

オランダの海運強化策

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201610

日本海事センター 企画研究部

研究員 中村 秀之

日本海事センターは、わが国の海運政策に資するべく、先進国の海運関連施策について調査してきた。今回は現代版トン数標準税制を考案し、その導入の先駆けとなったオランダの海運施策（船舶登録制度、税制など）について紹介したい。

オランダの国土は4万1528平方キロメートルで日本の約9分の1、人口は1690万人で7・5分の1。世界銀行が公表した2015年のGDP（国内総生産、ドルベース）を比較すると、オランダは7525億ドルで世界第17位、ちなみに日本は4兆1233億ドルで世界第3位である。

1. 船籍・船舶登録に関する制度

第2船籍制度についてみると、1970～80年代に進んだフラッグ・アウトに対応するため、オランダでは87年から蘭領アンティルが活用されたが、10年にアンティルが正式に解体され、その機能を失ったようである。アンティルの船舶登録制度は自治領となったキュラソー島に移ったが、15年時点で登録されている船舶は80隻程度にすぎない。なお、オランダには、デンマークやノルウェーのような国際船舶登録制度はない。

一方、オランダでは、通常の船舶登録制度そのものがかなり第2船籍制度に近い仕組みになっている。

船舶を登録できる主体は、①EU（欧州連合）・EEA（欧州経済領域）加盟国の国籍を持つ人②同加盟国に設立された法人③EU法上、設立の自由を主張できる人・法人であり、オランダに主要な事務所を構え、船長その他の配乗などの責任者（または代表）が同国にその業務遂行のための事務所を持つ者一とされる。

オランダには裸用船契約に基づき、船籍を同国に移す裸用船登録制度があり、その場合の登録できる主体もほぼ同様である。

オランダ籍船については法律上、船長を除き、船舶の配乗国籍要件は存在せず、STCW条約（船員の訓練・資格証明・当直の基準に関する国際条約）に基づき、同国が海技免状を承認している国であれば、配乗が可能となる。船長については、EU・EEA加盟国の国民でなければならないが、STCW条約に基づきオランダが海技免状を承認している国の免状を持つ船長の場合、海運会社側が必要性を説明すれば、配乗が可能となる。

ロシア、ウクライナ、フィリピン、インドネシア、インド、中国、クロアチアの船長については、労使による特別委員会を設置して必要性を判断する特別の手続きがある（ただし、クロアチアについてはEU加盟とその後の交渉により、この手続きの対象から外れてい

る可能性がある)。

登録費用については、ビジネスに用いられる船舶の場合、登録作業費として284ユーロが必要となる。裸用船登録のための作業費(=登録費用)は、1454ユーロとなっている。

2. トン数標準税制

オランダでは、コンサルティング会社ポリシー・リサーチとデルフト工科大学が共同で95年、このまま何も措置を講じない場合、同国の海事産業は衰退すると結論付けた『オランダ海事分野の将来』という報告書を出した。

この報告書では、オランダの海事産業の衰退を防止するための政策パッケージを提言。同提言を受け、オープン・レジストリー(自由置籍)の登録料・登録税をベンチマークとし、登録料・登録税の仕組みを法人税へと転換させた現代型のトン数標準税制が考案された。

この提言が新政権の運輸、国務両相の目にとまり、この政策パッケージに記載されていた法人税、船員所得税等に関する措置のすべてが96年までに導入された。

オランダが最初に導入したと言われる現代版のトン数標準税制は、その後、EUの認めるところとなり、ガイドラインに取り込まれて欧州海運国に導入されていくことになる。

○トン数標準税制の概要

オランダで船舶を管理し、運航する事業者は、トン数標準税制を選択でき、選択すると10年間拘束される。国際的な海上輸送活動などから生じた所得に対する法人税額は、トン数標準税制の下で算出された税額に置き換えられる。

トン数標準税制での税額は、「船舶の純トン数」「みなし利益」(表参照)と「船舶の運航日数」を乗じて計算した利益に法人税率を乗じて算出する。適格会社が船員の配乗と船舶の技術的管理の両方をオランダで行っている場合、みなし利益の75%を控除して計算する。

対象となるのは海上国際貿易での人・貨物の輸送、海洋調査・海洋資源調査に関わる人・貨物の輸送、海底探査、海底ケーブルなどの敷設、浚渫作業、曳航などを目的として利用される船舶。

さらに、トン数標準税制の適用を受けるには、海運事業者が所有(または裸用船)し、オランダで主に管理(この場合、単に船員の配乗などを行っているだけでなく、船舶全般の管理を指す)している船舶である必要がある。

ただし、海運事業者が船舶を所有し、オランダで主たる管理をしている場合、その海運事業者が商業的管理をしている船舶や、定期用船、航海用船している船舶もトン数標準税制の適用を受けることができる。

加えて、海運事業者が船員の配乗と技術的管理をオランダで行っている船舶もトン数標

準税制の適用を受けることができる。

他方、トン数標準税制の適用を受けるに当たって、オランダ籍船を増やすといった要件は課されていないが、EUのガイドラインに従いEU・EEA籍船を増やすことが求められている。

具体的には、①トン数標準税制適用船舶でのEU・EEA籍船の割合が前年から減少していない②海運事業者が管理するトン数標準税制に占める同籍船の純トン数の割合が04年1月17日または同税制を選択した最初の事業年度の最終日から減少していない③海運事業者が管理するトン数標準税制適用船舶に占める同籍船の純トン数の割合が60%以上である—といった条件のうち、いずれか1つの条件を満たす必要がある。

3. 船舶償却制度など

○加速度償却制度

オランダでは、トン数標準税制を選択しない海運事業者は、海運事業からの収益が黒字の場合に当初の船価の20%に当たる金額を減価償却できる加速度償却制度がある。同金額を減価償却費として使用しなかった分については、翌年に繰り越すことができる。

加速度償却を用いない場合、毎年簿価の11・8%に当たる金額の減価償却が認められる定率法によって償却が行われる。

○船舶の売却益に関する特例

海運事業者特有の制度はないが、税制上の優遇措置によって企業誘致を行って来るといわれるオランダでは、一般の税制を利用して、船舶の売却益に対する課税の影響を回避・軽減することができる。

まず、再投資準備金制度があり、資産を譲渡した法人は、資産の譲渡価額が税務上の簿価を上回る場合には、再投資準備金を計上することができる。再投資準備金を計上することにより、資産譲渡時に実現する利益を繰り延べることができる。

再投資は3年以内に行う必要があり、3年以内に再投資しない場合、再投資準備金に計上した金額は課税所得に加算しなければならない。

また、オランダには資本参加免税措置があり、同国法人の出資先（外国法人を含む）からの配当やキャピタルゲインについては、一定の条件を満たす場合には免税となる。

免税措置の適用を受けるには、①オランダ法人の資本参加する法人（子会社）がEU加盟国または議決権に基づく配当源泉徴収税の軽減を定める租税条約締結国で設立され、オランダ法人が額面払込資本の少なくとも5%または議決権を持つこと②持ち分・株式の保有がポートフォリオ投資ではなく、事業上の理由によること—が必要になる。

ただ、仮に②の要件が満たされなくても、事業上の機能を持たないポートフォリオ投資を構成する子会社の資産が50%を超えない場合、免税措置の適用を受けることができる。

4. 船員に関連する制度

オランダでは、『オランダ海事分野の将来』で提言された政策パッケージの一つとして、96年に現在の船員税制が導入された。

この制度により、船員に関する賃金税と社会保障費の雇用者負担が軽減される。具体的には、海運事業者は一定の要件を満たした船員が国際海上輸送、海洋資源開発のための海上輸送などに従事するオランダ籍船で働く場合、その船員の賃金から源泉徴収する賃金税と社会保険料について、賃金の40%を上限として税務当局に支払わず、留保することができる。

一定の要件を満たす船員とは、EU・EEA加盟国に居住し、船員として賃金を得て、オランダで納税する義務を負う者を指す。同加盟国に居住していない船員でも、所得税または社会保険料を支払う義務を負う船員については、賃金の10%を上限として海運事業者が留保することができる。

5. おわりに

オランダは、日本に比べて非常に早い段階からかつ手厚く海運業を支援してきた。同国は海事産業において海運業が中心的役割を担っていることを強調し、現代型のトン数標準税制を生み出した国である。

確かに、ロイヤル・ネドロイドラインズ（オランダ）とP&Oコンテナーズ（英国）が合併し97年に誕生したP&Oネドロイドは、05年にはマースクライン（デンマーク）に買収され、オランダには今や大きな定航船社がなく、海運国と言えるのかという評もある。

しかし、オランダ商船隊、オランダ籍船は諸政策がとられた96年や海運好景気の最後の年に当たる08年に比べて、むしろ増加しており、オランダはいまだ海運国と言ってよいのではないだろうか。

グラフは同国の商船隊（実質的所有者がオランダ籍）と同国籍船の総トン数（折れ線）・隻数（棒）の推移を示している。トン数標準税制をはじめとする海運強化策が講じられた96年からは、オランダ商船隊とオランダ籍船の隻数、総トン数ともに増加していくが、各国が同様の政策を取り入れた影響か、00年ごろから横ばいまたは減少に転じている。その後、再び増加していくが、08年9月のリーマン・ショック後はオランダ船籍の隻数、総トン数は伸び悩み、13年以降は減少している。しかし、オランダ商船隊はそれでも隻数、総トン数ともに増加傾向にある。

欧州では、政府による海運業支援の範囲がEUのガイドラインで決まっており、オランダが海運国としての地位を維持しようにも新しい税制等による強化策をさらに打ち出すことは難しいと思われる。しかし、同国では「オランダ海事戦略2015—2025」が取りまとめられており、中長期的にイノベーションを促進する施策を打ち出しているようである。

オランダでは、海事産業に対する意識が低下してきているとの危機感を抱く海事関係者もいるようだ。例えば、15年に供用を開始したロッテルダム港のマースフラクテⅡは、もはやロッテルダムの市街地からは30 km以上離れたマース川の沖合に位置しているなど、ロッテルダム港が徐々に市街地から離れて行っているといったことが一因と考えられているようだ。そういったこともあり、ロッテルダム駅の壁面に港のライブ画像が映し出されていたことは、非常に印象的だった。

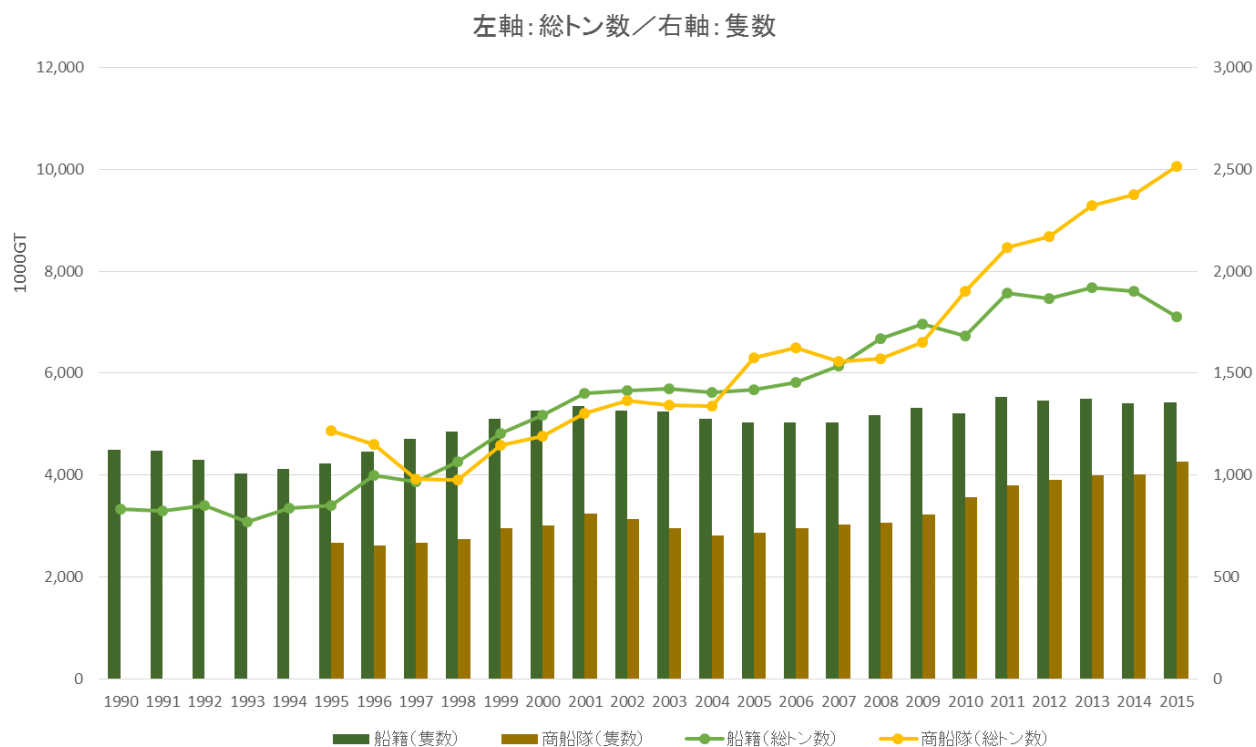
今後、オランダがどのように海事産業を盛り上げようとしていくのか、注目していきたい。

<表：トン数標準税制のみなし利益（1日、100純トン当たり）>

純トン数	ユーロ
1,000 トン以下	0.908
1,000 トン超～10,000 トン以下	0.681
10,000 トン超～25,000 トン以下	0.454
25,000 トン超～50,000 トン以下	0.227
50,000 トン超※	0.050

（注）50,000 トン超の減額措置は次の条件を満たした場合にだけ適用される。①2008年12月31日から後に登録された船舶であり、同日以降の利益がオランダのトン数標準税制に基づき計算されている場合、または②トン数標準税制による利益の計算が行われる前の5年間、EU・EEA加盟国を旗国としていなかった場合

<グラフ：オランダ籍船およびオランダ商船隊の規模の推移>



(注) IHSワールド・フリート・スタティスティクスより作成。商船隊は実質所有者がオランダ国籍であることを意味する。商船隊は1,000総トンの船舶であり、船籍は100総トンの船舶であることから、数字を単純に比較することはできない。