

ノルウェーの海運政策(トン数標準税制を中心に)

掲載誌・掲載年月日：日本海事新聞 202002

日本海事センター 企画研究部

主任研究員 野村 撰雄

1. はじめに

海運企業に対して、その所得ではなく運航船腹量に基づいて課税するトン数標準税制は、古くはギリシャやキプロスにおいて、1990年代以降は欧米アジア諸国において広く導入・実施されてきた。欧州連合（EU）では、現加盟国28か国のうち少なくとも22か国で同税制を導入するに至っている（未導入国の中には、ルクセンブルクのようにトン数標準税制よりも有利と言われる法人税制を有する国もある。）。

統計が入手可能なそれら導入国（ノルウェーを含め欧州諸国）について、2018年支配船腹量（隻数）の対1990年比成長率を見ると、概して比較的早期に同税制を導入した国ではその支配船腹量が増加し、導入が遅れた国では支配船腹量が減少した事実が認められる。例えば、オランダ（1996年導入）ドイツ（1999年導入）及びフランス（2003年）の成長率は、それぞれ109%、219%、222%であるが、ポーランド（2007年導入）やスペイン（2011年導入）、スウェーデン（2017年導入）は、それぞれマイナス61%、マイナス51%、マイナス4%である（図1参照）。船腹量には船籍制度も関係するため、これを以てトン数標準税制単独の効果とは断定し難いが、激しい市況変動にさらされている海運企業への支援策・誘致策として同税制が有効であるとの見解は欧州で一般的である。

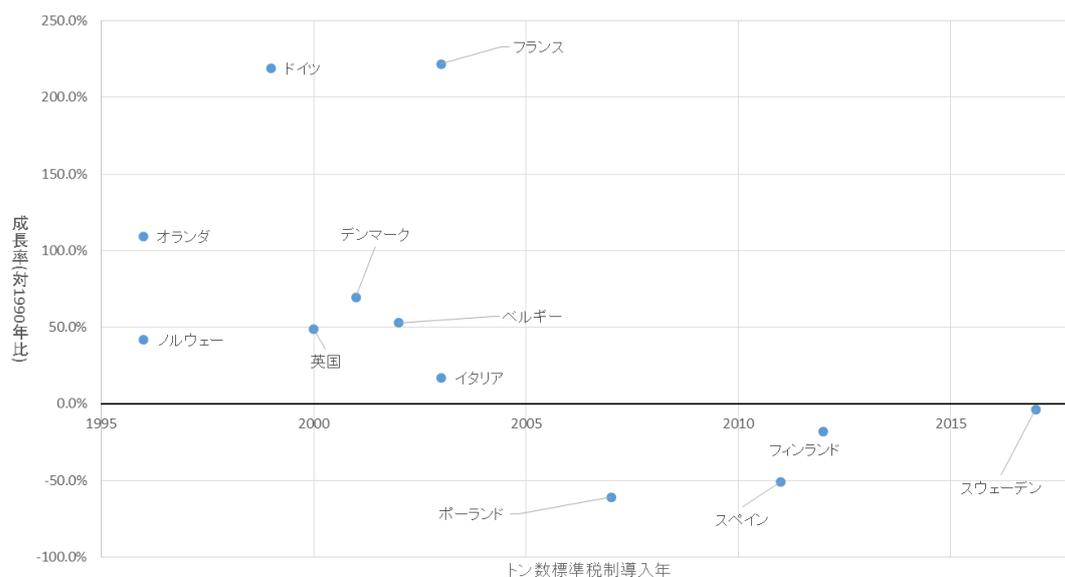


図1：EU諸国のトン数標準税制導入年と自国商船隊成長率（2018年商船隊船腹量の対1990年比成長率）（UNCTAD統計ほかより作成）

もとより欧州諸国は、トン数標準税制ばかりではなく、第二船籍制度（外航船のための特別の船舶登録制度）や船員関連助成制度（外航船に乗り組む船員に対する優遇税制や自国船員雇用にかかる補助金）などともに海運産業への支援策を展開している。

例えばノルウェーでは、海運会社のためのトン数標準税制のほか、自国籍船の確保のために国際船舶登録制度と外国人船舶職員承認制度、自国船員の確保・育成のために雇用助成制度と船員税制を整え、海事リソースの他国への流出を阻止し、自国海事産業の維持発展に向けた好循環を産み出そうとしている（図2参照）。本稿では、同国が2018年に微修正を加え2027年までの継続を決定したトン数標準税制と雇用助成制度とを取り上げる。

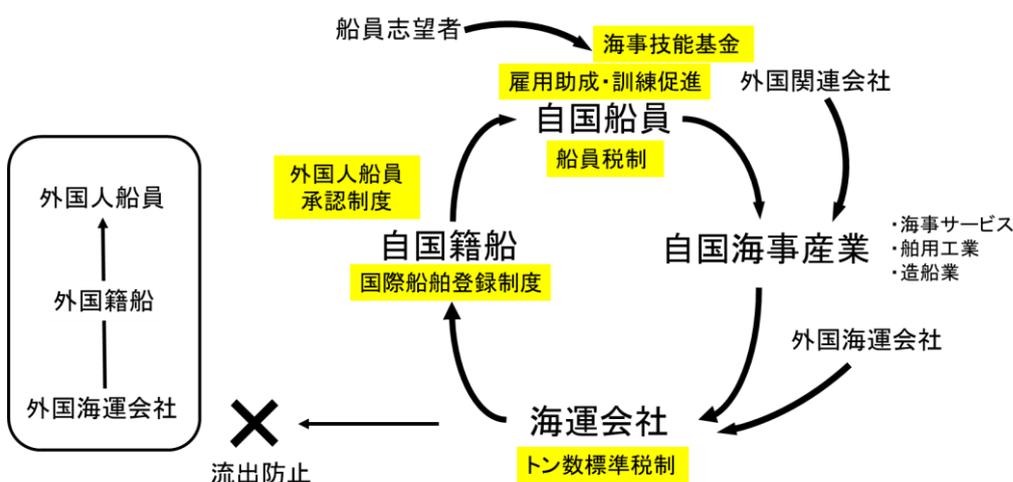


図2：ノルウェーの海運政策概観図（関係資料より作成）

2. ノルウェーのトン数標準税制

(1) 導入経緯

ノルウェーは、1996年にトン数標準税制（以下「1996年税制」）を導入した。1996年税制は、収益が会社内に保留される限り課税しないが、株主に配当する場合には課税するという、いわば税の繰り延べであった。

しかし、オランダやデンマークなど近隣諸国でより優れたトン数標準税制が普及したことを受け、ノルウェーは、2007年にそれらと同様の実質的減税の仕組みに改正し、10年間を単位とした。その後、数度の軽微な改正（2009年、2010年（2回）、2014年（2回））を行い、また、1年間の暫定的延長を経て、2018年より改めて10年間、同税制（以下「2018年税制」）を実施することとした。

(2) 税額

ノルウェーのトン数標準税制では、1996年税制やギリシャの同税制と同じように単位当たりの税額が定められている（表参照。これに対し、他の欧州諸国の同税制ではみなし

利益が定められている。)。従って税額は、「所有・運航する船舶の純トン数×下記税額×船舶稼働日数」という計算式で求められる。

【表：税額（稼働日数1日当たり1,000純トン当たり）】

純トン数区分	税額（2017-2026）
- 1,000 NT	0 NOK
1,001 NT - 10,000 NT	18 NOK（219.1円）/1,000NT
10,001 NT - 25,000 NT	12 NOK（146.0円）/1,000NT
More than 25,001 NT	6 NOK（73.0円）/1,000NT

（換算レートは2019年12月19日時点。1NOK=12.17円。）

(3)対象企業

トン数標準税制を利用することができる企業は、ノルウェーに登録されたノルウェーの有限責任会社及び株式会社などであって、ノルウェー国内で実質的な管理がなされているものである。他の EEA 国籍の会社は、ノルウェー国内での事業が対象事業のみである場合には、同税制を利用することができる。

同税制を利用する海運企業がグループを構成している場合、当該グループに所属する企業はすべて同税制を選択し、利用しなければならない。グループ企業間で、赤字の付け替えによる脱税を防ぐためである。

同税制を利用できる企業は、2005年7月1日時点又は同税制を利用するとした時点で自身が運航する船腹量に占める EEA 籍船の船腹量割合を増加させ又は維持することが求められている。ただし、この要件は、各海運企業の EEA 船腹量割合が 60%以上である場合や、当企業を含むグループ企業単位での EEA 船腹量割合が前年度平均よりも減少していない場合には問題とならない。

(4)対象所得

トン数標準税制の対象となる所得は、海運事業とそれに密接な関連を有する活動であり、例えば貨物の積み下ろし、貨物の一時的な保管、港湾における人及び貨物の輸送、船上の貨物のためのコンテナの賃貸、乗客ターミナル及びチケット売り場の運営、船上施設の賃貸、いわゆる国際複合一貫輸送、これら事業に用いられた船舶など財産の売却によって得られた収益（いわゆるキャピタル・ゲイン）などである。

(5)対象船舶

トン数標準税制の対象となる船舶は、同税制を利用する企業が保有する船舶、裸用船する船舶及び定期用船する船舶である。ただし、以下の①～⑧は対象船舶から除かれる。① 100 総トン以下で、国内航行に従事する船舶、②出発港と到着港とが 300 海里以内の国内

港を航行するフェリー、③内水で航行している船舶、④港湾内の活動を行う船舶など、航行距離が 30 海里以内の船舶、⑤自己推進装置を備えていない船舶、⑥作業場所として用いられている船舶、⑦プレジャーボート、⑧漁船。

他方、同国海運会社が強みとする洋上石油採掘活動に従事する支援船であって建設支援船以外の船舶（食料供給船、アンカーハンドリング・タグ・サプライ船、パイプ敷設船、多目的支援船など）や、大陸棚以遠で活動する建設支援船は対象となる。

また、領海外で洋上風力発電事業に関係する船舶（発電施設の建造・修繕や当該施設への作業員の送迎などに従事する船舶）も 2018 年より対象として認められることとなった。その理由についてノルウェー当局は、これらの船舶の運航事業者が従来の海運事業と同様の国際競争にさらされるに至り、より良いビジネス環境を求めて彼らやその船舶が国外流出するリスクがあるからと説明している。

(6) 拘束期間

トン数標準税制を利用する企業は、いつでも通常法人税制に移行することが許されるが（他の EU 諸国では、いったんトン数標準税制の適用を受けると 10 年間はその利用を継続することが求められる。）、再びトン数標準税制の適用を求める場合、当初の利用開始から 10 年が経過することが条件とされている。

(7) 減免措置

環境性能に優れた機器や装置を備えた船舶は、税額が軽減される。これは、対象船舶について、窒素酸化物の排出量 (g/kWh) や燃料、座礁流出リスク低減機器、積荷流出対策、下水処理、廃棄物処理座礁リスクといった項目で点数評価し（例えば硫黄酸化物排出量が 0.6g/kWh 以下の貨物船やタンカーは 3 点、旅客船は 4.2 点）、それら評点を足し合わせた環境格付により（10 点を上限とする。）、トン数標準税制に基づく税額を 2.5%～25% 軽減する（例えば 1 点なら 5%、10 点なら 25%）ものである。

(8) リース船舶

2018 年改正は、リース料が契約時点での船舶の市場価格の 90%を超えるものや市場変動によって船舶に生じた損益の全部又は一部をリース元に負担させるものなどを規制した。基本的にファイナンスリースを禁止することで、船舶ファイナンスを専門とする企業をトン数標準税制から排除するのが狙いとされる。オペレーティング・リースは認められるが、リース船舶が企業グループ単位での運航船腹量の 40%を超えてはならない。

3. 自国船員の雇用助成制度

1960 年代以降にパナマなど便宜置籍国の展開に伴い、自国籍船と自国船員の雇用とが失われ始めたノルウェーは、1987 年に国際船舶登録制度、1993 年に自国船員雇用助成制度を

導入した。

このうち自国船員（厳密には自国居住船員）の雇用助成制度では、海運会社が国際船舶登録された外航貨物船において自国船員を雇用すると、源泉徴収した所得税や社会保険料等と同じ額が助成金として支給される（図3①、②、③）。

ただし、助成を受けた海運会社は、助成金の一部（自国船員1名当たり月6000円）を海事技能基金に納め（同④）、また、当該自国船員4名につき1名分の訓練枠を提供することが求められる（同⑤）。なお、その訓練に対しては、海事庁からは訓練生のレベルに応じて追加の助成金（同⑥）、海事技能基金からは訓練補助金（同⑦）がそれぞれ支給される。海運会社は、寄付金の倍額を支払うことで訓練義務を免れることも認められている（⑤'）。

海事技能基金は、助成を受けていない海運会社が自主的に訓練枠を提供することへの補助金や、その他、船員職の魅力向上のため、職場の衛生安全環境の向上に向けた活動などへの補助金も支給している。

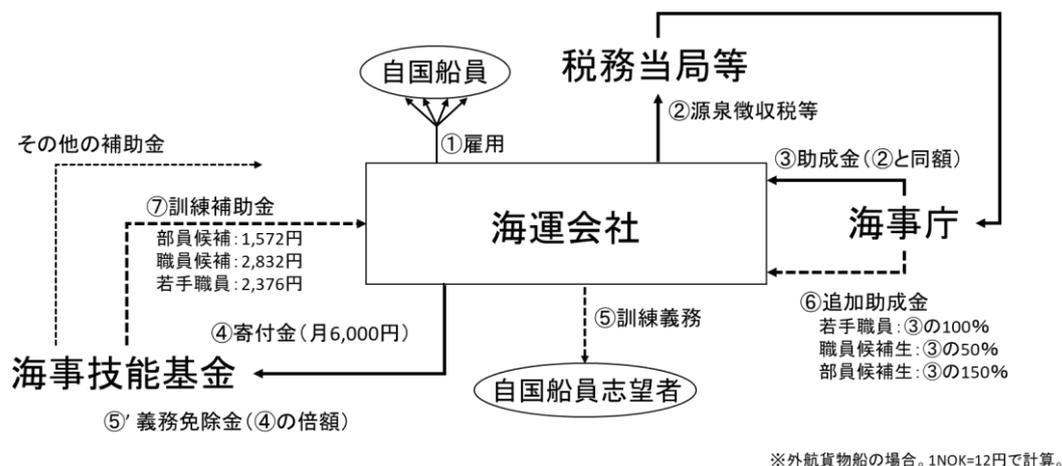


図3：ノルウェーの自国船員雇用助成制度（現地ヒアリング等に基づき作成）

この雇用助成制度は、自国船員の雇用にかかる海運会社の負担を軽減するとどまらず、基金を通じて次代の船員供給にまで結び付けた仕組みである。同国の自国外航船員は、1965年約4万人から1990年約1万人に減少し続けたものの、今では約1.2万人で安定的に推移させているが、この制度があればこそと官労使は高く評価している。

4. むすびに代えて：欧州の動向

トン数標準税制は、欧州諸国で導入が始まってから20年以上が経つが、それに代わる新たな海運支援策は誕生していない。本稿でとりあげたノルウェーのほか、デンマークも洋上風力発電関係船舶を対象船舶に追加するなど、トン数標準税制を導入済みの国は、自国海運企業の状況に合わせて修正を施しつつ継続している。2017年スウェーデン、2018年ポルトガルなど、今でも導入国が誕生している。

ちなみにスウェーデンは、かつては海運大国と呼ばれるも、トン数標準税制を導入しなかったばかりに海事リソースが流出したことから、同税制の必要性を論ずる際の反面教師としてしばしば言及されてきた。しかし2017年に同税制を導入すると（その概要については拙稿「スウェーデンのトン数標準税制」本紙2017年1月27日参照）、その適用船社は初年度こそ1社にとどまったが、2018年度には3社、2019年度には4社が加わるなどして、2020年度の適用船社は合計14社になると見込まれている。今後同国は、魅力的な制度を整備すれば海運企業の国内回帰や誘致が実現できることの好例として紹介されるかもしれない。

ノルウェーをはじめ欧州諸国は、トン数標準税制などの海運政策が便宜置籍国など域外国との競争条件を整えるに必須であるとの認識で整備を続けており、今後とも注視に値しよう。