり、輸出者は自己の関連する保険募集代理店を通じ、保険料競争力のある保険者を起用すると共に、万が一の保険事故の際の保険金受領に関して、より問題の少ない迅速は保険金の支払と代位求償権の行使などの確実な保険者の起用を望む為である。更に、保険の機能の一つとして、防災機能があり、損害防止・軽減策の提言能力<sup>33)</sup>、其の他の情提供能力<sup>34)</sup>が保険者選別の際の大きなポイントの一つであるからとも思われる。

### c. 保険金額・担保危険・保険料に係る対策

前述の二つは、保険契約を基本的に変更せずに、対応しようというものである。しかし、保険商品は保険金額・担保危険・保険期間などに

33) 保険事故を如何に低減するか模索し、保険金支払額を減少させ、ひいては保険契約者の負担する保険料を低廉に押さえる、のが保険の役割であろう。売り上げに当たる保険料を如何に低くすることが出来るか、模索するのが保険者の宿命である。完成乗用車の輸出に係わる外航貨物海上保険では、1980年代は荷揚げ港別損害発生状況、車種別損害発生状況、使用船舶の種別損害発生状況、損害原因別発生状況、船会社・荷役業者別損害発生状況、荷役方法別損害発生状況、修理業者別・修理業者所在地別修理単価比較などの事故分析が主であった。しかし、自動車専用船にて一括して完成乗用車を運送することの経済性が問われ始めた1980年代後半以降は、リードタイム短縮などの問題もあり、船積み台数の多寡と損害発生状況の相関、輸出時期と損害発生状況の相関、荷卸し港集中化した場合の損害削減予測、コンテナ内のエンジンなどの主要部品に係る重力加速度の違い(鉄道のDSTとトラック輸送)等々、事故分析の内容も、物流に係る分析を包含する様に変化して来た。

34) 発展途上国では保険業法の公示が不十分であり、ガセットが張り出されるのみの場合もあった。実際筆者が携わったプロジェクトでは、当該国の国営保険会社にて付保すべき工事保険の免責金額の最低額が規定され、その内容が貼り出されたが、その紙を剝がして、受注者の本国に連絡した下請け業者がいた。この下請け業者が元請け業者にその通達の内容を連絡するのを怠った為、他の関係者はその通達の内容を知らず、通達に規定されていた免責金額よりも低い免責金額の保険設計を行い、発注者・国より訂正を求められたこともある。

より保険料率が決定される。よって保険商品を構成するこれらの要素を一部変更することにより、米国連邦消費税を軽減または回避することが理論的には可能である。外航貨物海上保険では保険金額は通常、インボイス価格の110%に設定され、所有利益と収益利益の二つの被保険利益に対して一つの保険契約が締結され、一枚の保険証券が発行され、当該証券が白地裏書され、輸出者より輸入者に渡される。信用状取引の場合は、保険金額が明示され、また送金などにより代金決済が為されるケースでも、インボイス価格より低額の保険金額が設定されることは無く、よって海外工事保険の様な裏保険も、外航貨物海上保険では、米国向船積みに関しては採用出来にくい。当然、海上運送契約などに基づき、救助料・共同海損が請求される事態も起こりうるので、米国連邦消費税対策のために、CIF価格を二分割したような複数の保険証券が発行されることも無い。免責金額の導入が困難であることもまた同様である。

次に、担保危険に関して、FPA条件のみ本邦輸出者が本邦保険者に付保し、ALL RISKS条件とFPA条件との差をカバーする条件差保険を手配することも妥当ではない。貨物に係わる所有利益が全て輸出者より輸入者に移転しているのであるから、一部のリスクに関しては輸出者、残りのリスクに関しては輸入者と、リスクの種類などによりリスク負担者・被保険者を使い分けることは出来ない。海上運送人に対する弁金請求が損害防止軽減策の為に為にも大切とされ、かつ連続損害<sup>35)</sup>の可能性もあり、その面よりも保険証券を保険条件により複数に分割することは困難であろう。

三番目の保険期間・区間に関しては、保険の目的の所在地とも関係し、仮に米国に所在しな

い物件を米国法人が、自己所有という形態の被保険利益に関して、保険を海外の保険者に手配しても、当該保険料に対して連邦消費税を課徴することは困難であろう。よって、米国に輸入される貨物が米国の領海・領土に到達する以前のリスクをカバーする保険を、米国の輸入者のために、米国外の輸出者が米国以外の国の保険者に付保しても、米国所在物件ではないので、連邦消費税を課せられることは無くなる。この考え方を採用すれば、保険期間・区間に係わる分割保険方式となる。つまり、海上運送中は、米国外に貨物が所在するのであるから、例えば、輸出者が CIF 契約に基づき輸入者のために保険手配しても、FET は taxable ではない、と結論出来る。更に、米国の輸入港到着以降、米国の奥地に搬入されるまでの、いわゆる米国内陸運送中のリスクについては、リスク負担者は米国輸入者であり、当該リスク負担者が直接保険者に保険を手配するケースと、輸出者が米国内陸運送中のリスクに関して海上運送中とは異なる別の貨物保険を手配するケースとが考えられる。前者のケースは、更に、米国輸入者が、米国保険者に付保する場合と、輸出国である本邦の保険者に直接付保する場合の二通りに細別されよう。

この様に、本来は輸出国・輸出者の倉庫より貨物が搬出された時より輸入国・輸入者の倉庫に貨物が搬入される迄が、一つの保険期間・区間であるが、その一つの保険期間・区間を、敢えて、米国の連邦消費税対策のために、分割す

る separate policy 方式も理論的には採用可能であろう。しかし、コンテナ詰め貨物の場合などでは、海上運送中に発生した損害であるのか、輸入国内陸運送中に発生した損害であるのか、明確に識別することが困難である損害も起こりうる。このような un-located loss and/or damage が発生すると、分割された保険証券のどちらにて填補すべきかの問題が発生する。損害発生場所・事故原因が惹起した場所が特定出来ないのであるから、当然海上運送中の保険料と内陸運送中の保険料の分割が妥当なものであるか否かの判断の基礎となる損害額のデータが欠如することにもなり、各保険者の請求する海上運送中のリスクに関する保険料率、米国内陸運送リスクに関する保険料率、各々の整合性が十分でなくなる。このため仮に、保険者を分け、海上運送中のリスクを引受ける保険者と内陸運送中のリスクに係わる保険者と二者が起用された場合、その合計保険料率は、不確定な un-located loss and/or damage 分の損害を過大に含む可能性も有り得る。運送契約に於いても、海上運送を公海における海上運送と領海内における海上運送とに運送業者を二分して起用する様なことは非現実的である。保険でも同様であるが、課税対象となる保険料の実額を、保険条件・保険金額・保険区間などを操作する事により、連邦消費税の額を低減しよう、という考え方である。

#### d. その他の策

保険契約は貿易取引が存在して始めて存在しうるものであり、前記の如く貿易条件・保険条件などを改める対策を検討したが、何れも現実的ではない。元受け保険契約をいじることが非現実的であれば、再保険という手段にて本件解決することも志向されたが、しかし、保険会社

35) 同一保険期間内に最初に分損が発生し、その後に分損または全損が発生することを言う。英国海上保険法では、後発全損は先発分損を吸収する、と規定されている。尚、列挙責任主義が採用されている保険証券でも、先発事故として特定の担保危険が発生した場合、後発の分損も、その原因の如何を問わず填補される、という形式の保険契約もある。

の取保面で解決しても、保険契約者の利便性の解決にはならず、再保険(米国元受け保険契約として本邦に出再するまたはその逆)も十分な解決策とはなり得ない。

その他にも米国における提訴、日米通商条約の関連を追求、GATT(WTO)提訴、日米租税条約の改正検討、乃至はFITを米国輸入者などが納めFET免除とする、という対策も考えられる。

#### (9) 対策に関する私的見解

米国連邦消費税をそもそも、世界的に海外直接付保することが認容されている外航貨物海上保険に適用しようとするのか恣意的である。

確かに、通常の輸出入に伴う運送リスクに係わる海上保険を延長し、運送後の米国内保管リスクに就いて外国保険者が保険の引受けを行うことについて、米国として異論を挟むのは致し方ないであろう。日本においても自国保険主義が採用されており、互恵的にも妥当と言わざるを得ない。しかし、倉庫間約款に基づく通常の輸出入に係わる外航貨物海上保険の保険料に対して、連邦消費税を課税することは、自国保険主義の行き過ぎである。各種の理論的対策を検討したが、米国のこの課税の判断は、当時の米国の財政状態を反映したひとつの過渡的な判断である、と自分は確信したい。

#### 4. まとめ・提言

多国籍企業の役員賠償責任を例にとると、メインのリスク所在地は米国である。同様に生産物賠償責任保険に関しても、メインのリスク所在地は米国である。本稿で採り上げた外航貨物海上保険と米国連邦消費税の例は、税と保険の本来的問題ではなく、過渡的な米国の税制度の

運用の問題と位置付けたい。只、責任保険では、umbrella liability policy<sup>36)</sup>の採用が米国系保険ブローカーなどにより推奨されており、単にローカルポリシーが低額で手配されていれば、包括保険を手配しても各国の自国保険主義には抵触しない、という説明も不十分であると考えられる。

保険の国際化・自由化が伸展する中で、先ず保険種目毎の海外直接付保の規制が存在する。これは物保険・所有利益を被保険利益とする保険のためには有効な規定の方法である。しかし、リスクは多様化し様々な被保険利益の保険が出現している。この結果、単に保険種目による規制ではなく、保険契約者の規模(資本金・従業員数)、保険の目的の所在地、被保険利益の種類、保険金額、填補限度額、免責金額などの、保険契約を構成する各要素毎に明確に数値的基準を作り、海外直接付保を規制することも必要となってくる。

一方、保険自体が進化し、積立保険更にはファンディング・プランなどのハイブリッドな保険商品も出現すると、他の金融商品との整合性も求められるであろう。この様な環境下では、保険料の損金算入という、法人契約者の求める側面からも、保険と税との関係が高まるものと推察している。

本稿では、海外直接付保が認められている保険種目の代表として海上保険を取り上げ、税問題を考察したが、最も進化のスピードが著しい

36) 企業包括賠償責任保険。C. BENETT 著の保険辞典では、「第一次保険および超過賠償責任保険を超過する高額な限度の補償を行うとともに、第一次保険契約では担保されていない危険に対する追加乗せ担保も提供する保険。アンブレラという言葉は、単独の証券で被保険者の他の賠償責任保険契約の上にあることに由来する。」と説明されている。C. BENETT 著 木村栄一監訳「保険辞典」(財団法人損害保険事業総合研究所1996)

再保険面では、更に金融市場と保険市場との融合に絡み、各種の税問題が既に保険先進国では派生し始めていることを、併せ最後に指摘させて頂く。

(本稿は平成9年度第一回金融学会西日本部会例会における発表に加筆したものである。1998年1月10日研究室にて)

[九州大学経済学部客員教授]