

Title	ITの進化で複雑化するマイレージ制度の所得税課税： 「源泉分離課税と総合課税の選択制，法定調書項目への追加」の提案
Sub Title	How should be taxed on a fringe benefit which is similar to virtual currency and is not sufficiently grasped under mileage/point programmes?
Author	山條, 隆史(Yamajō, Takashi)
Publisher	慶應義塾大学出版会
Publication year	2019
Jtitle	三田商学研究 (Mita business review). Vol.62, No.4 (2019. 10) ,p.73- 93
JaLC DOI	
Abstract	<p>航空機利用やクレジットカード決済で個人に付与されるマイルやポイントの制度は，IT (情報技術) の進化でより複雑化している。この種の経済的利益の所得捕捉は難しい。一方，課税当局および納税者とも，個人所得税の課税の捕捉や申告への対応を軽視し，適正な課税が行われていない可能性がある。</p> <p>本稿では，マイレージプログラムの個人所得税の課税問題につき，①マイレージの法的・経済的性質から，課税されるべき所得となるのか，②課税所得となる場合，適正な所得該当性はどのように分類されるべきか，③適正な課税が行われるためには，どのような税法規定の整備が必要か，を課題とし研究した。</p> <p>そして，所得税の源泉徴収制度で事前に税を徴収すること，所得捕捉に資するよう法定調書制度に加えることを提言した。本稿は，ポイントプログラム，特にマイレージプログラムにおける個人課税につき検討し，税の三原則の「公平・中立・簡素」に沿い，制度面から税制改正による課税や徴収・納税について提言するものである。</p> <p>By the development of IT (information technology), we have untaxed fringe benefit like Mileage/Point which is similar to virtual currency under Mileage/Point programmes. These fringe benefit should be taxed appropriately under the Individual tax regulation. However, it is difficult for both tax authorities and individual tax payers under the current tax compliance system due to a lack of "withholding tax" and "annual WHT tax report designated by law" rule. This thesis mentions and proposes that Mileage/Point would be added to the withholding tax and annual WHT tax report so that non-grasped fringe benefit can be taxed correctly.</p>
Notes	資料
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234698-20191000-0073

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.

ITの進化で複雑化するマイレージ制度の所得税課税

—「源泉分離課税と総合課税の選択制，法定調書項目への追加」の提案—

How should be taxed on a fringe benefit which is similar to virtual currency and is not sufficiently grasped under Mileage/Point programmes?

山條 隆史 (Takashi Yamajo)

航空機利用やクレジットカード決済で個人に付与されるマイルやポイントの制度は，IT（情報技術）の進化でより複雑化している。この種の経済的利益の所得捕捉は難しい。一方，課税当局および納税者とも，個人所得税の課税の捕捉や申告への対応を軽視し，適正な課税が行われていない可能性がある。

本稿では，マイレージプログラムの個人所得税の課税問題につき，①マイレージの法的・経済的性質から，課税されるべき所得となるのか，②課税所得となる場合，適正な所得該当性はどのように分類されるべきか，③適正な課税が行われるためには，どのような税法規定の整備が必要か，を課題とし研究した。

そして，所得税の源泉徴収制度で事前に税を徴収すること，所得捕捉に資するよう法定調書制度に加えることを提言した。本稿は，ポイントプログラム，特にマイレージプログラムにおける個人課税につき検討し，税の三原則の「公平・中立・簡素」に沿い，制度面から税制改正による課税や徴収・納税について提言するものである。

By the development of IT (information technology), we have untaxed fringe benefit like Mileage/Point which is similar to virtual currency under Mileage/Point programmes. These fringe benefit should be taxed appropriately under the Individual tax regulation. However, it is difficult for both tax authorities and individual tax payers under the current tax compliance system due to a lack of “withholding tax” and “annual WHT tax report designated by law” rule.

This thesis mentions and proposes that Mileage/Point would be added to the withholding tax and annual WHT tax report so that non-grasped fringe benefit can be taxed correctly.

資 料

ITの進化で複雑化するマイレージ制度の所得税課税

——「源泉分離課税と総合課税の選択制，法定調書項目への追加」の提案——

山 條 隆 史

<要 約>

航空機利用やクレジットカード決済で個人に付与されるマイルやポイントの制度は，IT（情報技術）の進化でより複雑化している。この種の経済的利益の所得捕捉は難しい。一方，課税当局および納税者とも，個人所得税の課税の捕捉や申告への対応を軽視し，適正な課税が行われていない可能性がある。

本稿では，マイレージプログラムの個人所得税の課税問題につき，①マイレージの法的・経済的性質から，課税されるべき所得となるのか，②課税所得となる場合，適正な所得該当性はどのように分類されるべきか，③適正な課税が行われるためには，どのような税法規定の整備が必要か，を課題とし研究した。

そして，所得税の源泉徴収制度で事前に税を徴収すること，所得捕捉に資するよう法定調書制度に加えることを提言した。本稿は，ポイントプログラム，特にマイレージプログラムにおける個人課税につき検討し，税の三原則の「公平・中立・簡素」に沿い，制度面から税制改正による課税や徴収・納税について提言するものである。

<キーワード>

マイレージ，マイル，ポイント，マイル課税，税の三原則，個人の経済的利益，一時所得と雑所得，一時所得該当性，サラリーマンのマイル課税，経済的利益

1. はじめに

航空会社の利用やクレジットカード決済で個人に付与されるマイルやポイントの制度は，IT（情報技術）の進化により複雑化している。現在では，他のポイント交換サイトから航空会社のマイレージに交換できるルートも多く存在している¹⁾。

ポイントやマイレージによる経済的利益¹⁾の所得は，納税者が適正に課税所得として申告・納税し

なければ，課税漏れとなる可能性がある。課税当局からすると，法定調書²⁾による情報収集の対象外

1) 貯まったマイルで無料航空券（＝特典航空券）を利用できたり，座席のアップグレードをしてもらったりできることが経済的利益となる。また，ポイントの現金化や，所定の商品に替えることができる制度もある。

2) 所得税法第225条では，利子や配当その他所定の支払をした者は，「支払調書及び支払通知書」を税務署長に提出しなければならないことに¹⁾

のため、この種の経済的利益の所得捕捉は難しいからである。一方、納税者側からすると、こうした経済的便益は、タダでもらったもので、所得という認識が薄い上、確定申告手続きの面倒さから、適正に申告されないこととなりやすい。

ただし、この所得の大半が一時所得で特別控除50万円の範囲内に収まり税額への影響はないはずとの意見³⁾が一般的見解で、課税所得の計算や徴収・納税方法については検討されてこなかった。

しかしながら、ポイントやマイレージの市場規模が拡大し「国内主要13業種におけるポイント発行額は2020年度には2兆円を突破すると推計⁴⁾」されており、広範な課税漏れが懸念される段階に入ってきていると言える。また、日本の二大航空会社である日本航空 (JAL: Japan Air Lines) や全日本空輸 (ANA: All Nippon Airways) のマイレージ会員数もそれぞれ3,000万人を超えており⁵⁾、給与所得者数⁶⁾5,811万人および給与所得者を除く申

告納税者数⁷⁾391万人の合計6,202万人と比較しても無視できない存在と言える。

本稿では、マイレージプログラムの個人所得税の課税問題（「マイル課税」と定義する⁸⁾）につき、①マイレージの法的・経済的性質から、課税されるべき所得となるのか、②課税所得となる場合、適正な所得該当性はどのように分類されるべきか、③適正な課税が行われるためには、どのような税法規定の整備が必要か、を課題とし研究する。

まずは次節2.でマイレージプログラム制度の概要を記し、その法的・経済的性質を明らかにする。次に3.で、マイレージの発生、交換（売買）、利用に係る取得態様別に獲得される経済的利益が、どのような性質であり、課税されるべき所得であるのか否かを検討する。そして4.で課税所得となる場合、適正な所得該当性はどうかを分析する。さらに5.で、現行制度下では申告されず課税漏れとなっていることが多いと推測されるこうした所得を、制度的に捕捉できるようにし、適正に申告・納税されるようにするための税制改正を提案する。最後に、6.おわりにとし、この研究の結論を記す。

税制調査会は、望ましい税制構築の原則を、2000年7月、『わが国税制の現状と課題——21世紀に向けた国民の参加と選択——』の中で、『「公平・中立・簡素」の三つの原則が税制を考える上での基本であることは21世紀においても変わらない⁹⁾』と宣明した。マイル課税の検討もこの三原則

々 になっている。これは一般に「法定調書」と呼ばれている。

3) 上田正勝 (2014) 「企業が提供するポイントプログラムの加入者（個人）に係る所得税の課税関係について」『税大論叢』No.78, p.245では、「個人が獲得するポイントの大半は一時所得となるものであり、一時所得については一時所得の特別控除額があるため、ほとんどの納税者は申告する必要は生じず、他方、必ず申告が必要となる事業所得等となるポイントについては、記帳義務がある事業所得等を有する納税者においてポイントに関して記帳をすることが適当であり、記帳の際のルールを手引きや記帳指導等で示すことにより、実務上の困難の多くも解消されると思われる。」と述べている。

4) 矢野経済研究所 (2016) 『ポイントサービス・ポイントカード市場の動向と展望 2016年版』, pp.37-38. 13業種とは、ポイントサイト/ポイント交換、クレジットカード、共通ポイント、家電量販店、商業施設/百貨店、ネット通販、携帯電話、航空、電子マネー、ドラッグストア、スーパーマーケット、飲食店、電力/ガスその他。

5) ANAの第68期有価証券報告書p.18によるとANAマイレージクラブの会員数は約3,268万人 (2018年3月31日現在)。JALマイレージバンクの会員も2015年12月に3,000万人に達している。〈<http://press.jal.co.jp/ja/release/201602/002589.html>〉 (閲覧日2019年5月22日)。

6) 国税庁長官官房企画課 (2018b) 「平成29年民間給与実態統計調査結果——調査結果報告——」, p.6。

7) 国税庁長官官房企画課 (2018a) 「平成28年申告所得税標本調査——調査結果報告——税務統計からみた申告所得税の実態」, pp.10-11のデータから計算。

8) マイレージプログラムに関する課税や徴収・納税についての取り扱いを「マイル課税」と定義する。すなわち、マイル課税とは、マイレージプログラムにかかる個人所得税における課税方法や徴収・納税についての課税関係のことをいう。

9) 税制調査会 (2000) 『わが国税制の現状と課題——21世紀に向けた国民の参加と選択——』 p.15。

に従うこととする。ただし、租税三原則を同時に充足させることはなく、三原則間に対立を見ることもあるし、優先順位が付けられることもある¹⁰⁾。また、「租税の公平をめぐる議論こそが、歴史的にも理論的にも常に中心に存在してきた¹¹⁾し、(多くの法案審議でも)「税法に関しては常に負担の公平が問題にされ¹²⁾る。よって、本稿では公平→簡素→中立の優先順位とする。

本来、税制改正の提言に際しては、課税することで増える税収や必要な徴収事務にかかるコストについての重要性も検討すべきである。とはいえ、これまでは、その経済的利益が申告に含まれていなかったと推測されることと、航空会社の公表している有価証券報告書等ではマイル利用による特典航空券の経済的利益が開示されていない¹³⁾ため、税収増の見込額に関する言及は困難である。よって、本稿では税収面からの検討は割愛する。

2. マイレージ制度およびポイントプログラムの概要とその性質

マイル課税を検討するにあたり、マイレージの法的・経済的性質を明らかにする必要がある。法

10) 牛島正 (2004)『租税原理——課題と改革——』有斐閣, pp.9-10。

11) 首藤重幸 (2004)『租税における公平の法理』『公平・中立・簡素・公平の法理』日税研論集 Vol.54, 日本税務研究センター, p.3。

12) 牛島 (2004)・前掲注10), p.ii。

13) JMB (JAL マイレージバンク) マイルの特典交換に向けての会計処理について、「会計上の処理①想定される特典の使用割合に応じて費用を算出している。②その内容については、監査法人の監査を受けている。」と説明している。(株)日本航空インターナショナル「JAL マイレージバンクについて」, 2008年6月18日, 金融庁金融審議会金融分科会第二部会「決済に関するワーキング・グループ」(第3回)議事 配布資料 3-2, 金融庁, p.18, <https://www.fsa.go.jp/singi/singi_kinyu/dai2/siryou/20080618-1/02.pdf> (閲覧日2019年5月22日)。ANA ホールディングス株式会社『有価証券報告書 第67期』, 2017年3月, 『有価証券報告書 第68期』, 2018年3月, 『有価証券報告書 第69期』(平成29年3月期), 2017年, 『有価証券報告書 第70期』(平成30年3月期), 2018年。

的・経済的性質により、課税されるべき所得となるか否かが決まってくるからである。すなわち、経済的価値がなければ課税対象とならない。経済的価値がある場合も、その経済的性質が、値引きなのか、贈与なのか、役務の対価なのかによって、個人所得税の所得該当性が変わってくる。また、課税の時期(=所得確定の日)も、法的性質・経済的性質により変わってくる。

本稿は、個人の所得税に関するマイル課税を検討するものである。しかしながら、マイルを付与するのは企業であり、マイレージプログラムは、販売促進や顧客囲い込み等のための企業ポイントの一種である。そのため、経済的利益を取得する個人の課税を検討する前に、企業側から見たポイントプログラムとマイレージ制度の法的・経済的性質を知る必要がある。

(1) FFP (マイレージプログラム) 制度

航空会社のマイレージプログラム制度 (FFP: Frequent Flyer's Program = 常顧客プログラム) の始まりは、1981年5月アメリカン航空が自社便に搭乗した会員に対して提供したマイレージポイントプログラム「A Advantage」である¹⁴⁾。これは、いまでは世界のほとんどの航空会社で標準のサービスとして採用されている販促プログラムである¹⁵⁾。

顧客側の観点からすると、経済的スイッチング・コスト (Financial Switching Costs) であるベネフィット損失コスト (benefit loss costs), すなわち、現サービスを利用し続けることで生まれる経済的なメリットを失うことを回避するために逃げづらくなり縛られている側面もある。そのため、「航空券は高額なので、マイルがたまってくると、顧客が他社に乗り換えるのが惜しいと思うようになります。つまりスイッチング・コストを

14) (株)ANA 総合研究所 (2008)『航空産業入門——オープンスカイ政策からマイレージの仕組みまで——』東洋経済新報社, p.23。

15) 株式会社日本航空インターナショナル・前掲注13), p.3。

16) 酒井麻衣子 (2012)「サービス業におけるスイッチング・バリアの先行指標と成果指標」, 日本商業学会『流通研究』第14巻第2/3合併号, pp.17, 20。

高め、顧客の囲い込みに役立つこととなっている。¹⁷⁾

実際の運用は、各航空会社がその会員と締結する会員規約に従うが、基本的には各社とも似たような仕組みを採用している。次に記すのは日本航空 (JAL) のプログラムである。¹⁸⁾

- ①マイルをためる。——フライトでマイルをためる。マイルパートナーでためる。ショッピングでためる
- ②ためたマイルを「特典航空券」で使う
- ③ためたマイルを「JAL 利用クーポン特典」で使う
- ④ためたマイルを「パートナー特典」で使う
- ⑤マイルは有期限 (36 カ月)、換金できない、譲渡できない、各種支払いに充当できない、現金等によりチャージできない
- ⑥フライトマイルもパートナーマイルも積算後は同じ扱い

この仕組みで留意すべき重要な点は、⑤の有期、換金不可、譲渡不可、支払い充当不可、現金等による購入不可という点である。すなわち、プログラムの入口ではマイレージを現金で購入できないし、プログラムの出口でも現金および自社商品以外の支払い手段に変えることはできない。一方で、マイレージをポイント交換サイト経由から最終的に銀行口座経由で現金に交換することは可能となっている。ただし、現金および現金で購入できる疑似通貨 (= 電子マネー) などからポイントおよびマイルへの交換はできない。

17) 高橋信夫「知らないで損! 使える5つの『経営学用語』」, <<https://toyokeizai.net/articles/-/138439?page=3>> (閲覧日2019年5月22日)。

18) 金融庁, 「金融審議会金融分科会第二部会「決済に関するワーキング・グループ」(第3回) 議事録」(2008年6月18日)での日本航空インターナショナル顧客マーケティング部マネージャーの説明より。<https://www.fsa.go.jp/singi/singi_kinyu/dai2/gijiroku/20080618.html> (閲覧日2019年5月22日)。

19) 現金で購入できないとの規定はマイレージプログラム参加者である個人に当てはまるものである。ポイント交換プログラムに参加するポイントを付与する側の企業はANAやJALのマイルを商品として代価を払って購入する。

(2) ポイントプログラムの法的性質と経済的性質

(i) 法的性質

ポイントの権利義務について、企業ポイントの法的性質と消費者保護のあり方に関する研究会は、ポイントプログラムは事業者と消費者との間の民法上の契約と評価されるため、ポイントの権利性や法的性質は当事者間の合意によって決定されるとし、関連諸法等に抵触しない限りにおいて、自由に定めることが可能であるが、合意内容の確定に当たっては、約款やポイントプログラムの内容について説明した書面等に記載された内容が基本的には参酌されるが、具体的な勧誘の経緯等も考慮されるべきであるとしている。²⁰⁾

ポイントプログラム契約により消費者が得る債権について、上田 (2014) は、企業側のポイントの付与、消費者側のポイントの活用、そして企業側における約定解除権を総合し、「法的には、(受贈者による意思表示という停止条件が成就するまでは、贈与者により行使可能な約定解除権等を付与した) 停止条件付き贈与契約による債権であると評価できる」と消費者がポイントによる利得を得るまでの法的性質をまとめている。

本稿でも、ポイントプログラムは、贈与側がいつでも約款を変更する権利を有するものの、変更があるまではいつでも受贈者が権利を行使することで贈与者側から財産を受諾することができるため、民法549条の贈与契約であるとする。

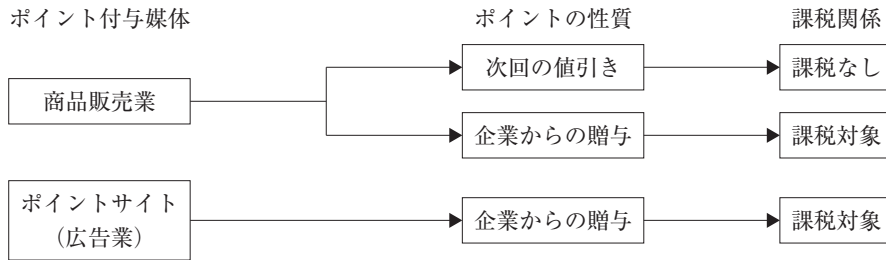
(ii) 経済的性質

ポイントは、ある企業から付与された時点では、有効期限が存在することや贈与者側に約定解除権があることから、確定した利得とは言えない。また、同様に、ポイント交換サイトを通じて別の事業者が管轄するポイントプログラムに移行した場

20) 経済産業省「企業ポイントの法的性質と消費者保護のあり方に関する研究会報告書」, 2009年1月, p.29。国立国会図書館デジタルコレクション, 国立国会図書館ホームページ。原資料 URL <<http://warp.da.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/1052065/www.meti.go.jp/press/20090120005/20090120005-3.pdf>> (閲覧日2019年5月22日)。

21) 上田 (2014)・前掲注3), p.241。

図表1 ポイント付与媒体ごとの個人所得税の課税関係



(資料) 筆者作成

合も、新たな事業者の規約に従うこととなり、依然として新たに有効期限や約定解除権が存在するため、確定した利得とは言えない。すなわち、権利が確定²²⁾してはいないため、ポイントの付与时や交換された時点で経済的利益が発生したとは言えない。受贈者による意思表示という停止条件が成就することとなる特典商品の取得もしくは現金化(商品代金への充当を含む)の時点で課税関係が発生することとなる。

付与されたポイントには2つの性格の異なるポイントがある。商品を販売している企業からその買い物に際して付与されるポイントとポイントサイト²³⁾から付与されるポイントである。商品を販売している企業から付与されるポイントは、商品購入にかかるポイントであり、ポイントの使われ方によって、次回以降の商品購入代価に充当される場合は値引きに、そして他の特典に交換される場合は贈与に分かれる。

ポイントサイトから付与されるポイントは、ポイントサイトの事業である広告宣伝収入の一部還流であるため、ポイントサイトを運営する企業からの贈与となる。

22) 「権利の確定」については4.(2)で、所得税法36条(収入金額)1項で示している所得の発生時期について言及する。

23) 矢野経済研究所(2016)・前掲注4)。「ポイントサイトは会員の広告コンバージョンによりポイントインセンティブを会員に還元する仕組み」p.25。すなわち、広告掲載を通じた販売成約等で所定の成果が実現すると、広告主はポイントサイト運営者に広告料を支払い、ポイントサイト運営者は会員に広告主からもらった広告料の一部をポイントとして還元する仕組み。

(3) マイレージプログラムの法的性質と経済的性質

(i) 法的性質

航空会社のマイレージプログラムは、販売促進や顧客囲い込み等のための企業ポイントの一種である。よって、マイレージプログラムも、贈与契約による債権・債務と位置付けられる。

(ii) 経済的性質

航空会社のマイレージプログラムによる特典付与は、もともと空席の有効活用という側面があり、季節や座席数による利用制限があるため、顧客側からすると自由に使える値引きポイントとは言えない。

航空会社のマイレージも、有効期限の設定がありまた航空会社側に約定解除権があることから、確定した利得とは言えない。権利が確定してはいないため、マイレージ付与时やポイントからマイルに交換された時点で経済的利益が発生したとは言えない。受贈者による意思表示により停止条件が成就することとなる、特典航空券もしくは座席アップグレードの利用の時点で、課税関係が発生することとなる。

(4) ポイント付与企業(ポイントサイトを除く)の会計処理から見たポイントの性質

ポイント付与に係る企業側の会計処理には、「引当金方式」と「収益繰延方式」がある。

「引当金方式」は、ポイント付与を将来の商品あるいはサービス提供義務の引き受け(=当期の売上を伸ばすための販売促進費)と捉え、収益費用対応の考え方から、当期の費用として計上する

方法である。これは家電量販店であるヤマダ電機²⁴⁾ほか多くの日本企業が採用している方法である。

「収益繰延方式」は、国際会計基準審議会 (IASB: The International Accounting Standards Board) の解釈委員会 (IFRIC: International Financial Reporting Interpretations Committee) が2007年6月に公表した解釈指針13号「カスタマー・ロイヤリティ・プログラム (Customer Loyalty Program)」が採用した会計方法である。日本経済新聞 (2009年6月12日朝刊12面) によると、海外の航空会社 (仏蘭エールフランス—KLM や豪カンタス航空など) はこの基準を採用したが、日本航空や全日本空輸は、「金額的な重要性がない」との判断から負債計上額は開示していなかった。これは、マイレージにより付与される特典航空券や座席のアップグレードは、もともと²⁵⁾空席を利用して与えるものであり、実際のマイル利用で増える支出は小さいとみられることが背景にあるようである。この解釈指針13号の「収益繰延方式」は、「ポイントは『商品』であって、『景品』でも『値引き』でもない」という解釈である。

日本企業の家電量販店等が「引当金方式」を採用しているということは、ポイントは「景品」もしくは「値引き」という根拠からではないだろうか。店頭での値引き合戦回避から活用されている家電品店のポイント付与の観点からすると、やはり、値引きという性質があると考えられる。値引きは、販売時に売上代金が小さくなる結果である。通常、課税されるべき経済的利益とはされていない。値引きされた金額をポイントとしてためておき、次回の商品購入代金から差し引かれる場合には、その時点で値引きが実現したものと捉え、課税関係はなしとしてよい。すなわち、企業側では、

顧客囲い込み戦略として、次の購買を条件に付与した値引きがその時点で実現した²⁷⁾と考えるのである。企業側の会計では売上値引ではなく、販売促進費として営業費用に計上されることになるだろうが、顧客側からすると直接現金をもらった販売促進金ではないため、値引きとして扱うべきである。よって、課税なしでよい。ただし、これは自社ポイントのみが使える場合であり、ポイント交換サイトなどを通じてポイントが流通するような場合には、ポイント使用時には当初の売上に対応しないこと²⁸⁾になるため、値引きと捉えることはできない。

(5) 航空会社の会計処理から考えるマイルの性質

既述の通り、日本経済新聞社 (2009年6月12日朝刊) によると、日本航空はマイル発行時に費用 (販売費) を計上すると同時に、履行義務分を債務 (営業未払い金) として計上し、全日本空輸はマイル発行時には処理をせず、マイルが自社航空券と交換される場合に100%値引きとして処理して期末時点の未使用マイルは将来の費用を見積もって引き当て処理しているという。よって、国際会計基準解釈指針13号の「収益繰延方式」ではなく、家電量販店と同様、「引当金法方式」を採用しており、企業側の経理処理の観点からすると、「値引き」に該当することとなる。

しかしながら、消費者が航空券を購入する際には、航空会社が提示している料金に従うしかなく、航空会社との間で航空券の値引きに関する交渉を

24) 醍醐聰 (2008) 『会計学講義 (第4版)』東京大学出版会, p.98。

25) 第68期 (2017年4月1日から2018年3月31日) の有価証券報告書によると、国内線の利用率は68.9% (前期66.0%)、国際線の利用率は76.3% (前期75.8%) であった。『有価証券報告書 第68期』ANAホールディングス株式会社, p.24。

26) 「ポイントやマイレージ 会計処理、海外で厳格化」日本経済新聞, 2009年6月12日朝刊12面。

27) 値引きと売上値引は別の概念である。値引きは値段を安くした後の金額が売上に計上されるものである。売上値引は、「売上品の品質不良、破損などの理由で、得意先に対して事後的に認める売上価額の減額」安藤英義ほか編集代表『会計学大辞典第5版』中央経済社, 2007年, p.60であり、財務諸表上は売上と別科目で計上される。

28) 野口教子 (2010) 「IFRIC13号におけるポイント交換—交換取引における属性の変化—」『国際会計研究学会年報2010年度』, pp.165, 171で、ポイント交換取引に際しては当初取引 (原取引) が存在しなくなっている点が指摘されている。

図表2 国際会計基準解釈指針13号と日本の航空会社の会計の違い

1. 国際会計基準解釈指針13号 = 売上を繰延				経費を考慮しない 損益影響額	
◎マイル発行時：					
(借方) 現金	20,000円	／	(貸方) 売上	19,000円	+19,000円
			(貸方) 将来履行義務	1,000円	
★マイル使用時もしくは有効期限経過時：					
(借方) 将来履行義務	1,000円	／	(貸方) 売上	1,000円	+1,000円
2. 日本航空 = 費用を引き当て					
◎マイル発行時：					
(借方) 現金	20,000円	／	(貸方) 売上	20,000円	+19,000円
(借方) 販売費	1,000円	／	(貸方) 営業未払い金	1,000円	
★マイル使用時もしくは有効期限経過時：					
(借方) 営業未払い金	1,000円	／	(貸方) 売上	1,000円	+1,000円
3. 全日本空輸 = 処理なしで、後日値引き					
◎マイル発行時：					
(借方) 現金	20,000円	／	(貸方) 売上	20,000円	+20,000円
★マイル使用時もしくは有効期限経過時：					
(借方) 100%値引き	1,000円	／	(貸方) 売上	1,000円	ゼロ

(資料) 日本経済新聞 (2009年6月12日朝刊12面) の記事を基に筆者作成

行うことはできない。搭乗日よりかなり早い時期に、取り消しや変更のできない条件で、それが可能な航空券よりも、安く購入できるものもあるが、値引き交渉の余地はない。そのため、家電量販店の店頭で値引き交渉の代わりに役割も果たすポイント取得によるポイントを値引き分と捉え、次回の商品購入の代価に充当するという考えは、航空会社のマイレージプログラムには当てはまらない。

3. 取得態様別マイレージが個人所得税の課税か否かの検討

(1) ポイント付与媒体の違いによる値引きと課税の分岐

ポイントプログラムが、付与される個人にとって、値引きの性質を帯びているかどうかについて検討する。値引きであれば課税されないが、そうでなければ課税対象となりうる。

ポイントプログラムの元となったポイントカードの原形であるスタンプカードの場合は、金券や記念品と交換できるしくみであった。その後、単一者ではスタンプが貯まりにくいとか景品が魅力的ではないとかいう意見から、共通のスタンプ

サービスが発足した。1980年代のPOSシステムの普及に伴い、デジタル式のポイントカードの普及が始まり、現在のシステムが普及していくこととなった。²⁹⁾ここまでの段階では、スタンプを貯め、所定の数になると金券や記念品と交換できるしくみであったため、スタンプ達成条件へのお祝いとしての企業からの贈与と言えた。

1980年代後半のシステム構築時に家電量販店のヨドバシカメラが流通業界で最も早く現在のポイントカードシステムを導入した。³⁰⁾この背景には、家電量販店の店頭においては値引き交渉が常態だったことがあり、こうした販売効率が悪い値引き交渉の時間を本来の商品説明に当てる目的で導入された³¹⁾とされている。³²⁾この家電量販店のポイントは値引きの代用として付与されたものであり、その値引きの実現は、次回以降に同店での商品購入代金に充当することで達成される。値引き実現

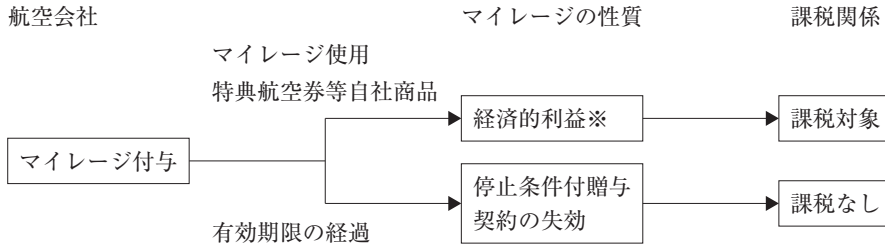
29) 矢野経済研究所 (2016)・前掲注4), p.28。

30) ヨドバシカメラ「会社の沿革」, <<http://www.yodobashi.co.jp/company/profile/history/index.html>> (閲覧日2019年5月22日)。

31) 矢野経済研究所 (2016)・前掲注4), p.28。

32) 景品表示法 (不当景品類及び不当表示防止法)ノ

図表3 マイレージ付与にかかる個人所得税の課税関係



(資料) 筆者作成 ※業務で獲得したマイルで業務用航空券を使用する場合 (= 値引き) を除く。

の時期は値引き相当額のポイントが付与された購入時とはずれるが、同じ店で実現する限り、値引きと捉えてよい。租税法適用の観点から、「実体・実質ないし内容に立ち入って見る³³⁾」と、それまで購入時の値引きとしていたものをポイント制度に切り替えたものだからであり、購入者側も値引き相当額で購入できるという認識で購入を決定する判断理由としていたからである。

ただし、上記の値引きとする考えは、同一のポイントプログラムで商品を購入する場合のみに適用されるものであり、そこでの販売商品以外の特典商品や他のポイントプログラムへ交換した場合には、値引きという実質から外れ、法人からの経済的利益の贈与になるものと考えられる。

この値引きに関する経済的性質について、上田(2014)は、ポイントの発行は商品代金を値引きするとともに、同額の対価を得てポイントを発行しているという、商品代金の値引きの上、対価を得てポイントを発行したものであると捉えることは十分可能であると思われる³⁴⁾と記している。しか

ㄨ では、1ポイント1円などその価値が明示的に表示され、次回、自社商品の値引きに用いられるポイントについては、景品表示法上は、「景品類」ではなく、値引きとして位置付けられるものと解されている。経済産業省(2009)・前掲注20), p.30。

33) 金子(2017)は、租税法の適用にあたっては、「外観と実体」、「形式と実質」ないし「名目と内容」がくいちがっている場合には、外観・形式ないし名目に従ってではなく、実体・実質ないし内容に従って、それを判断しなければならないとしている。金子宏『租税法(第22版)』弘文堂, p.140。

しながら、検討されているポイントプログラムが金銭等による購入ができないポイントであることからすると、商品代金の値引きの上対価を得てポイントを発行したものであると捉えることは難しいのではないだろうか。

よって、航空会社のマイレージ使用(業務出張での使用を除く)時の個人所得税については、課税されない「値引き」には該当せず、課税される経済的利益となる。ただし、有効期限を経過しマイルが消滅した場合には、経済的利益の実現はないため、課税関係も発生しない。

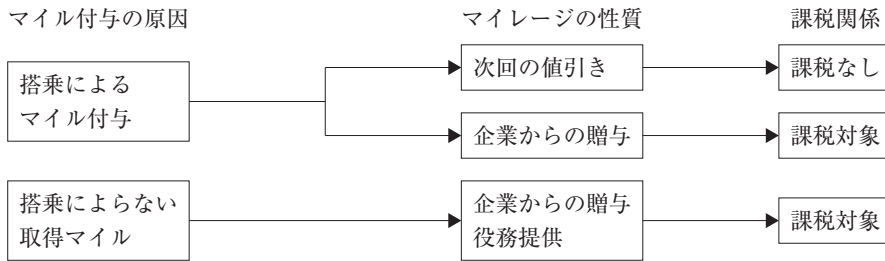
(2) マイレージ獲得源泉の多様化

航空会社のマイレージプログラムは、当初は、自社発行のマイレージのみが利用できるしくみであった。しかしながら、マイルを介した他社との提携やポイント交換サイトの出現などにより、マイレージを獲得する源泉が多様化された。すなわち、クレジットカードによる買い物で得られたポイントや、ポイントサイトで広告を見たりアンケートに回答したり会員登録をすることなどで得られたポイントを、マイレージプログラムに積算できるようになった。

広告の閲覧やアンケートへの回答による場合には、一種の労務の対価としての性質を持つこととなり、法人からの贈与による所得というよりも、役務提供による所得に分類されることとなる。よって、いまでは、積算されたマイレージには、法人からの贈与による所得部分と役務提供による所得部分が混在していることとなる。

34) 上田(2014)・前掲注3), p.241。

図表4 航空会社のマイレージの個人所得税の課税関係



(資料) 筆者作成

(3) ポイント交換サイト

上記(2)で記したように、ポイント交換サイトが、それまで航空機への搭乗が主だったマイレージの獲得源泉を多様化させ、同時に源泉が増えたことで、獲得できるマイル数も増やした。

ポイント交換サービスは、リアル、オンラインで獲得した様々なポイントをいったんポイント交換サービスの提供するポイントに交換し、その交換したポイントを電子マネーや現金、マイレージ等の他のポイントに交換できるサービスである。矢野経済研究所の推計では、2016年4月現在主要なポイント交換サービス会社4社で会員数1,673万人を抱えていた。

ポイント交換サイトは民間の会社であり、各社の会員規約でポイントの有効期限切れでポイントが失効したり、会社の倒産でポイントが消滅したりしてしまう可能性もある。約款上では、ポイントについてその破産債権性を認め、消費者の保護を明記している企業は存在しない³⁶⁾。倒産に際してはそれまでに預けたポイントは補てんされない³⁷⁾。

利用者は、それぞれ別のポイントサイトで獲得した残高では特典商品の取得に至らない場合でも、ポイント交換サイトを通じて、特定のポイントプログラムにポイントを集めることで、特典商品を取得できる条件を満たしたり、電子マネーや現金に交換したりして、経済的利益の実現を図ることができる。

ポイント交換サイトでは、他のサイトから受け入れた際の記録、もしくはそのポイントサイトで獲得した原因(=会社からの贈与による一時的なポイント付与なのか、役務提供によるポイント付与なのか)が電子的記録として残され、利用者はそれを閲覧、印刷することで履歴記録を確認・保管することができる。ポイント交換により他社サイトへポイントが移行される場合にも、利用履歴に記載され記録として残る。ポイントは先入先出法³⁸⁾で処理される。そのため、記録をたどることで、特典商品に交換されたポイントの原資が何だったのか(=会社からの贈与による一時的なポイント付与なのか、役務提供によるポイント付与なのか)を検証することが可能なくみとなっている。

35) 矢野経済研究所(2016)・前掲注4) p.80。

36) 経済産業省(2009)・前掲注20) p.22。

37) JAL再生に際してはマイレージの保護が手当てされたが例外的な取り扱いであった。畠山肇「JALの再生問題」『立法と調査』No.301, 2010年2月, pp.169, 176。また、2010年4月21日の第174回国会国土交通委員会第14号で、前原国務大臣は、公明党の竹内議員に対し、「裁判所と頻繁に企業再生支援機構が相談をされて、マイレージの保護とかあるいは機材といったものの保護とか、さまざまな形で事前調整をされて、普通の会社更生法であれば、そういった債権もなくなる、保護されない面もあったわけであり」

ます。」と回答している。

38) たとえば、ANAマイレージクラブの「よくある質問」で先入先出使用が確認できる。〈https://contact-jp.ana.co.jp/app/answers/detail/a_id/3438/kw/%E3%83%9E%E3%82%A4%E3%83%AB%E3%80%80%E6%9C%89%E5%8A%B9%E6%9C%9F%E9%99%90/c/2016/related/1〉(閲覧日2019年5月22日)。

4. マイル課税の課税時期と所得該当性

マイル課税が行われる場合、所得の確定時期と、どのような所得として課税されるべきかという所得該当性が重要となってくる。個人所得税は、課税期間を暦年とし、³⁹⁾超過累進税率を基本として課税される。また、課税所得は所得類型を10種類に分けその性質に応じた課税計算がされる。そのため、「いつ」、「何の所得」として課税されるかが税金負担に影響を与えることとなる。

(1) 所得税の課税対象となる所得

わが国の現在の所得税法では、所得の範囲は、人の担税力を増加させる経済的利得はすべて所得を構成するととらえる包括的所得概念で構成されている。所得類型を設けて、一時的・偶発的利得を一般的に課税の対象とする一方、雑所得という類型を設けて、利子所得ないし一時所得に含まれない所得をすべて雑所得として課税の対象とする旨を定めている、すなわち、⁴¹⁾すべての所得を課税の対象とする趣旨を示している。

獲得したマイレージを使って特典航空券や座席のグレードアップを受けることは、同価値の可処分所得を減らすことなく目的とする航空券等を利用できるため、その分担税力を増加させる経済的利得であり、課税の対象となるものである。また、特典航空券等に至らないマイル数で、特典商品やスーパーで使える電子マネーやコンビニエンスストアで使えるプリペイドカードなどに交換した場合も、同様に、その分の担税力を増加させる経済的利得であり、課税対象となる。

(2) 所得の発生時期

所得税法第36条では、第1項で「その年分の各種所得の金額の計算上収入金額とすべき金額又は

総収入金額に算入すべき金額は、別段の定めがあるものを除き、その年において収入すべき金額（金銭以外の物又は権利その他経済的な利益をもつて収入する場合には、その金銭以外の物又は権利その他経済的な利益の価額）とする」と規定され、第2項で「前項の金銭以外の物又は権利その他経済的な利益の価額は、当該物若しくは権利を取得し、又は当該利益を享受する時における価額とする」と規定されている。第1項で「収入した金額」ではなく、「収入すべき金額」となっている規定振りは、⁴²⁾⁴³⁾権利確定主義が導かれる含意があるという指摘もある。

マイレージプログラムによるマイレージの利用も、有効期限が存在することや贈与者側に約定解除権があることから確定した利得とは言えない。特典航空券の利用や座席アップグレードという経済的利益が実現した時が所得の発生時期となる。

なお、獲得したマイレージも、他のポイントプログラムと同様に、ポイント交換サイトを通じて別の事業者が管轄するポイントプログラムに移行できる。移行後は、新たな事業者の規約に従うこととなり、依然として新たに有効期限や約定解除権が存するため、マイレージをポイントに移行しても、その時点では、確定した利得とは言えず、経済的利益が発生していても課税される所得となっているとは言えない。人の担税力を増加させる所得であっても、未実現の利得は、どこの国でも、原則として課税の対象から除外されている。わが国でも、所得税法は、所得を収入という形態でとらえているから、それらは原則として課税の対象から除かれていると解さざるを得ないからである。⁴⁴⁾新たなプログラム事業者の下で、特典商品の取得もしくは現金化した時点で課税関係が発生

42) 小塚真啓(2016)「債務免除益の法的・経済的性質と所得分類」『租税研究』795号, pp.74, 82(注)13。

43) さいたま地方裁判所2013年12月25日。「所得税法第36条1項は、現実の収入がなくても、その収入の原因となる権利が確定した場合には、その時点で所得の実現があったものとして、権利確定の時期の属する年分の課税所得を計算するという制度、いわゆる権利確定主義を採用しているものと解される」としている。

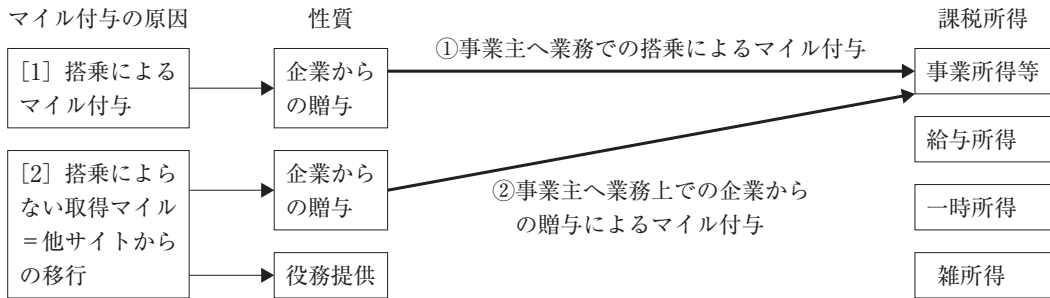
44) 金子(2017)・前掲注33), p.187。

39) 超過累進税率とは、課税所得が高くなるに従いそれを越えた区分に適用される税率が累進して高くなること。所法第89条。

40) 一時的・臨時的な所得などには特別な計算方法の規定が設けられている。所法第33条(譲渡所得)、34条(一時所得)など。

41) 金子(2017)・前掲注33), pp.187-188。

図表 5-1 業務で獲得したマイルの所得該当性



(資料) 筆者作成

することとなる。

(3) 航空会社マイレージプログラムの該当所得分類

わが国の所得税法は、所得類型を設けて、利子所得から雑所得までの10種類の所得を課税とする旨を定めている。所得分類で課税所得の計算方法に差があり、税負担額も変わってくる。そのため、どの所得に分類されるかが重要となる。

図表4で分類したとおり、マイレージプログラムにおける獲得マイルの源泉は、航空機の搭乗によるマイル付与と他のポイントサイトなどから移行された航空機の搭乗によらないマイルの獲得の2つがある。そして、航空機の搭乗によらないマイルの獲得=他のポイントサイトから移行されたマイルの源泉もさらに2つに分かれる。1つ目は、クレジットカード利用によるクレジットポイントや口座開設などの入会キャンペーンで付与されるポイントなどの「法人からの贈与により取得する金品」に分類されるものである。2つ目は、広告の閲覧やアンケートへの回答によって獲得するものであり、一種の労務の「対価としての性質を持つもの」で、役務提供による所得に分類される。

マイレージプログラムにより、特典航空券や座席のグレードアップを受けたり、特典商品を贈与されたりすることは、事業等 (=業務にかかる所得として、不動産所得、事業所得、山林所得、譲渡所得がある) として行っていた行為から生じた場合には事業所得等となる。事業所得等に該当しない場合には、一時所得もしくは雑所得のいずれかの所得に分類される。⁴⁵⁾

(i) 事業所得等に分類されるもの

個人が事業所得等の業務に関連してマイルを獲得することもある。たとえば、業務に関連して航空機に搭乗した際のマイル (図表5-1の①) や、事業用の経費をクレジットカードで決済することにより貯まるクレジットポイントをマイルに交換したような場合 (図表5-1の②) である。

こうして獲得したマイルはその業務の付随収入であり、所得税基本通達27-5に従い「事業所得の金額の計算上総収入金額に算入する」等、その所得の収入金額等として適切に記帳されれば所得として課税されることになる。

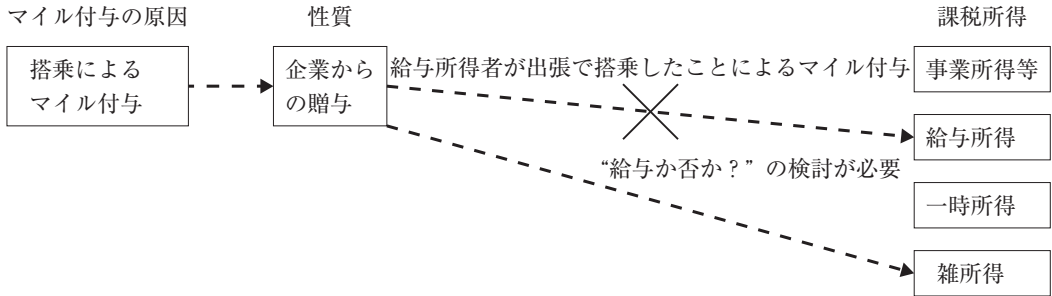
(ii) 給与所得に分類されるもの

ビジネスマンが業務出張により飛行機を利用することで獲得したマイルを、家族旅行などの私的旅行に際して特典航空券を利用した場合の課税関係はどうなるのであろうか。会社が負担した費用でマイルを獲得したのだから会社から経済的な利益の付与があったと言えるのか、それとも、航空会社からの贈与になるのか、もしくは、課税されない利得⁴⁶⁾として扱ってよいのだろうか。

45) 事業所得等以外の所得には、利子、配当、給与および退職所得があるが、マイレージプログラムで付与される所得はその性質から一般的に当該4つの所得には該当しない。給与所得になるという意見は下記注46) 参照。

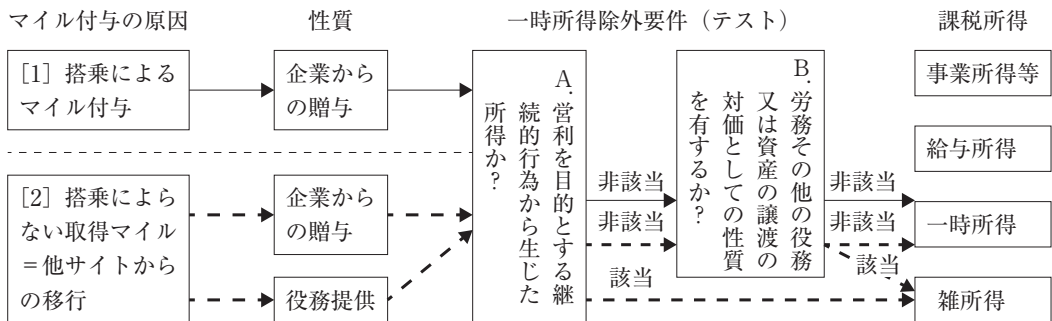
46) Borenstein (1992) は、「業務出張により稼得するボーナス (マイル) は、政府と他の納税者との犠牲により、被雇用者と雇用主が共同で取得する課税されない経済的利益である」と指摘している。"The Evolution of U.S. Airline"

図表5-2 給与所得者が出張で獲得したマイルの所得該当性



(資料) 筆者作成

図表5-3 業務外の活動で獲得したマイルの所得該当性



注 [1] 航空機の搭乗によるマイルを源泉とする経済的利益の一時所得該当性

航空機の搭乗は「営利を目的とする継続的行為」ではない。また、単に航空機に搭乗しているだけであり、「労務その他の役務又は資産の譲渡の対価としての性質を有するもの」でもないため一時所得に該当。

[2] 他から移行されたマイルを源泉とする経済的利益の雑所得該当性

他社で獲得したポイントを、ポイントサイト経由で航空会社のマイレージプログラムに移行し、特典航空券等の獲得を目的とする場合のA. 非継続要件およびB. 非対価要件のテストを検討する。

(資料) 筆者作成

こうした経済的利得に関して、本来の資金の負担主に帰属すべきものであるという意見もあり、その具体的な対応策が提案されたこともある。⁴⁷⁾⁴⁸⁾し

47) Competition” *The Journal of Economic Perspectives*, Vol.6, No.2 (Spring, 1992), p.62.

47) 「公務出張のマイルで家族旅行 私利用禁止へ 国が一括管理検討」『読売新聞』2008年6月18日東京朝刊1面。たとえば、「公費を節減する観点から、国がマイレージを管理し、たまったポイントを無料航空券と交換して出張者に渡す仕組み」など。

48) 2019年5月22日時点では、JALおよびANAとも法人向け出張手配サポートのサービスを提供しており、そこで業務渡航に伴う事務の効率化のサポート（出張コストの管理）や利用実績に

よる航空券の割引やアップグレード等が行われている。国際線法人向け無料特典プログラム JAL コーポレートフライトメリット (JCFM), <<https://www.jal.co.jp/inter/corporation/>>, 法人向け国際線航空券購入精算システム「JAL PassAge Corporate Plan」, <<http://www.jal.co.jp/passage/>>, 法人向け国内出張手配サポート「JAL オンライン」, <<https://www.jal.co.jp/jalonline/>>, ANA ProFlyers Bonus (APF), <<https://www.ana.co.jp/apf/program/>>, ANA@desk, <<https://wb.biz.ana.co.jp/download/leaflet/jp.pdf>>. ただし、法人用プランを使っても社員個人がマイレージプログラムに参加すれば社員本人にマイルが貯まることになっている。JAL Q&A, <http://faq-jcfm.jal.co.jp/?_ga=2.238519303.608496701.1530000959-

かしながら、マイルの獲得に関する情報は、所得税法第225条の（支払調書及び支払通知書）では規定されていないこと等により、所得捕捉の手段がないことからして、こうした指摘や提案も現実的には機能していないと推測される。

田中（2005）は、給与所得の範囲は、「給与所得の概念については、その大枠においては、学説判例とも共通の理解があるといつてよい。後述の昭和56年の最高裁判決⁴⁹⁾は、給与所得とは、一般に、『雇用契約又はこれに類する原因に基づき使用者の指揮命令に服して提供した労務の対価として使用者から受ける給付をいう』とする。学説も基本的に同様の理解をしており、これを『非独立的労働ないし従属的労働の対価』⁵⁰⁾などと表現する」と定義づけている。

所得税基本通達は28-1（宿日直料）から28-10（給与等の受領を辞退した場合）まで発遣されているが、いずれも直接支払われる手当等に関する取扱いの通達であり、特典の取得を黙認するといった形での間接的な経済的利益は想定していないようである。

そもそも、航空機搭乗によるマイルの取得は、個人がマイレージプログラムに申し込むことにより成り立つものであり、これへの参加なしに自動的に与えられる経済的利益ではない。そのため、課税実務上は、所得税基本通達35-1（11）の「役員又は使用者が自己の職務に関連して使用者の取引先等からの贈与等により取得する金品」に従い

雑所得として扱うべきものとする。また、「労務の対価として使用者から受ける給付」にはならないため、やはり、給与所得には該当しないのではないだろうか。

こうした経済的利益は、確定申告の手間を煩瑣と認識することなどから、現実的には、ほとんどが確定申告されていないものと推測される。とはいえ、この利得は経済的利益には違いないのであり、本来は個人の所得として課税されるべきものである。

（iii）一時所得もしくは雑所得に分類されるもの

業務に関連しない家事費（私的旅行での航空機搭乗マイル、業務以外のクレジットカード利用にかかる獲得ポイント等）から獲得されるマイルには、業務外の個人としての課税関係が適用されることとなる。個人的なマイルの獲得による個人の課税所得の該当性が、一時所得になるのか、雑所得になるのか、もしくは、課税されないものであるかを検討する。

マイレージプログラムにおける獲得マイルの源泉は、（1）および（2）で検討したとおり、担税力を増加させる経済的利得であり、課税の対象となり、課税されない値引きには該当しない。また、図表4で分類したように、業務以外での獲得マイルの源泉も、航空機の搭乗によるマイル付与と他のポイントサイトなどから移行された航空機の搭乗によらないマイルの獲得の2つに分かれる。

①一時所得と雑所得の区分

一時所得と雑所得の区分は、一時所得除外要件のA. 非継続要件およびB. 非対価性要件の2つのテスト（後述②参照）に合致するか否かで決められる。すなわち、両テストのいずれにも合致しなければ一時所得となり、いずれか1つにでも合致すれば雑所得に分類される。

②一時所得該当性

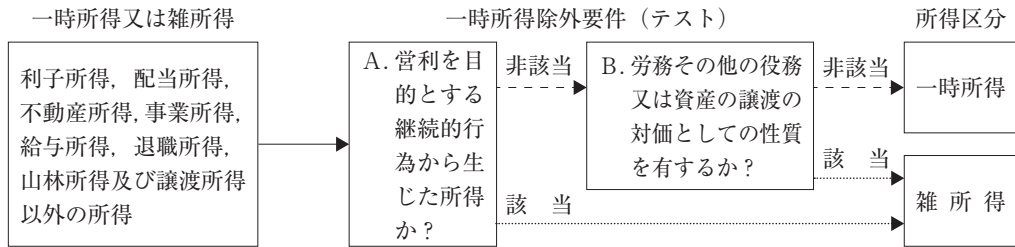
一時所得に該当するかどうかは、所得税法第34条第1項の（1）非継続要件（＝営利を目的とする継続的行為から生じた所得以外の一時の所得）および（2）非対価性要件（＝労務その他の役務又は資産の譲渡の対価としての性質を有しないもの）を充足するか否かである。

49) 1766618718.1516173270), ANA Q&A. <https://www.ana.co.jp/apf/faq/>（閲覧日2019年5月22日）。

49) 最高裁1981年4月24日判決。LEXDB: 文献番号21073190（TKC 税務研究所）。給与所得とは、「雇傭契約又はこれに類する原因に基づき使用者の指揮命令に服して提供した労務の対価として使用者から受ける給付をいう。なお、給与所得については、とりわけ、給与支給者との関係において何らかの空間的、時間的な拘束を受け、継続的ないし断続的に労務又は役務の提供があり、その対価として支給されるものであるかどうかを重視されなければならない。」としている。

50) 田中治（2005）「給与所得概念における従属的労務性」『税務事例研究』83号、pp.26-25。

図表6 一時所得と雑所得の区分



(資料) 筆者作成

所得税法第34条第1項は、「一時所得とは、利子所得、配当所得、不動産所得、事業所得、給与所得、退職所得、山林所得及び譲渡所得以外の所得のうち、営利を目的とする継続的行為から生じた所得以外の一時の所得で労務その他の役務又は資産の譲渡の対価としての性質を有しないものをいう」と規定している。

すなわち、一時所得は、利子所得ないし譲渡所得以外の所得であり、かつ、営利を目的とする継続的行為から生じた所得以外の一時の所得（＝非継続要件）であって、労務その他の役務又は資産の譲渡の対価としての性質を有しないもの（＝非対価性要件）、が該当することとなる。

A. 非継続要件

一時所得該当性につき、最高裁2015年3月10日第三小法廷判決は、「所得税法上、営利を目的とする継続的行為から生じた所得は、一時所得ではなく雑所得に区分されるところ、営利を目的とする継続的行為から生じた所得であるか否かは、文理に照らし、行為の期間、回数、頻度その他の態様、利益発生の規模、期間その他の状況等の事情を総合考慮して判断するのが相当である⁵¹⁾とした。

「営利を目的とする継続的行為から生じた所得」は非継続要件であるが、この判断基準として、「文理に照らし、行為の期間、回数、頻度その他の態様、利益発生の規模、期間その他の状況等の事情を総合考慮して判断するのが相当である」と判示している。

この非継続要件につき、佐藤（2014）は、「非

継続要件によって一時所得の範疇から除かれるのは、『一時の所得』自体が、営利を目的として継続的に得られているという場合であると解すべきである⁵²⁾』としている。また、「沿革および文理に照らした検討からは、『営利を目的とする継続的行為から生じた所得以外の一時の所得』と規定される非継続要件は、『何らかの継続的行為に関連して一時の所得が得られる場合』を一時所得の範疇から除く趣旨ではなく、『一時の所得自体が、反復継続して得られる場合』に、そのような『一時の所得』を一時所得の範疇から除くものと解すべきことが明らかになった⁵³⁾』とも述べている。

酒井（2017）は、「営利目的」と「継続的行為」を「営利目的と非営利目的」および「継続的行為と非継続的行為」に分けたうえで、「一時の所得」のうち、「営利目的で継続的行為」のものが一時所得から除かれるとしている。また、「一時の所得」については、「その表面的な形態（結果）により判断するのではなく、所得源泉性を認めるに足りる程度にその行為（原因）に継続性が認められるか否かという点から判断をすることが要請されよう⁵⁵⁾』と述べている。

非継続要件は、「実体・実質ないし内容に立ち

51) 最高裁2015年3月10日第三小法廷判決、LEXDB: 文献番号25447123 (TKC 税務研究所)。

52) 佐藤英明（2014）「一時所得の要件に関する覚書」所収金子宏＝中里実＝J. マーク・ラムザイヤー編『租税法と市場』有斐閣、pp.235-236。

53) 佐藤（2014）・同上前掲注52)、 pp.235-236。

54) 酒井克彦（2017）『クローズアップ課税要件事実論 第4版改訂増補版——要件事実と主張・立証責任を理解する——』財形詳報社、p.229。

55) 酒井（2017）・前掲注54)、 p.216。

入って見⁵⁶⁾て、営利目的で継続性があるかどうかという実質内容から判断されることとなる。

B. 非対価性要件

酒井(2017)は、「対価としての性質」に関し、東京地裁1952(昭和27)年8月2日判決を引用したうえで、「ある給付が一般的に人の地位や職務行為に対応、関連してなされる場合には、そこには何らかの対応性を認めることができるのであって、その限りにおいて一時所得に該当せず、雇用契約またはこれに類する原因」としている。また、所得税基本通達34-1(一時所得の例示)の(5)での「法人からの贈与」という部分を取り上げ、「対価の性質と相容れない『贈与』を一時所得に含まれると通達していることからすれば、ここでも『対価』あるいは『対価としての性質』に該当しないことが一時所得該当性の要件と解されていることが分かる⁵⁷⁾」としている。

法人からの贈与による所得は、一義的には、所得税基本通達34-1(5)で例示されている「法人からの贈与により取得する金品」に該当するが、カッコ書きで「(業務に関して受けるもの及び継続的に受けるものを除く。）」とされているため、「業務に関して受けるもの」及び「継続的に受けるもの」は一時所得から除かれる。

よって、「業務に関して受ける」マイルは事業所得等、「継続的に受ける」マイルは雑所得もしくは事業所得等に分類される。一時所得となるのは、利子所得ないし譲渡所得以外の所得で、かつ、非営利目的で非継続的行為から生じた(非継続要件)、対価としての性質を有しないもの(非対価要件)が該当することとなる。

③雑所得該当性

利子所得ないし一時所得の9種類の所得のいずれにも該当しないものが雑所得となる。一時所得は、利子所得ないし譲渡時所得のいずれにも該当しないもののうち、所得税法第34条第1項の(1)非継続要件および(2)非対価性要件を充足するか否かである。そのため、一時所得該当性の要件は、利子所得ないし譲渡時所得のいずれにも該当しないもののうち、所得税法第34条第1項

の非継続要件および非対価性要件を充足しないものということとなる。すなわち、継続性要件もしくは、対価性要件の、いずれかを充足すれば、雑所得となる。

営利を目的とする継続的行為から生じた所得か否かは、「文理に照らし、行為の期間、回数、頻度その他の態様、利益発生の規模、期間その他の状況等の事情を総合考慮して判断するのが相当⁵⁸⁾」である。他のポイントサイトで獲得したポイントを、ポイント交換サイト(通常は複数のサイト)を経由して、最終的に航空会社のマイルに変え、それを既定のマイル数に達するまで蓄積して、ようやく特典航空券等を取得できる。特典航空券という営利を目的として、継続的にポイントを交換して経済的利益の稼得を目指す行為は、総合考慮すると、一時的なものとは言えない。よって、一時所得には該当せず、雑所得に該当する。

以上のことから、航空会社マイレージプログラムによる特典航空券や座席のグレードアップ、特典商品の受贈は、事業所得等、給与所得、一時所得、雑所得のいずれかの所得となる(図表5-1から図表5-3参照)。

(4) 所得額の評価(公正価値)

課税される場合、課税標準に算入される所得額は、所得税法第36条第2項により、「金銭以外の物又は権利その他経済的な利益の価額は、当該物若しくは権利を取得し、又は当該利益を享受する時における価額」となる。

特典航空券の評価額は、同じ条件で航空券を購入した場合の航空券の購入価格となる。しかしながら、同じ日にちの同じ便の航空券であっても、便の変更や取り消しが可能な普通航空券もあれば、搭乗便の変更ができず取り消しの際には別途手数料が発生するという実質取消不可の条件を前提に搭乗日よりかなり早い時期に安い金額で購入できるいわゆる「早割(早期購入割引)」等もあり、数種類の航空券の値段が存在する。また、特典航空券を利用するに際しては、季節制限や座席数の制限があり、普通航空券と価値が同じとは言えな

56) 金子(2017)・前掲注33)。

57) 酒井(2017)・前掲注54)、p.219。

58) 最高裁2015年3月10日第三小法廷判決・前掲注51)。

⁵⁹⁾ さらに、販売する航空券の値段は、普通航空券であれ早割航空券であれ、季節や盆正月などの日にちによって値段が変わってくるが、特典航空券に交換することができる必要マイル数はレギュラーシーズン、ローシーズン、ハイシーズンの3期間に設定されている(ANAの場合)ため、厳密に連動した価格を算定するのは困難である。

特典航空券等に交換したマイル数を金銭価値に評価する際は、当該プログラムで現金等価物に交換できるものを指標として使うことが公正価値の算定につながるのではないだろうか。ANAにはSKYコインがあり10コイン=10円で利用できる。JALにはJALポイントがあり1ポイント=1円相当として利用できる。交換マイル数をコインやポイントに交換した場合⁶⁰⁾の評価額を交換価値とすることが、マイレージプログラムでの公正価値の測定である。すなわち、特典航空券等に交換した時期に必要なマイル数(=シーズンごとに3種類ある)を基礎とし、これに各社での指標を乗じたものが金銭価値としての評価額(=収入すべき金額)になるのではないかと。

59) JALは2018年12月4日から国際線特典航空券PLUSという新システムを導入している。これにより、同じ日にちの同じ便の特典航空券の交換に際しても、その取得のタイミングにより必要なマイル数は、基本マイルのほか予測残席数に応じて変動するマイル数も存在することとなり、複数となる。(https://www.jal.co.jp/jmb/award_renewal/index.html) (閲覧日2019年5月22日)。金銭を支払って購入する航空券も購入時期によって値段が変わることから、特典航空券に交換するために要したマイル数をもって経済的利益額を算出することが妥当な計算ではないだろうか。

60) ANAの場合、10,000マイル未満は交換率が1.0倍であるが、10,000マイル以上交換する場合、交換マイル数と、ANAマイレージクラブ会員ステータスやANAカードの種類に応じて、交換率が1.2倍~1.7倍に変動する。(https://www.ana.co.jp/ja/jp/amc/reference/tukau/skycoin/#miles) (閲覧日2019年5月22日)。JALの場合も、10,000マイル以上交換する場合は10,000マイルが15,000ポイント(15,000円相当)となる。(https://www.jal.co.jp/jmb/ejalpoint/index.html) (閲覧日2019年5月22日)。

5. マイル課税における申告と徴税・納税

今日の「租税の三原則」は、①租税は各人の担税力に応じて分かち合われるべきだという「公平」、②租税は個人や企業の経済活動における選択を極力歪めないものであるべきだという「中立」、③租税は徴収経費が少なく明確性と便宜性によって納税者の理解と納得が図られなければならないという「簡素」の3つの原則として広く知られている⁶¹⁾。

IT(情報技術)の進化により複雑化しているマイルやポイントの経済的利益に係る所得捕捉は難しいが、所得が発生している以上課税されるべきであることが公平であるし、その税制が簡素で徴収にかかる事務経費も少なくできるのであれば、租税として適切に課税すべきである。

過去においては、自主的な申告に任せていた預金利息を、「1920(大正9)年の所得税法の改正の際に、銀行預金(当初は定期預金のみ)の利子の所得区分が『第二所得』に変更され、実質的な意味で課税が開始された⁶²⁾」ことがあった。今日のIT(情報技術)の進化により複雑化し、それが適正に課税されていない状況は、上記に似た状況にあるのではないだろうか。税制改正により、“実質的な意味で”、マイルやポイントに係る経済的な利益に対して課税が開始されるようにすべきである。

(1) 所得捕捉の困難性

先行研究では、所得区分に関する執行上の困難から、「これまでの検討の通り、実際に個人が獲得するポイントの大半は一時所得となるものであり、一時所得については一時所得の特別控除額(50万円)があるため、ほとんどの納税者は申告する必要は生じないであろう。他方、必ず申告が必要となる事業所得等となるポイントについては、

61) 佐藤滋正(2013)「リカードウのポリティカル・エコノミーと今日の租税三原則」『政経研究』第49巻第3号、pp.17-44。

62) 小川幹夫(2004)「わが国の預金利子課税制度の変遷」『金融』、2004年6月号、p.26。

記帳義務がある事業所得等を有する納税者においてポイントに関して記帳をすることが適当であり、記帳の際のルールを手引きや記帳指導等で示すことにより、前述の実務上の困難の多くも解消されると思われる」とされていた。⁶³⁾

また、実務的な面から解説している文献においても、課税される旨の記述はあっても⁶⁴⁾、具体的な所得分類や申告の方法については言及されていなかった。こうした「課税対象であるが一時所得で特別控除50万円があるから実質問題はない」という発言は、航空会社でマイル使用による特典航空券の利用がなされたことに関して、所得税法第225条の（支払調書及び支払通知書）での報告義務が規定されていないこと等により、所得の捕捉手段がないことも背景にあるのではないだろうか。

本稿で検討してきたとおり、マイレージプログラムにおける特典航空券の獲得は、航空機の搭乗による付与のみである場合を除き、原則、雑所得に該当するものと考えられる。年末調整で課税関係が終了するサラリーマンでも20万円を超える雑所得が発生する場合は確定申告が必要となる。「一時所得であるから特別控除50万円の範囲内がほとんどであろうから、課税実務上弊害はない⁶⁵⁾」⁶⁶⁾とは言い切れない可能性がある。

(2) 源泉分離課税と総合課税の選択制の導入 (案)

マイレージプログラムから発生する経済的利益の実現については、税の公平性および簡索性から、

最終的なマイル交換行為もしくは現金化（＝他のポイントサイトで現金もしくは疑似電子通貨へ交換）の時点で源泉徴収を行う制度の導入を提案する。

プログラムの管理者（＝マイレージプログラムの場合は航空会社）は、マイレージプログラムにより特典航空券等の経済的利益の付与をする際に、交換したマイルに加えて、源泉所得税相当のマイルを残高から控除し、それに相当する金額を国に源泉所得税として納付する。年間の支払総額は、法定調書として報告の対象とするよう所得税第225条の規定に追加する。マイレージプログラムでマイナンバーの登録を義務付ければ、年間所得の把握は可能である。

源泉徴収に際して、便益を受ける消費者個人からの源泉所得税の徴収は蓄積されたマイルを充当すればキャッシュアウトはないが、マイレージプログラムを運営する航空会社から、納税という形でキャッシュアウトが発生する。マイレージという電子的なポイントを付与しただけであり、現金の裏付けがないところに納税原資があるのかという指摘が出るかもしれない。しかしながら、現実的には、「マイレージ・ポイントのサービスを他の事業者に販売している航空会社が増加しており、それにより結構な収入を得ている⁶⁷⁾」のであるから、納税原資についても問題はないものと考えられる。

受益者である個人は、原則として、確定申告で「総合課税」により税金の精算を行うが、「源泉分離」を選べば申告不要としてもよい選択制とする。

総合課税により申告するに際しては、申告の原始証憑として、マイルの「利用明細（ANAの場合）や「マイル実績明細（JALの場合）」で獲得と利用の詳細を確認できるのでその記録を使う。マイル付与の源泉が航空機搭乗（事業主の業務による搭乗のみの場合を除く）によるもののみから構成されているという記録書類を申告書に貼付することを条件に一時所得として計算しても良いこととする。それ以外の場合は雑所得とする。

63) 上田 (2014)・前掲注3), p.275。

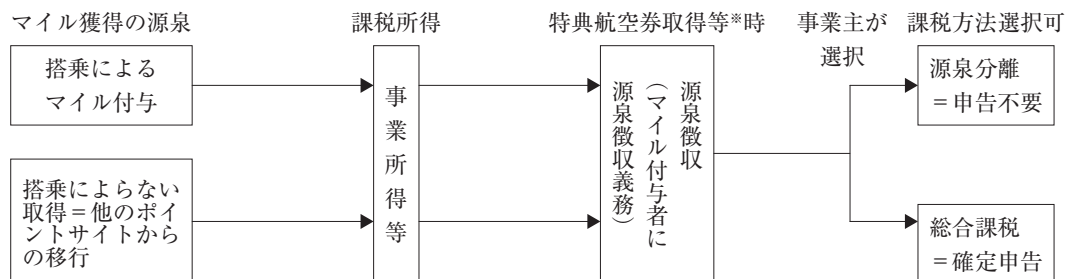
64) 新日本有限責任監査法人編 (2011)『ポイント制度の会計と税務——カスタマー・ロイヤルティ・プログラムのすべて——』税務経理協会, 2011年, p.241では、「出張によりホテルのポイントを獲得する場合や航空会社のマイレージを獲得する場合については、一般的に、経済的利益であるため所得に該当（所得税法第36条, 所得税基本通達34-1 (5)）し、特典と交換された時の一時所得と考えられていると思われます。多額になる場合には、確定申告が必要になることも考えられます。」とある。

65) 所得税法第121条1項一号。

66) 新日本有限責任監査法人 (2011)・前掲注64)。

67) スティーヴン・ショー (2009) (山内弘隆・田村明比古監訳)『航空の経営とマーケティング』成山堂書店, p.237。

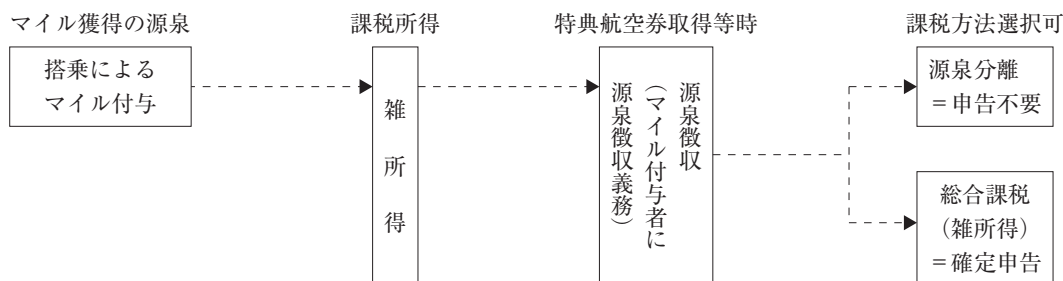
図表 7-1 業務で獲得したマイルの課税と申告（業務上＝事業所得等となる場合）



※特典航空券取得等とは、溜まっているマイルを特典航空券（＝無料航空券）と交換又は座席のアップグレードに利用、もしくは、特典商品や他の提携ポイントへの交換をいう。そのタイミングでマイル付与者（＝航空会社）が源泉徴収をする。

（資料）筆者作成

図表 7-2 給与所得者が出張で獲得したマイルの課税と申告



（資料）筆者作成

（i）業務上利用での獲得の場合

業務利用により獲得したものは当該業務の総収入金額に算入するものとし、事業所得等の所得計算で総合課税に取り込む。ただし、簡索性を持たせるため、源泉分離＝申告不要としても良いこととする。

（ii）給与所得者の出張による獲得の場合

給与所得者が出張により獲得したマイルを特典航空券等に交換した場合、その経済的利益は個人の所得となる。特典航空券等交換時に源泉徴収された税額は、一時所得として確定申告で精算することを選択するか源泉徴収で課税が完了として源泉分離により申告不要も選べることとする。なお、交換した特典航空券を出張のための移動手段とした場合には、個人所得税の課税対象とはならない。しかしながら、この源泉税部分も元々は雇用主である者が負担し経費となったものから獲得したマ

イルであることを考えると、その個人に持ち出しの税金が発生しているとは言えない。よって、この部分を総合課税で還付できる仕組みに取り込むことは不要であると考えられる。給与所得者の出張により取得したマイルは3.（3）(ii) で検討したとおり、雑所得に分類される。

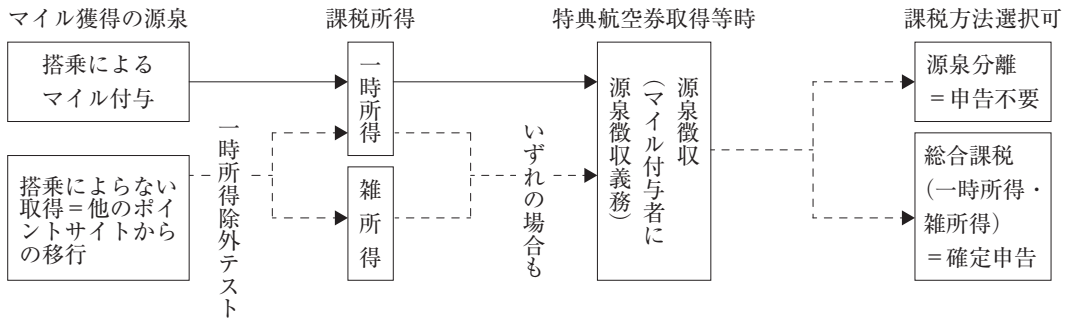
（iii）業務外で獲得の場合

業務外で獲得したマイルを特典航空券等に交換した場合、その経済的利益は、個人の所得となり、一時所得又は雑所得として課税される。源泉徴収された税額は、一時所得もしくは雑所得として確定申告で精算することを選択するか、源泉徴収で課税が完了として、源泉分離により申告不要も選べることとする。

（3）税の三原則に沿った税制

所得税法第121条で「給与等の金額が2千万円

図表 7-3 業務外の活動で獲得したマイルの課税と申告



(資料) 筆者作成

以下の給与所得者でも20万円を超える雑所得が発生する場合は確定申告」とされている理由は徴税コストからであり、閾値として20万となっている。そのため、所得捕捉と徴税コストの面から簡素なくみであれば経済的利益が20万円未満であっても適用される税制にすることの方が税の原則「公平」にかなったものと言える。すなわち、源泉徴収制度が適用されれば、確定申告しない人からも税金の徴収ができ、租税は各人の担税力に応じて分かち合われるべきだという「公平」の原則を充足できる。また、特典航空券等に交換するに際し源泉徴収分だけ多くのマイルが交換マイルとして控除されるからといってその交換行為をやめるといふ選択には向かないと推測されるため「中立」でもある。何より、源泉徴収制度は「簡素」である。

また、「ポイント発行額は2020年度には2兆円を突破すると推計⁶⁸⁾」されている状況下、経済的利益獲得に際して源泉徴収により課税を行うことは、国の税収増にも貢献するものである。

所得の捕捉が困難だからという理由で、これまで十分には課税されていない状況にある経済的利益に課税する道を拓くことは、今後ますます増えることであろう電子商取引やそれに伴う新たな経

済的利益への課税につながる可能性がある。

6. おわりに

所得税法には第9条に非課税所得規定があり、非課税所得として規定されているもの以外の所得はすべて課税されることとなっている。収賄・賄賂⁶⁹⁾などの不当利得もすべて課税の対象である。しかしながら、本来経済的利益の取得として課税されるべき所得でありながら、福引の景品や年賀はがきの当たり景品、株主優待品などの取得は、少額の場合には、ほとんど申告されることのないのが実情であるものと推測される。こうした所得は一時的な経済的利得として一時所得に分類されれば50万円の特別控除制度があるため、結果的に課税は発生しないだろうという理由で問題視されていない。同様に、本来、雑所得として課税されるべき株主優待品等を取得した者も、大半の場合、年末調整の対象者である給与所得者であれば雑所得20万円以下であれば確定申告を要しないという所得税法第121条の規定に該当するであろうという前提で、問題視されていないのが現状である。

こうした、いわば、申告の必要性を見過ごされてきた経済的利益で、申告課税の閾値である50万円や20万円を超える所得の発生が潜在的にあるものとして、ポイントプログラムによる経済的利得の取得がある。しかしながら、先行研究でも、一般的に、法人からの贈与として一時所得になるも

68) 矢野経済研究所 (2016)・前掲注4), pp.37-38. 13業種とは、ポイントサイト/ポイント交換、クレジットカード、共通ポイント、家電量販店、商業施設/百貨店、ネット通販、携帯電話、航空、電子マネー、ドラッグストア、スーパーマーケット、飲食店、電力/ガスその他。

69) 東京地方裁判所2012年(刑わ)第1938号、LEXDB 文献番号: 25503126 (TKC 税務研究所)。

のと考えられるが、一時所得は50万円の特別控除があることから、課税所得として申告対象から漏れていたとしても、課税計算結果に影響を与えないものとされてきた。

ところが、本稿では、従来は法人からの贈与であり一時所得ゆえ50万円特別控除で課税上弊害がないと考えられてきたマイレージプログラムによる特典航空券等の取得が、じつは大半が雑所得に該当するのではないかという検討結果となった。この背景には、インターネット環境の発達で、企業の広告宣伝費用を原資とするポイントサイトから付与されるポイントがマイルに交換できるようになったという環境変化があった。

財布の中にポイントカードがぎっしり詰まり、公共交通機関の利用でもICカード経由でポイントが貯まるという時代で、ポイント市場の経済規模はこれからもますます拡大するであろう。こうした環境下で、経済的利得にもれなく課税し、税収の確保にも貢献できるのではないかとの考えから、本稿では、制度面の見直しで、税制改正による、「源泉分離課税と総合課税の選択制、法定調書項目への追加」を提案した。

現在は想定もできないような技術革新で、今後も、新たな経済的利益の発生形態が出現するかもしれない。いわゆる「馬券訴訟⁷¹⁾」の問題も、コンピュータ技術を駆使した電子商取引の発展の産物と言えるからだ。

参 考 文 献

- ANA 総合研究所編 (2008) 『航空産業入門——オープンスカイ政策からマイレージの仕組みまで——』東洋経済新報社。
 ANA ホールディングス株式会社『有価証券報告書第67期』, 2017年3月, 『有価証券報告書 第68期』, 2018年3月。
 安藤英義ほか編集代表 (2017) 『会計学大辞典—第5版—』中央経済社。
 上田正勝 (2014) 「企業が提供するポイントプログラムの加入者(個人)に係る所得税の課税関係に

- ついて」『税大論叢』No.78, 2014年6月26日, pp.237-278。
 牛島正 (2004) 『租税原理——課題と改革——』有斐閣。
 小川幹夫 (2004) 「わが国の預金利子課税制度の変遷」『金融』2004年6月号, pp.21-31。
 金子宏 (2017) 『租税法 (第22版)』弘文堂。
 北浜法律事務所編 (2011) 『バーチャルマネーと企業法務——電子マネー・ポイント・電子記録債権——』民事法研究会。
 金融庁金融審議会金融分科会第二部会「決済に関するワーキング・グループ」(第3回)議事録, 2008年6月18日。
 経済産業省 (2008) 「企業ポイントの法的性質と消費者保護のあり方に関する研究会 (第1回)——議事要旨——」, 2008年9月19日。
 経済産業省 (2009) 「企業ポイントの法的性質と消費者保護のあり方に関する研究会報告書」。
 国税庁長官官房企画課 (2018a) 「平成28年申告所得税標本調査——調査結果報告——税務統計からみた申告所得税の実態」。
 国税庁長官官房企画課 (2018b) 「平成29年民間給与実態統計調査結果——調査結果報告——」。
 第174回国会国土交通委員会第14号議事録。
 小塚真啓 (2016) 「債務免除益の法的・経済的性質と所得分類」『租税研究』795号, pp.74-103。
 酒井克彦 (2017) 『クローズアップ課税要件事実論 第4版改訂増補版——要件事実と主張・立証責任を理解する——』財形詳報社。
 酒井麻衣子 (2012) 「サービス業におけるスイッチング・バリアの先行指標と成果指標」, 日本商業学会『流通研究』第14巻第2/3合併号, pp.17-53。
 佐藤滋正 (2013) 「リカードウのポリティカル・エコノミーと今日の租税三原則」『政経研究』第49巻第3号, pp.17-44。
 佐藤英明 (2014) 「一時所得の要件に関する覚書」所収金子宏 = 中里実 = J. マーク・ラムザイヤー編『租税法と市場』有斐閣, pp.220-236。
 小学館国語辞典編集部編 (2012) 『日本国語大辞典 第二版 第十巻』小学館。
 新日本有限責任監査法人編 (2011) 『ポイント制度の会計と税務——カスタマー・ロイヤリティ・プログラムのすべて——』税務経理協会。
 新村出編『広辞苑 第七版 机上版 たーん』岩波書店, 2018年。
 首藤重幸 (2004) 「租税における公平の法理」『公平・中立・簡素・公平の法理』日税研論集 Vol.54, 日本税務研究センター。
 税制調査会『わが国税制の現状と課題——21世紀に向けた国民の参加と選択——』, 2000年7月。
 醍醐聰 (2008) 『会計学講義 (第4版)』東京大学出版会。
 高安満 (2008) 「マイレージサービスに代表されるポイント制に係る税務上の取扱い——法人税・消費

70) 上田 (2014)・前掲注3), p.277。

71) 最高裁判所第二小法廷2016年(行ヒ)第303号, LEXDB 文献番号: 25449120 (TKC 税務研究所)。

- 税の取扱いを中心に——』『税大論叢』No.58, pp.1-60。
- 田中治 (2005)「給与所得概念における従属的労務性」『税務事例研究』83号, pp.25-55。
- 日本経済新聞, 2009年6月12日朝刊12面。
- 日本航空株式会社『有価証券報告書(平成29年3月期)』, 2017年, 『有価証券報告書(平成30年3月期)』, 2018年。
- 野口教子(2010)「IFRIC13号におけるポイント交換——交換取引における属性の変化——」『国際会計研究会年報2010年度』, p.165, p.171。
- 畠山肇(2012)「JALの再生問題」『立法と調査』No.301, pp.169-178。
- 矢野経済研究所 ICT・金融ユニット調査・編集(2016)『ポイントサービス・ポイントカード市場の動向と展望 2016年版』矢野経済研究所。
- 読売新聞, 2008年6月18日東京朝刊1面。
- ステイヴン・ショー著, 山内弘隆・田村明比古監訳(2009)『航空の経営とマーケティング』成山堂書店。
- Severin Borenstein (1992): "The Evolution of U.S. Airline Competition," *The Journal of Economic Perspectives*, Vol.6, No.2, pp.45-73.
- 最高裁1981年4月24日第二小法廷判決, 1977年(行ツ)第12号。LEXDB: 文献番号21073190 (TKC 税務研究所)。
- さいたま地方裁判所2013年12月25日判決, LEXDB: 文献番号25506534 (TKC 税務研究所)。
- 東京地方裁判所2014年2月17日判決, 2012年(刑わ)第1938号, LEXDB 文献番号:25503126 (TKC 税務研究所)。
- 最高裁2015年3月10日第三小法廷判決, 2014年(あ)第948号。LEXDB: 文献番号25447123 (TKC 税務研究所)。
- 最高裁2017年12月15日第二小法廷判決, 2016年(行ヒ)第303号, LEXDB: 文献番号25449120 (TKC 税務研究所)。
- ANA マイレージクラブ <<https://www.ana.co.jp/ja/jp/amc/>>。
- 国税庁「『ふるさと寄附金』を支出した者が地方公共団体から謝礼を受けた場合の課税関係」<<https://www.nta.go.jp/law/shitsugi/shotoku/02/37.htm>>。
- JAL マイレージバンク <<https://www.jal.co.jp/jmb/>>。
- 租税教育推進関係省庁等協議会『租税教育の事例集～租税教育の充実に向けて～』(2015年4月発行, 2017年5月一部改訂), <<https://www.nta.go.jp/taxes/kids/kyozai/jireishu/pdf/jireishu.pdf>>。
- 高橋信夫「知らないで損! 使える5つの『経営学用語』」, <<https://toyokeizai.net/articles/-/138439?page=3>>。
- 株式会社日本航空インターナショナル「JALマイレージバンクについて」2008年6月18日, 金融庁金融審議会金融分科会第二部会「決済に関するワーキング・グループ」(第3回)議事 配布資料3-2, <http://www.fsa.go.jp/singi/singi_kinyu/dai2/siryu/20080618-1/02.pdf>。
- NEWS ポストセブン「家電量販店での値引き交渉成功と失敗の分かれ道は?」2017年11月12日, <https://www.news-postseven.com/archives/20171112_629320.html>。
- ヨドバシカメラ「会社の沿革」, <<http://www.yodobashi.co.jp/company/profile/history/index.html>>。

(商学研究科後期博士課程)