

# 海事産業におけるトン数標準税制の 動向とその意義

山 本 雄 吾

## 目 次

はじめに

1. 伝統的・海運諸国の自国商船隊の動向
  - (1) 新興海運諸国の発展
  - (2) わが国商船隊の積取比率の推移
  - (3) 伝統的・海運諸国の自国商船隊の推移
2. 伝統的・海運諸国の自国海運奨励策の概要
  - (1) オランダ
  - (2) ノルウェー
  - (3) ドイツ
  - (4) 英 国
  - (5) わが国との比較
3. 欧州海運諸国におけるトン数標準税制導入の経緯と効果
  - (1) トン数標準税制導入の経緯
  - (2) 各国のトン数標準税制の概要
  - (3) トン数標準税制導入の効果
4. トン数標準税制の評価
  - (1) トン数標準税制の自国籍船維持に対する効果
  - (2) 海事産業優遇の根拠
5. わが国海事産業へのトン数標準税制導入について

## (2) 海事産業におけるトン数標準税制の動向とその意義

### はじめに

ここ四半世紀にわたって、わが国や欧州の伝統的海運諸国の外航海運における優位性は大きく後退してきた。それは1つには、アジア NIES 諸国、ASEAN 諸国および旧共産圏諸国等の新興海運諸国の発展により、世界の主要航路における伝統的海運諸国の競争力が低下し、自国商船隊の積取比率が減少したことであり、いま1つは、自国船員の人件費の上昇等から便宜置籍船が急増し、自国商船隊に占める自国籍船の比率が大きく低下したことである。とくに後者の自国籍船の減少は、1990年代に入り多くの伝統的海運諸国で限界的な状況に達し、今後の海運事業経営のためのノウハウの維持や海運政策の立案・実施、あるいは世界の海運市場における自国の影響力の保持、さらには安全保障等の観点から、自国籍船の維持が危急の課題と認識されるに至った。

このため、オランダ、ノルウェーを皮切りに、1990年代後半より欧州海運諸国において「トン数標準税制」といわれる船社の法人税軽減策が導入された。トン数標準税制は外形標準課税の1つで、船社は実際の利益にかかわらず保有船腹量に応じて一定の税率で課税されるもので、その税率は従来の法人税に比較してきわめて低く、船社の租税負担は大幅に軽減された。現在では、ほとんどの欧州諸国でトン数標準税制が導入され、自国籍船の維持に一定の効果があったと評価されている。わが国船社も、欧州航路におけるこれら欧州諸国船社との競争上、トン数標準税制の導入を政府に求めているところである。

さて本稿では、以上のような状況を踏まえ、わが国へのトン数標準税制の導入を念頭に置いて、同税制に関する2つの課題について考察したい。

第1の課題は、トン数標準税制の導入が伝統的海運諸国の新興海運諸国に対する競争力強化に実際にどの程度効果があるか、ということである。現実には、トン数標準税制を導入した欧州諸国では、総じて自国籍船の減少に歯止めがかかったとされている。しかしながら、これまでの伝統的海運諸国における自国

籍船減少の最大の要因は、人件費を中心とする諸費用が新興海運諸国に比べて著しく高いことであり、租税負担の大きさは1つの要因ではあるものの、最大の要因とは考えられない。人件費水準が伝統的海運諸国と新興海運諸国で大きく異なる現状に変化がないまま、租税負担軽減というトン数標準税制の導入だけで、はたして自国籍船の維持にどの程度の効果があるかは疑問である。言い換えれば、わが国でも欧州諸国と同様のトン数標準税制を導入すれば、欧州諸国と同様に自国籍船が維持できるかという課題である。

第2の課題は、欧州諸国においてなぜ外航海運という特定産業を保護優遇する税制政策が実行されえたかということである。トン数標準税制は、公正競争を標榜するECの競争政策と矛盾するように思われるし、政策実施過程で他産業からの反対に対してどのように対処したかという点も関心事となる。言い換えれば、わが国においてトン数標準税制を導入し、船社の租税負担を軽減することが国民経済にプラスになるといえるかどうか、という課題である。

以下では、トン数標準税制を導入した欧州先進海運諸国について、同税制導入の経緯やその成果等を見ることにより、以上の2つの課題について考察し、わが国におけるトン数標準税制導入の効果について検討したい。

なお本稿は、(財)日本船員福利雇用促進センター「平成13年度国際船舶制度推進調査」および(財)海事産業研究所「海運先進国における海運産業・海運政策の実態調査」<sup>1)</sup>で得られた資料、知見を基礎としている。同調査には稿者も参加させていただいたが、本稿における考察は稿者の個人的な見解である。

## 1. 伝統的海運諸国の自国商船隊の動向

最初に新興海運諸国の発展と、わが国や欧州の伝統的海運諸国の自国商船隊、自国籍船の動向について概観する。

(4) 海事産業におけるトン数標準税制の動向とその意義

(1) 新興海運諸国の発展

1970年代以降、アジア NIES 諸国、ASEAN 諸国および旧共産圏諸国等の新興海運国の船社の発展が目覚しい。これは、これら諸国の船社が、経済発展や技術レベルの進歩により、伝統的海運諸国と同水準の海運サービスを提供できるようになったことと、それにもかかわらず人件費水準は伝統的海運諸国よりも著しく低く、結果として市場競争力が高まったことが要因といえる。

図表 1 に2001年末現在の国別保有船腹量上位20カ国を示すが、第1位パナマ

図表 1 国別保有船腹量上位20カ国 (2001年12月31日現在)

| 順位 | 国 別       | 隻 数          | 千総トン          | 国別保有割合 (%) |
|----|-----------|--------------|---------------|------------|
|    | 世界合計      | 87,939       | 574,551       | 100.0      |
| 1  | パ ナ マ     | 6,245        | 122,352       | 21.3       |
| 2  | リ ベ リ ア   | 1,566        | 51,784        | 9.0        |
| 3  | バ ハ マ     | 1,312        | 33,386        | 5.8        |
| 4  | ギ リ シ ャ   | 1,529        | 28,678        | 5.0        |
| 5  | マ ル タ     | 1,421        | 27,053        | 4.7        |
| 6  | キ プ ロ ス   | 1,407        | 22,762        | 4.0        |
| 7  | ノ ル ウ ェ ー | 2,363        | 22,591        | 3.9        |
| 8  | シンガポール    | 1,729        | 21,023        | 3.7        |
| 9  | 中 国       | 3,280        | 16,646        | 2.9        |
| 10 | 日 本       | <b>7,924</b> | <b>14,565</b> | <b>2.5</b> |
| 11 | 香 港       | 646          | 13,710        | 2.4        |
| 12 | 英 国       | 1,799        | 12,147        | 2.1        |
| 13 | マーシャル諸島   | 360          | 11,719        | 2.0        |
| 14 | 米 国       | 5,824        | 10,907        | 1.9        |
| 15 | ロ シ ア     | 4,727        | 10,248        | 1.8        |
| 16 | イ タ リ ア   | 1,476        | 9,655         | 1.7        |
| 17 | デンマーク     | 1,054        | 7,109         | 1.2        |
| 18 | セントビンセント  | 1,318        | 7,073         | 1.2        |
| 19 | オ ラ ン ダ   | 1,509        | 6,854         | 1.2        |
| 20 | イ ン ド     | 1,018        | 6,688         | 1.2        |

出所) (財) 日本海事広報協会『数字でみる日本の海運・造船2003』平成15年、6頁。

から第6位キプロスまでの便宜置籍国を除けば、ノルウェーに続いてシンガポールが世界第2位、中国が第3位で、いずれもわが国より上位にある。

## (2) わが国商船隊の積取比率の推移

海運市場は、国際航空貨物市場とは異なり、「海運自由」の原則のもとに、二国間航路において当事国以外の第三国の船社も自由に参入可能である。したがって、海運市場はまさにグローバル市場であり、人件費水準の高いわが国などの伝統的・海運諸国の船社と、人件費水準の低い新興海運諸国の船社が同一市場で競争することになる。

ここで例えば、わが国と東南アジア諸国の1船あたり年間船員費を比較すると、図表2に示すように、全員日本人船員配乗の日本籍船は、全員東南アジア人配乗の外国籍船の4～5倍となっている。海運事業の総費用のなかで一般に船員費がもっとも高いウエイトを占めることから、わが国など伝統的・海運国船社の競争上の劣位は明らかであろう。

この結果、わが国商船隊の日本出入航路における積取比率は次第に減少し、

図表2 わが国と東南アジア船員の年間船員費の比較

| 種 別     | 配 乗                 | 年間船員費   |
|---------|---------------------|---------|
| 便宜置籍船混乗 | 日本人船員9名+東南アジア人船員14名 | 約203万ドル |
|         | 日本人船員5名+東南アジア人船員18名 | 約151万ドル |
| 近代化混乗   | 日本人船員6名+東南アジア人船員17名 | 約174万ドル |
| 国際船舶    | 日本人船員2名+東南アジア人船員21名 | 約105万ドル |
| (以下参考値) |                     |         |
| 近代化船    | 全員日本人船員16名          | 約299万ドル |
|         | 全員日本人船員14名          | 約267万ドル |
|         | 全員日本人船員11名          | 約218万ドル |
|         | 全員東南アジア人船員23名       | 約63万ドル  |

出所) (社) 日本船主協会『日本海運の現状平成14年版』平成14年、19頁、より作成

(6) 海産産業におけるトン数標準税制の動向とその意義

1980年には輸出54.7%，輸入71.6%であったのが，2001年には輸出30.1%，輸入66.6%になった。また，日本籍船のみの積取比率をみると，2001年で輸入はわずか1.4%，輸出でも11.0%に過ぎない<sup>2)</sup>。

(3) 伝統的の海運諸国の自国商船隊の推移

以上のような新興海運諸国の発展による競争激化と伝統的の海運諸国における船員費の上昇という状況のなかで，伝統的の海運諸国の船社は，自社の支配船をリベリア，パナマ，ギリシア等のいわゆる便宜置籍国へ移籍させるようになった。これは，伝統的の海運諸国においては，近年まで原則として自国籍船には一定数の自国船員を配乗しなければならなかったのに対して，便宜置籍国ではそのような規制はなく，人件費水準の低い発展途上国の船員を配乗できることが最大の要因である。また便宜置籍国では一般に安全規制等諸規制も緩く，運航

図表3 わが国商船隊における自国籍船と便宜置籍船の推移

| 年    | 日本籍船  |        |      | 外国備船  |        |      | 合計    |        |
|------|-------|--------|------|-------|--------|------|-------|--------|
|      | 隻数    | 千総トン   | 構成比  | 隻数    | 千総トン   | 構成比  | 隻数    | 千総トン   |
|      |       |        |      |       |        |      |       |        |
| 1970 | 1,508 | 21,185 | 84.0 | 236   | 3,667  | 16.0 | 1,660 | 22,926 |
| 1980 | 1,176 | 34,240 | 52.5 | 1,329 | 30,987 | 47.5 | 2,505 | 65,227 |
| 1990 | 449   | 20,406 | 35.6 | 1,543 | 36,910 | 64.4 | 1,992 | 57,316 |
| 1995 | 218   | 13,849 | 21.5 | 1,781 | 50,514 | 78.5 | 1,999 | 64,363 |
| 1996 | 191   | 12,676 | 19.5 | 1,816 | 52,439 | 80.5 | 2,007 | 65,115 |
| 1997 | 182   | 12,376 | 18.4 | 1,839 | 55,005 | 81.6 | 2,021 | 67,381 |
| 1998 | 168   | 11,686 | 17.6 | 1,802 | 54,564 | 82.4 | 1,970 | 66,250 |
| 1999 | 154   | 11,283 | 16.8 | 1,842 | 55,987 | 83.2 | 1,996 | 67,270 |
| 2000 | 134   | 10,098 | 14.6 | 1,905 | 59,040 | 85.4 | 2,039 | 69,138 |
| 2001 | 117   | 8,746  | 12.1 | 1,983 | 63,420 | 87.9 | 2,100 | 72,166 |
| 2002 | 110   | 8,308  | 11.9 | 1,878 | 61,482 | 88.1 | 1,988 | 69,785 |

原注) 対象船舶は2000総トン以上の外航船舶。

出所) (財) 日本海時広報協会『数字でみる日本の海運・造船2003』平成15年，32，33頁，より作成

コストが削減できることも船社にとってのメリットとなる。

この結果、1970年代以降、自国商船隊に占める便宜置籍船の比率は上昇し、自国籍船は大きく減少した。図表3にわが国商船隊における自国籍船と便宜置籍船の推移を示すが、1980年には日本籍船1,176隻、外国備船（主に便宜置籍船）1,329隻であったのが、2002年には日本籍船は僅か110隻まで減少し、代わって外国備船は1,878隻に増加した。

## 2. 先進海運諸国の自国海運奨励策の概要

前章で示したような伝統的海運諸国の自国海運の衰退に直面して、各国政府は種々の自国海運奨励策を実施している。本章ではトン数標準税制導入に前後して実施された欧州各国の自国海運奨励策から、とくに積極的と考えられる施策の概要を示す。

### (1) オランダ

#### 1) 船員所得税および社会保険料の免除・軽減

1996年、船員費の引下げを目的として、船員所得税および社会保険料の免除・軽減制度が導入された<sup>3)</sup>。同制度では、船社はオランダに居住している船員について、源泉徴収した納税義務額および社会保険料から給与の40%相当分を控除することができる<sup>4)</sup>。

例えば、船員の所得が100,000 ギルダ（45,378ユーロ）の場合、通常は35,000ギルダ（15,882ユーロ）の納税義務が生じ、船社はこの金額を源泉徴収する。しかし給与の40%相当額の控除が認められていることから、40,000ギルダ（18,151ユーロ）までは課税されない。控除額が納税義務額そのものを越えることはできないので、実際の控除額は35,000ギルダとなる。すなわち、船社はこの船員に関して一切の納税義務を負わず、源泉徴収した35,000ギルダは船社に留保される。同様の措置が社会保険料についても適用される<sup>5)</sup>。

(8) 海事産業におけるトン数標準税制の動向とその意義

同制度では、船員の手取額は変わらず利益はすべて船社に生じる。この結果、船社の船員費負担は20～25%低下する<sup>6)</sup>。

2) 配乗要件の緩和

1998年に配乘法 (Manning Act) が改正され、航海の安全が保証されれば<sup>7)</sup>、船長を除く乗組員の国籍についての規制がなくなった。また船長についても、最大限の努力をしたにもかかわらずオランダ国籍の船長を雇用することが不可能であることを船社が証明すれば、オランダ以外のEU、ノルウェー、アイスランド国籍の船長を最長2年間にわたり任命することができる<sup>8)</sup>。

さらに2001年、オランダ人船長が不足している状況に鑑み、船長に係る国籍条項が再度改正され、船長に外国人 (EU 各国または二国間協定のある国に限る) の配乗が可能となった<sup>9)</sup>。

(2) ノルウェー

1) 第二船籍制度の導入

1987年、第二船籍制度としてノルウェー国際船籍登録制度 (Norwegian International Ship Register : NIS) が創設された<sup>10)</sup>。NISの目的は、配乗規制の緩和によってノルウェー籍船の国際競争力を改善することであった。NISの要件は以下の通りである。

- ・船長はノルウェー人でなければならないが、その他の船員は外国人船員を配乗することができる。また船長についても例外規定があり、一定の条件を具備すれば外国人でもよい。
- ・外国人船員の賃金は出身国の賃金体系に基づいて決定する。
- ・外国人船員の所得税および外国船社の法人税は免除する。
- ・船舶の設備、安全等に関しては従来の自国籍船と同じ扱いである。

すなわちNISは、便宜置籍船とは異なり船舶の設備、安全面では従来の自



国籍船と同水準であるが、外国人船員を雇用できるようにすることで船社の船員費負担を軽減し、国際競争力を強化する制度である。

NISの導入によってノルウェー籍船は従来の3倍に増加し、ノルウェー海運業および海事関連産業の振興に極めて大きな役割を果たすとともに、船舶、乗組員に対するノルウェー国内法の適用により、それらの資質の向上に寄与した。ノルウェー船主の75%がNISを利用している<sup>11)</sup>。

## 2) 船員所得税の軽減

1993年、船社に対する船員所得税の一部還付制度が導入された<sup>12)</sup>。これはノルウェー籍船に乗組むノルウェー人船員の雇用主（船社）に対して、徴収した船員所得税のうち賃金総額の12%に相当する額を還付する制度である。船社にとっては、還付額分だけ船員費が削減されることになる。なお対象がNISの場合は、少なくともノルウェー人船員8人（船長、一等航海士、機関長、一等機関士、部員2人、訓練生2人）の配乗が条件となっている<sup>13)</sup>。

## (3) ドイツ

### 1) 第二船籍制度の導入

1989年、ドイツにおいても第二船籍制度である国際船籍制度が導入された<sup>14)</sup>。国際船籍では、船長、一等航海士・機関士、二等航海士・機関士、三等航海士・機関士はドイツ人でなければならないが、その他の職員および部員については、船型に応じて一定数の外国人船員が配乗可能とされた。外国人船員の労働条件および賃金は出身国の規制および水準が適用されるため、船社の船員費負担は本国籍船に比較して約40%軽減される。

### 2) 運航費の補助

ドイツ連邦政府は、ドイツ籍船（国際船籍を含む）に対して運航補助を行っ

#### (10) 海事産業におけるトン数標準税制の動向とその意義

てきた。補助額は年毎に異なるが、1989年から1996年の平均補助額は年間1億マルクである<sup>15)</sup>。

この運航補助に代えて、連邦政府は、2001年から2005年まで、ドイツ船社を直接支援する助成プログラムを決定した。既に2002年までに合計86百万マルクの財政支援が行われ、これはドイツ船に乗組むドイツ人船員の雇用と教育の際の賃金関連費用の引下げのために使用される<sup>16)</sup>。

#### (4) 英 国

##### 1) 第二船籍制度の導入

1984年、第二船籍制度としてマン島における国際船籍制度 (Isle of Man International Ship Register) が創設された<sup>17)</sup>。マン島籍船は英国籍船とみなされ、英国商船旗を掲揚できる<sup>18)</sup>。しかしながら、船舶の登録料は400ポンドときわめて低く、固定資産税はゼロである。

船員の配乗については、一定の資格を保有していれば船員の国籍に関する規制はまったくない<sup>19)</sup>。また、船員の賃金協定は船社と船員の出身国の海員組合との間で交わされるため、出身国の賃金水準が適用される。そのため、船社の船員費負担は低いが、マン島はIMO、ILO等の海運に関するあらゆる国際条約を批准しているため、荷主の信頼は便宜置籍船より高い。

##### 2) 配乗要件の緩和

1995年、英国本国籍船の配乗要件が緩和され、危機発生時に徴用する「戦略上重要な」英国籍船の船長を英国、英連邦、EU、NATO加盟国各国籍に限定した以外、一切の国籍要件が廃止された<sup>20)</sup>。

##### 3) 船員所得税の軽減等

船員が年間183日以上海外にいる場合、所得税が免除される。この年間予算

は約4,000万ポンドで、財務省が負担している<sup>21)</sup>。

また1988年、船員の派遣・帰国費補助 (Crew Relief Costs Scheme) が導入され、交代用英国人船員を航空機で輸送するための費用の一部を交通省が援助している。この年間予算は約150万ポンドである<sup>22)</sup>。

#### 4) 船員訓練費の補助

英国では、国による船員の教育訓練体制はなく、船員の教育訓練は各船社に委ねられているが、訓練生に対して国の支援が行われている。現行の制度は1998年に導入された「海洋訓練支援制度 (Support for Maritime Training: SMarT)」で、年間予算は約640万ポンドとなっている。1998年には643人のカデット (職員候補生) が対象となった<sup>23)</sup>。

#### (5) わが国との比較

以上で示した施策を含む欧州諸国の自国海運支援策とわが国の施策を総括的に比較すると、図表4に示すように、わが国では船舶の取得・保有に関する税制上の優遇は実施されているものの、船社のコストで最大の比率を占める船員費に関する優遇措置 (船員所得税及び社会保険料の軽減等) は導入されていない。また、コストの低い外国人船員の雇用を可能にする配乗要件の緩和も、欧州諸国の方がわが国に先行している。

わが国における第二船籍制度といえる国際船舶制度は1996年に導入され、船長および機関長以外の外国人船員の配乗が認められたが<sup>24)</sup>、外国人船員にわが国独自の承認試験を課している点で、欧州諸国の類似制度に比較して、配乗に関する規制が強いといえる。

この結果、わが国の外航海運奨励策は欧州諸国に比べて少なく、発展途上国の船社はもちろん欧州諸国の船社に対しても、わが国船社のコスト競争力は弱いと考えられる。

## (12) 海事業業におけるトン数標準税制の動向とその意義

図表4 諸外国の自国海運支援策一覧

|                    | バルギー | デンマーク | フィンランド | フランス | ドイツ | ギリシャ | アイルランド | イタリア | オランダ | ノルウェー | ポルトガル | スペイン | スウェーデン | イギリス | アメリカ | 韓国 | 日本 |
|--------------------|------|-------|--------|------|-----|------|--------|------|------|-------|-------|------|--------|------|------|----|----|
| 1 償却制度上の優遇措置       | ○    | ○     | ○      | ○    |     |      |        | ○    | ○    | ○     |       |      |        | ○    | ○    |    | ○  |
| 2 船舶の買換特例（圧縮記帳）    |      | ○     |        |      | ○   |      |        | ○    |      |       |       | ○    |        | ○    |      |    | ○  |
| 3 トン数標準税制による法人税の軽減 |      | ○     |        | ○    | ○   | ○    | ○      |      |      | ○     | ○     | ○    | ○      | ○    |      |    |    |
| 4 第二船籍制度など船籍制度     |      | ○     | ○      | ○    | ○   |      |        |      | ○    | ○     | ○     | ○    | ○      | ○    |      |    | ○  |
| 5 船員所得税の免除・軽減      |      | ○     | ○      |      | ○   | ○    |        |      | ○    | ○     | ○     | ○    | ○      | ○    |      |    |    |
| 6 船員の社会保険料の軽減      | ○    |       | ○      | ○    |     | ○    | ○      | ○    | ○    | ○     | ○     | ○    | ○      | ○    |      |    |    |
| 7 船員の派遣・帰国費補助      |      | ○     |        |      |     |      |        |      |      |       |       |      |        | ○    |      |    |    |
| 8 船員の訓練費補助         |      |       |        |      | ○   |      |        |      |      |       |       |      |        | ○    |      |    |    |
| 9 運航補助             |      |       |        |      | ○   |      |        |      |      |       |       |      |        |      | ○    |    |    |

原注1) 償却制度上の優遇措置：加速度償却（通常より償却年数を短縮）、事前償却（船舶取得年度以前より償却可能）、初期償却（通常の償却に加えて取得年度に一定の償却率を上乗せ）および船舶の取得にかかる償却率の優遇措置（償却可能限度額100%など）。

2) 船舶の買換特例（圧縮記帳）：売船益にかかる税金を繰延べすることができる等、船舶の買い換え時の特例措置。

3) トン数標準税制による法人税の軽減：海運業にかかる法人税額を算出するにあたり、従来の「所得課税方式」と、「トン数標準課税方式（船舶の運航純トン数に基づく課税方式）」との選択ができる制度。

4) 第二船籍制度など船籍制度：一定の条件のもとに、外国人船員を出身国の賃金水準で雇用することや、船員所得税の減免等を認めるもの。

5) 船員所得税の免除・軽減：自国籍船または前述の第二船籍の船に配乗される船員の所得税の一部または全額を船主あるいは船員に還付。

6) 船員の社会保険料の軽減：自国籍船または前述の第二船籍の船に配乗される船員の社会保険料の一部または全額を船主あるいは船員に還付。

7) 船員の派遣・帰国費補助：船員の海外乗下船地への送還費用の一部を補助。

8) 船員の訓練費補助：自国籍船員確保のため船員訓練費用の一部を補助。

9) 運航補助（米国、MSP：Maritime Security Program）：毎年合計1億ドル（約121億円）、1隻当たり213万ドル（約2.6億円）を支給。2001年9月末現在のMSP補助金支給対象隻数は47隻。（1米ドル＝121円とした）

出所）（社）日本船主協会『日本海運の現状2002年』平成14年、20頁、より加筆修正。

### 3. 欧州海運諸国におけるトン数標準税制導入の経緯と効果

#### (1) トン数標準税制導入の経緯

##### 1) オランダ

1996年1月、先進国では初めてオランダにおいてトン数標準税制が導入された<sup>25)</sup>。その後、同税制を導入した各国の制度、および同税制にかかわる EC の共通海運政策はオランダの制度をモデルとしている<sup>26)</sup>。

1990年代に入り、オランダ籍船の便宜置籍国への移転が急激に進行した。さらに、船舶の海外移転に伴ってそれを管理する船社も海外へ流出する傾向が顕著になった。オランダ経済にとって、こうした船舶および船社の海外移転は大きな問題である。すなわち、船舶および船社の海外移転は、たんに海運業の産出・雇用の減少にとどまらず、造船、修理、船用品、金融、保険、海運ブローカー、研究機関等幅広い陸上の海事関連産業の産出・雇用の消失を導く。海運および海事関連産業の付加価値のうち、30%は海運（船舶運航）業、残り70%は陸上の海事関連産業で生み出される。オランダは過去数百年にわたる伝統的  
海運国であり、欧州のゲートウェイであるロッテルダム港を有している。そのため、国民経済の規模に対する海運および海事関連産業のウエイトが大きく、海事関連産業の崩壊はオランダ経済にとって大きなマイナスとなると危惧された。

このような状況から、1995年5月、オランダ政府はトン数標準税制を含む新たな海運政策を導入した（トン数標準税制の施行は前述のように1996年）。新海運政策の主たる目標は、海運業および海事関連産業に対する新たな付加価値の創造・持続と、これらの部門における雇用の増加である。新海運政策の戦略は、オランダを経済的にみて国際競争力のある船籍登録国に復帰させることであり、そのための手段の1つがトン数標準税制であった。

(14) 海事産業におけるトン数標準税制の動向とその意義

2) ノルウェー

1996年6月、オランダに続いてノルウェーにおいてもトン数標準税制が導入された。ノルウェーもオランダ同様、伝統的の海運国であり、海運業のほか広範囲な海事関連産業が国民経済のなかで大きなウェイトを占めている。こうした状況で、自国籍船および船社の海外移転に対して、新たな海運支援策をとる必要に迫られ、オランダに倣ってトン数標準税制を導入することとなった<sup>27)</sup>。

3) ドイツ

1999年1月、オランダ、ノルウェーに続いてドイツでもトン数標準税制を含む新たな海運支援策が導入された<sup>28)29)</sup>。その背景として、他国同様海運および海事関連産業の重要性があげられているが、ドイツの場合にそれに加えて、欧州域内のオランダ、ノルウェーがトン数標準税制を導入し自国籍船の維持という点で一定の効果をあげていること、この結果、ドイツ籍船およびドイツ船社がオランダ、ノルウェー両国に移転する可能性が生じたことが、トン数標準税制を導入した大きな要因とされている。

4) 英国

英国では、2000年7月よりトン数標準税制が導入された<sup>30)</sup>。もっとも、海事産業は過去10年間にわたり同税制の導入を政府に要求してきたが、保守党政権下(1979~1997年)では特定産業に対する税制上の優遇は認められなかった。労働党への政権交代の後、1998年の海運白書“British shipping: Charting a new course”<sup>31)</sup>でトン数標準税制についての言及がなされ、その後同税制に関する調査報告書“Independent Enquiry into a Tonnage Tax”(いわゆる“Alexander Report”)<sup>32)</sup>において同税制の導入が推薦された結果、上述のように2000年より同税制が導入されることとなった。

トン数標準税制が導入された背景としては、英国も他国同様海事産業の重要

性があげられているが、オランダ、ノルウェーとは国民経済の規模が異なり、海運業の産出・雇用の国民経済に占める比率は両国ほど高くはない。しかしながら、ロンドンには今なお海上保険や海運ブローカー（傭船市場）において世界最大の集積（マリタイム・ロンドン）があり、海事関連産業の産出・雇用は非常に多く、マリタイム・ロンドンは海運業自体よりも大きな波及効果を有している。船舶および船社の海外移転によって、船舶の管理が英国でなされなくなることは、マリタイム・ロンドンの維持・発展に大きな障害である。また、海上保険、海運ブローカー等の事業は専門知識を有する船員（職員）経験者を多数雇用しており、船舶・船社の海外移転によって、英国人船員が減少することは、将来のマリタイム・ロンドンの人材確保の点からもマイナスである。

このような状況から、英国では、とくに船社の便宜置籍国あるいは既にトン数標準税制を採用している欧州他国への流出を阻止するために、トン数標準税制が導入された。

##### 5) その他の欧州諸国

1997年、EC 委員会で「海運助成ガイドライン」が採択され<sup>33)</sup>、いわばトン数標準税制が EC の共通海運政策としてオーソライズされた（オランダ、ノルウェーについては追認の形）。その後、2002年1月よりデンマーク、2003年1月よりフランスで導入されるなど、欧州の主要な海運国で同税制が導入されている<sup>34)</sup>。

#### (2) トン数標準税制の概要

前述のように、先進国ではオランダで最初にトン数標準税制が導入され他国の制度はそれをモデルにしているため、以下ではオランダの制度を中心にトン数標準税制の概要を示し、他国の制度についてはオランダとの相違点を示すこととする。

(16) 海事産業におけるトン数標準税制の動向とその意義

1) オランダ

①対象となる船社

船社は通常の法人税かトン数標準税制を自社の判断で選択できる<sup>35)</sup>。しかし、いったんトン数標準税制を選択すれば10年間変更できない。

トン数標準税制は、海運事業をオランダで実際に運営している船社であれば利用することができ、外国船社でもよい。具体的には、オランダの船社、主要な管理をオランダから行っている外国船社、オランダには所在しないがオランダの支社やパートナー企業を通して海運事業を運営している船社である。実際の管理・運営基盤がオランダにあるかどうかは、財務省の監査官が、その事業規模に応じて、具体的な戦略と実際に経営を行なう人数を雇用しているかどうかをチェックすることによって判断する。

②対象となる船舶

船社はトン数標準税制の恩恵を受けるために、船舶をオランダ籍とする必要はない。しかしながら、船社の支配するオランダ籍船と外国傭船との比率は1：3以内でなければならない（いわゆる3倍ルール）。このため、船社はトン数標準税制の適用を受けるためには一定数のオランダ籍船を維持しなければならず、その意味でトン数標準税制は自国籍船の維持に有効である。

なお、トン数標準税制の対象は外航海運に使用される船舶のみであり、内航海運には適用されない。

③課税レベル

船社の保有する船舶の延べネットトン（純トン）数に応じて、図表5に示す「みなし利益」が産出され、この「みなし利益」の暦年合計額に対して通常の法人税（34.5%）が課税される。

保有船腹量（ネットトン）をベースとする外形標準課税であるため、船社は税金対策のために損失を出すことはできず、同時に実際の損失も控除対象とはならない。また、船舶の売却によるキャピタルゲインには課税されない。



トン数標準税制は海運事業から生じた所得に対してのみ適用される。同じ船社の利益であっても他分野から発生した利益は通常の法人税の対象となる。

## 2) ノルウェー

ノルウェーのトン数標準税制では、他国とは異なり課税ベースがみなし利益ではなく直接、税率で規定されている<sup>36)</sup>。また、税率は議会によって毎年定められこれまで数度の変更があったが、2003年時点の税率は図表6に示す通りである<sup>37)</sup>。

図表5 オランダのトン数標準税制におけるみなし利益

| 船舶の延べネットトン数        | みなし利益   |
|--------------------|---------|
| ～1,000ネットトン        | 9.08ユーロ |
| 1,000～10,000ネットトン  | 6.81ユーロ |
| 10,000～25,000ネットトン | 4.54ユーロ |
| 25,000ネットトン～       | 2.27ユーロ |

注) 1日あたり, 1,000ネットトンあたり

出所) Ministerie van Financien “Tax and Tax Facilities in The Netherland” 2001, p.9.

図表6 ノルウェーのトン数標準税制の税率

| 船舶の延べネットトン数        | 課税額    |
|--------------------|--------|
| ～1,000ネットトン        | 無税     |
| 1,000～10,000ネットトン  | 50クローネ |
| 10,000～25,000ネットトン | 33クローネ |
| 25,000ネットトン～       | 16クローネ |

注) 1日あたり, 1,000ネットトンあたり

出所) The Norwegian Shipowners' Association “Changes in the Norwegian Tonnage Tax System since the Introduction in 1996” 2003, p.1.

(18) 海事産業におけるトン数標準税制の動向とその意義

3) ドイツ

ドイツのトン数標準税制はオランダの同制度と概ね同様である。ドイツの同税制におけるみなし利益を図表7に示す。

4) 英国

英国のトン数標準税制の他国に比べた特徴として、同税制の採用にあたって船員訓練が義務付けられていることがあげられる<sup>38)</sup>。すなわち、トン数標準税制を採用する船社は、職員15人あたり訓練生1人を雇用して訓練しなければならない。訓練生は英国籍またはEU加盟国籍で英国に居住しており、担当の英

図表7 ドイツのトン数標準税制におけるみなし利益

| 船舶の延ベネットトン数        | みなし利益  |
|--------------------|--------|
| ～1,000ネットトン        | 9.2ユーロ |
| 1,000～10,000ネットトン  | 6.9ユーロ |
| 10,000～25,000ネットトン | 4.6ユーロ |
| 25,000ネットトン～       | 2.3ユーロ |

注) 1日あたり、1,000ネットトンあたり  
出所) (財) 運輸政策研究機構『ドイツ運輸事情調査』平成14年、第7章1頁。

図表8 英国のトン数標準税制におけるみなし利益

| 船舶の延ベネットトン数        | みなし利益  |
|--------------------|--------|
| ～1,000ネットトン        | 6.0ポンド |
| 1,000～10,000ネットトン  | 4.5ポンド |
| 10,000～25,000ネットトン | 3.0ポンド |
| 25,000ネットトン～       | 1.5ポンド |

注) 1日あたり、1,000ネットトンあたり  
出所) (財) 運輸政策研究機構国際問題研究所『EU海運政策と加盟国におけるトン数税制の導入』平成12年、39頁。

国訓練当局が認めた訓練（免許状を与えられる）を現在受けている人、と定義されている<sup>39)</sup>。

なお、英国のトン数標準税制におけるみなし利益を図表8に示す。

### (3) トン数標準税制の導入の効果

#### 1) オランダ

##### ① 船舶数

1996年のトン数標準税制を含む新たな自国海運支援策の導入以降、図表9に示すように、自国商船隊は増加している。

##### ② 特定産業の優遇

海運業という特定産業を税制上優遇することに関して、オランダ運輸公共事業省は、外航海運は他産業との区別が容易であり、特別な税制上の優遇の先例とはならないと考えている<sup>40)</sup>。また現実には、従来からオランダでは海運業が優遇を受けてきたという歴史的な背景もあり、さらに海運業は特別な高収益事業ではないことから、海運業に対するトン数標準税制の適用は社会の理解が得られているとのことである。

図表9 オランダ商船隊の推移  
(単位：隻, 千トン)

| 年    | 隻数  | 総トン数  |
|------|-----|-------|
| 1997 | 439 | 3,424 |
| 1998 | 481 | 3,302 |
| 1999 | 524 | 3,642 |
| 2000 | 558 | 3,971 |
| 2001 | 591 | 4,411 |

出所) (財) 運輸政策研究機構『オランダ運輸事情調査』平成14年, 46頁。

(20) 海事産業におけるトン数標準税制の動向とその意義

③国家歳入に対する影響

トン数標準税制の導入により船社から得られ歳入は減少するが、船社の海外移転の結果、歳入がまったくなくなるよりはベターである。

さらに前述のように、海運にかかわる付加価値のうち70%は陸上の関連業務から生み出されることから、トン数標準税制を導入することによってオランダ籍船およびオランダの船社が増加すること、あるいはオランダで管理される船舶が増加することで、陸上の海事関連業務が活性化し、ここから通常の法人税歳入が増加すると期待されている。

2) ノルウェー

1996年のトン数標準税制導入後、図表10に示すように、自国商船隊は増加基調にある。しかしながら、自国籍船については2000年までは増加したもののそれ以降は再び減少に転じた。この理由として、ノルウェー船主協会は、ノルウェーのトン数標準税制の税率が他国より高く（オランダの3～4倍）、またその他の支援措置についても他国より不利であることをあげている<sup>41)</sup>。

図表10 ノルウェー商船隊の推移（100総トン以上）

（単位：隻、百万重量トン）

| 年    | ノルウェー籍船 |       |      |       |       |       | 外国籍船 |       | 合計    |       |
|------|---------|-------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|
|      | 本国籍     |       | 第二船籍 |       | 小計    |       | 隻数   | 重量トン数 | 隻数    | 重量トン数 |
|      | 隻数      | 重量トン数 | 隻数   | 重量トン数 | 隻数    | 重量トン数 |      |       |       |       |
| 1998 | 263     | 3     | 723  | 31    | 986   | 35    | 558  | 18    | 1,544 | 53    |
| 1999 | 279     | 3     | 751  | 31    | 1,030 | 34    | 592  | 18    | 1,622 | 53    |
| 2000 | 283     | 4     | 757  | 30    | 1,040 | 34    | 620  | 16    | 1,660 | 50    |
| 2001 | 261     | 4     | 767  | 28    | 1,028 | 33    | 702  | 17    | 1,730 | 50    |
| 2002 | 240     | 4     | 775  | 29    | 1,015 | 33    | 703  | 16    | 1,718 | 49    |

原注) 各年1月1日現在

出所) (財) 運輸政策研究機構『ノルウェー運輸事情調査』平成14年、15頁。

## 3) ドイツ

1999年のトン数標準税制導入後、図表11に示すように、ドイツ商船隊は増加しているがドイツ籍船は減少した。これは、他国に比較してドイツ籍船は船員費ほかのコストが高いためとされている<sup>42)</sup>。

## 4) 英国

## ①船舶数

2000年のトン数標準税制の導入以降、図表12に示すように、英国籍船は増加した。これは、便宜置籍船からの復帰だけではなく、外国籍からの移籍も含まれており、例えば台湾のエバーグリーンや、デンマークのマースク等が一部の船舶を英国籍に移転している<sup>43)</sup>。大手船社は、世界にいくつかのオペレーション・ベースを展開したいと考えており、その際トン数標準税制等の理由で英国が選ばれたからとされている。

## ②特定産業の優遇

一般に、英国は海運国という社会的な認識があり、海運業は特別に重要な産業とみなされている<sup>44)</sup>。そのため、他の産業分野からの海運業と同様の税制上の優遇を求める要求は炭鉱業を除いてなかった。

図表11 ドイツ商船隊の推移

(単位：隻，千トン)

| 年    | ドイツ籍船 |       |      |       |       |        | 外国籍船  |        | 合計    |        |
|------|-------|-------|------|-------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|
|      | 本国籍   |       | 第二船籍 |       | 小計    |        | 隻数    | 総トン数   | 隻数    | 総トン数   |
|      | 隻数    | 総トン数  | 隻数   | 総トン数  | 隻数    | 総トン数   |       |        |       |        |
| 2000 | 692   | 6,605 | 393  | 5,716 | 1,085 | 12,321 | 826   | 8,024  | 1,911 | 20,345 |
| 2001 | 605   | 6,190 | 353  | 5,436 | 958   | 11,626 | 1,075 | 12,332 | 2,033 | 23,958 |
| 2002 | 547   | 6,069 | 308  | 5,605 | 855   | 11,674 | 1,189 | 14,501 | 2,044 | 26,175 |

出所) Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (ドイツ交通・住宅・建設省) 資料, 2003年

(22) 海事産業におけるトン数標準税制の動向とその意義

図表12 英国商船隊の推移（総トン数500トン以上）  
（単位：隻，千トン）

| 年    | 隻 数   |        | 重量トン数（千トン） |        |
|------|-------|--------|------------|--------|
|      | 英国商船隊 | うち英国籍船 | 英国商船隊      | うち英国籍船 |
|      |       |        |            |        |
| 1991 | 586   | 409    | 14,413     | 6,477  |
| 1992 | 555   | 363    | 13,777     | 6,335  |
| 1993 | 530   | 344    | 13,137     | 6,017  |
| 1994 | 532   | 360    | 12,996     | 7,061  |
| 1995 | 540   | 365    | 12,793     | 7,266  |
| 1996 | 514   | 377    | 11,611     | 7,835  |
| 1997 | 486   | 392    | 10,546     | 9,618  |
| 1998 | 486   | 416    | 9,727      | 9,132  |
| 1999 | 493   | 421    | 7,164      | 9,695  |
| 2000 | 503   | 471    | 10,469     | 12,045 |
| 2001 | 476   | 534    | 11,985     | 13,608 |

資料) Department for Transport, Local Government and the Regions "Transport Statistics Great Britain: 2003 Edition" Chapter 6, pp.19, 20, より作成

③国家歳入に対する影響

トン数標準税制の導入によって船社1社あたりの税収は減少するが、英国籍に登録する船社が増加することにより税収総額は増加する。さらに、英国籍船の増加によってマリタイム・ロンドンの活動が活性化しこの面でも税収増が期待できる。もっとも短期的には国家歳入の減少が予想されるが、長期的な将来の評価を重視しているとのことである。

4. トン数標準税制の評価

(1) トン数標準税制の自国籍船維持に対する効果

前章では、トン数標準税制が欧州各国で導入された経緯とその成果を概観した。その結果、自国籍船の維持はトン数標準税制導入の目的の1つではあるが、より重要な目的は、船社あるいは船舶管理の実務を自国内に留め置くことであ

たといえよう。すなわち、トン数標準税制導入の主たる目的は、海運業自体の支援と並んで陸上の海事関連産業の維持・活性化である。

オランダの事例でみたように、海運業および海事関連産業の生み出す付加価値のうち海事関連産業が70%を占め、海運業（船舶運航）自体は30%に過ぎない。この30%の海運業を税制上優遇することで、通常の法人税が課せられる残り70%の海事関連産業の事業活動が活性化すれば、歳入はかえって増加し、同時に雇用も拡大して、国民経済にプラスの効果が期待できよう。

トン数標準税制を導入した国の多くで自国籍船が増加に転じたのは、前述のいわゆる3倍ルールの効果もあるが、それ以上に同税制導入に前後して実施された配乗要件の緩和や船員の所得税・社会保険の軽減等の船員費負担抑制施策によるところが大きいと推察される。

## (2) 海事産業優遇の根拠

トン数標準税制を最初に導入したオランダとそれに続いたノルウェーは、いずれも欧州で有数の伝統的海運国であり、国の経済規模に比して海運業および海事関連産業のウエイトが高い。したがって、海運業および海事関連産業を優遇し、その維持・発展を図ることが他国以上に重要であった。そのため、他国に先駆けてトン数標準税制が導入されたと考えられる。

英国の場合、国民経済の規模はオランダ、ノルウェーより大きく、相対的に海運業の国民経済に占める比率は小さい。しかしながら、マリタイム・ロンドンの国民経済に与える影響は大きく、これを維持・活性化することが国民経済にとって重要であった。そのため、比較的早期にトン数標準税制が導入されたと考えられる<sup>45)</sup>。

ドイツについては、経済規模は英国よりさらに大きく、相対的に海運業の国民経済に占める比率はさらに小さくなる。また、欧州の主要港としてロッテルダム港と並ぶハンブルク港を要し海事関連産業はオランダ同様多いものの、国

## (24) 海事産業におけるトン数標準税制の動向とその意義

民経済に占める比率でみればオランダ程の重要性はない。さらに、マリタイム・ロンドンに相当するような海事関連産業の集積はない。そのため、ドイツの場合にはトン数標準税制を導入する積極的な理由は見出せない。

しかしながら、欧州域内市場での海運および船社立地をめぐる競争のなかで、オランダ、ノルウェーといった海運国、および英国という経済大国がトン数標準税制を採用し、ドイツがこれを採用しないのであれば、ますます自国籍船として船社がこれらトン数標準税制採用国に流出することが危惧された。

すなわち、海運および船社立地をめぐる対等な競争条件を維持するためには、国民経済への寄与という積極的理由はなくとも、トン数標準税制を導入せざるをえなくなったと考えられる。デンマーク、フランス等もドイツと同様の理由でトン数標準税制を導入したと推察される。

なお、トン数標準税制と EC の競争政策との関係について付言すれば、EC 委員会は、特定産業に対する国の補助・優遇制度についての規則を厳しく定めており、もし EU のある国が特定の産業に対して、特例として優遇・補助を行う政策を実施する場合、その内容についてその都度 EC 委員会の認可を得る必要がある。しかしながら現在、ほとんどの EU 諸国がすでに海運に対する優遇政策を行っているため、基本的にトン数標準税制は外航海運については適用可能と判断されている<sup>46)</sup>。

## 5. わが国海事産業へのトン数標準税制導入について

本稿の第 1 の課題は、わが国でも欧州諸国と同様のトン数標準税制を導入すれば、欧州諸国と同様に自国籍船維持が図れるかどうかという課題であった。

前章の考察から明らかなように、トン数標準税制の第一の目的は自国籍船の維持ではない。オランダ、ノルウェー、英国といったトン数標準税制導入国で自国籍船が増加に転じたのは、トン数標準税制と前後して導入された船員費軽減策によるところが大きい。そのため、わが国において配乗要件の緩和や船員



所得税および社会保険費の軽減といった船員費軽減策を導入せず、トン数標準税制だけを導入しても、これらの諸国と同様の自国籍船の増加は期待できないであろう<sup>47)</sup>。

第2の課題は、わが国においてトン数標準税制を導入し、船社の租税負担を軽減することが国民経済的にプラスになるかどうかという課題であった。

これについても、前章の考察から明らかなように、トン数標準税制の目的は海運業自体の支援ではなく、むしろ海事関連産業の維持・活性化であり、海事関連産業の国民経済に占めるウエイトが高いオランダ、ノルウェー、英国では、トン数標準税制の導入が国民経済的にみてプラスとなった。

わが国の経済規模は、オランダ、ノルウェーより大きく、海運業および海事関連産業の国民経済に占める比率は大きくない。また、英国のマリタイム・ロンドのような海事関連産業の集積もない。さらに、ドイツやその他のEU諸国のように、トン数標準税制を導入しなければ近隣諸国に船舶・船社が移転する可能性も、現時点では未だ欧州諸国に比べれば大きくないと思われる。

したがって、わが国においてはトン数標準税制によって海運産業を優遇する国民経済的利点は、欧州諸国ほど大きくないといえよう。

以上整理すれば、わが国海事産業へのトン数標準税制導入について、トン数標準税制の導入のみでは自国籍船の減少を食い止めることはできず、また国民経済に与えるプラスの効果も大きくないといえることができる。

しかしながら、わが国船社は欧州航路において、トン数標準税制の恩恵を受けている欧州船社に対して競争上不利であることは事実であり、何らかの対策が求められている。

今後のわが国の外航海運政策としては、一定数の自国籍船を維持するか、それとも市場原理に委ねて自国籍船には拘らないかの判断を行い、自国籍船維持が必要であるという判断がなされたならば、トン数標準税制のみならず、船社の船員費負担を引下げる配乗要件の緩和や船員所得税・社会保険費の減免等の

(26) 海事産業におけるトン数標準税制の動向とその意義

政策を同時に実行することが必要であろう。

注

- 1) (財)日本船員福利雇用センター『平成13年度国際船舶制度推進調査』平成14年, および(財)海事産業研究所『海運先進国における海運産業・海運政策の実態調査』平成15年。
- 2) (財)日本海時広報協会『数字でみる日本の海運・造船2003』平成15年, 46, 47 頁。
- 3) (財)運輸政策研究機構『オランダ運輸事情調査』平成14年, 48頁。
- 4) 控除率は, 1996年の制度導入当初は38%。
- 5) Ministerie van Verkeer en Waterstaat (オランダ運輸公共事業省) “The Netherlands, The Maritime Nation” 1999, p.8.
- 6) (財)日本海運振興会国際海運問題研究会『平成12年度欧州船員事情調査報告書 (英・仏・蘭・デンマーク・EU)』平成12年, 21頁。
- 7) 具体的には, 船主は配乗させる船舶の安全な航海のために必要とされる配乗計画を船舶検査官に提出し, 海運査察官長官 (the Head of the Shipping Inspectorate) が船種, 船型, 就航航路, 搭載機器, その他必要項目 (15項目)を確認し, 安全性及び労働時間等を評価のうえ, 必要に応じて調整を実施し, 安全配員証明書 (Minimum Safe Manning Certificate) を発給する
- 8) Ministerie van Verkeer en Waterstaat (オランダ運輸公共事業省) “The Dutch shipping policy” 2001, p.2.
- 9) (財)運輸政策研究機構『前掲書』48頁。
- 10) Nærings- og Hnadsdepartementet (ノルウェー産業貿易省) “The Norwegian International Ship Register” 刊行年不明, による。
- 11) 山岸寛他『国際船舶登録制度と日本への適用可能性』(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所, 平成10年, 21頁。
- 12) (財)運輸政策研究機構『ノルウェー運輸事情調査』平成14年, 13, 14頁。
- 13) 当初は本国籍船のみ。1996年よりNIS船も対象となった。
- 14) 山岸寛他『前掲書』25~27頁。
- 15) 同上書, 26頁。
- 16) (財)海事産業研究所『海外海事情報』第1130号 (平成13年7月25日), 20, 21頁。
- 17) 山岸寛他『前掲書』26頁。

- 18) マン島は連合王国 (UK) の一部ではないが、英国女王陛下を長として内政については自治権を有する島である。マン島では英国本土とは異なる税制が設けられており、例えば法人税や所得税は英国本土より低く設定されている。このため、マン島は近年オフショア投資センターとして、船社だけでなく金融業や保険業などさまざまな事業が進出している。
- 19) 船長と機関長は、英国発行の資格免状、英連邦諸国の資格免状、欧州経済地域 (EEA) または NATO 諸国 (トルコを除く) の資格免状のいずれかを取得していなければならない。他の職員については、すべて STCW 条約へ署名した旗国政府発行の資格免状を取得していなければならない。
- 20) (社) 日本船主協会『日本海運の現状2002』平成14年、21頁。
- 21) Department of Transport (英国交通省) “British shipping: Charting a new course” 1998, p.25.
- 22) *ibid.*, p.25.
- 23) (財) 日本海運振興会国際海運問題研究会『前掲書』10頁。
- 24) 国土交通省海事局編『海事レポート平成15年版』(財) 日本海事広報協会、平成15年、84、85頁。
- 25) ギリシア等便宜置籍国では従前よりトン数標準税制が導入されていた。
- 26) 以下オランダについての記述は、Ministerie van Verkeer en Waterstaat (オランダ運輸公共事業省) “The Dutch shipping policy” 2001, による。
- 27) Finansdepartementets (ノルウェー財務省) “Income Tax Regimes in Norway Applicable to Special Business Sectors” 2002, による。
- 28) (財) 運輸政策研究機構『ドイツ運輸事情調査』平成14年、第7章1頁。
- 29) 新たな海運支援策である Seeschiffartsanpassungsgesetz (海運適合化法) は、トン数標準税制のほか、船員の給与課税の控除、船舶の IMO 基準への平準化、船員配乗規制の緩和などを内容としている。
- 30) 以下、英国についての記述は European Community Shipowners' Associations (欧州船主協会) “United Kingdom Report” 2000, による。  
<http://www.ecsa.be/annualreport.asp>
- 31) Department of Transport, *op.cit.*
- 32) The Lord Alexander of Weedon QC “Independent Enquiry into a Tonnage Tax” 1999.
- 33) European Commission “Maritime State Aid Guidelines” 1997.
- 34) なお米国については、2001年11月にトン数標準税制の導入を規定した The

(28) 海事産業におけるトン数標準税制の動向とその意義

- Merchant Marine Cost Parity Act (商船費用均等法) HR.3262, が議会に提出されたが、その後具体的な進展はみられない。
- 35) 以下、オランダについての記述は、Ministerie van Financien (オランダ財務省) “Tax and Tax Facilities in The Netherland” 2001, による。
- 36) Finansdepartementets, op.,cit. による。
- 37) ノルウェーでは、1996年のトン数標準税制導入以降、3回税率の見直しが行なわれた。1998年に税率が2倍に引上げられ、2000年にさらに2倍に引き上げられた。その後2002年に30%引下げられた。このような税率の頻繁な見直しは政治的配慮の結果といわれている。
- 38) (財)運輸政策研究機構国際問題研究所『EU海運政策と加盟国におけるトン数税制の導入』平成12年、40頁。
- 39) トン数標準税制の採用に伴う船員教育の負担については、英国船主協会によれば、大手船社は同税制が導入される以前から自社で訓練を行っており、同税制の採用に伴う訓練はそれ以上の負担ではないとのことである。
- 40) 以下オランダについての記述は、オランダ船主協会におけるヒアリングによる。
- 41) ノルウェー船主協会におけるヒアリングによる。
- 42) ドイツ船主協会におけるヒアリングによる。
- 43) 以下英国についての記述は、英国船主協会におけるヒアリングによる。
- 44) 英国船主協会によれば、トン数標準税制導入当時、交通省の前大臣で副首相であったジョン・プレスコット氏が船員出身で海運業に対する理解があったことが、同税制が導入できた大きな原動力であったとのことである。
- 45) トン数標準税制の実際の導入は英国よりドイツの方が早かったが、本文中に示したとおり、同税制の導入を巡る議論は英国が先行していた。
- 46) EC委員会運輸エネルギー総局でのヒアリングによる。
- 47) またもしわが国においても、オランダ他の欧州諸国と同様に、トン数標準税制の導入にあたっていわゆる3倍ルールを船社に課すならば、現在の自国籍船と外国備船の船腹量比率が約1：7であることから(図表3参照)、船社の負担は大きく、船社が同税制を採用しないことも考えられよう。