

(公財) 日本海事センター企画研究部研究員 中村 秀之



ご紹介頂きました、日本海事センターで研究員をしております中村と申します。本日は、お忙しい中、当センターのフォーラムにお越し頂きまして、ありがとうございます。今回、私の方からは、今年2月の第17回のフォーラムに続きまして、諸外国の海運施策の調査の結果について、紹介させていただきます。今回は、ストップフォード博士に基調講演をして頂きました

こともありまして、イギリスの海運支援策を中心に紹介させて頂きたいと思っております。

この調査は、業界や関係官庁の方からニーズを受けまして、我が国の海運施策の策定に資するべく、2011年度から開始しました制度調査です。これまで、我が国の施策と比較できるようなヨーロッパの各国、それに加えて、アジアの海運国や、オープン・レジストリー諸国の海運施策について、紹介をしてきております。もちろん私1人で調査しているわけではありません。

私が担当しました国は下線のついている国でございます。2011年度から始めて、政府、業界などがお知りになりたいところは、大体調べたのかなと思っております、この後は新たな動きのアップデートとか、必要に応じて新たな国を探すなどをして、随時皆様の必要に応じて対応していくつもりでおります。

実はこのプロジェクトとは別に、日本船主協会さんの方からお声掛けを頂きまして、今年7月に出されました日本船主協会の「『新外航海運政策』の早期実現に向けての提言」を作成するに当たりまして設けられました新外航海運政策勉強会、これに参画致しまして、今年3月に行われました調査出張に同行する機会を頂きました。この調査は、これまでの制度調査とは、若干力点を変えまして、そのような制度を導入した目的、背景事情などを中心に、ヒアリングを行い、色々と貴重な興味深いお話を頂くことができた

わけでございます。

これは、諸外国の海運施策調査のオープン・レジストリーの国以外の調査項目でございまして、報告書にはどの国についてもほぼこのような内容を盛り込んでおります。この後イギリスの調査の結果を紹介するわけですが、中身に入る前に、踏まえておいて頂きたいのは、EUには「Community Guidelines on State aid to maritime transport」というのがありまして、欧州連合加盟国につきましては、その範囲内では、State Aid、つまり国家による支援はできないということになっております。その中には、トン数標準税制もありますし、いわゆる船員税制であるとか、そして船員の訓練支援等もありますけれども、逆を言えばほぼそれに限定されておまして、それ以上の措置は講じられないことになっております。ですのである程度調査項目も限定されてくるということになります。

イギリスは、船舶の実質的な所有者の多い国ということで、World Fleet Statistics で見ますと、第7位になっています。イギリスの船舶登録制度ですが、イギリス本国といわゆるオフショアのマン島に代表されるような登録制度がございまして、ちょっと登録制度は細かいので読んで頂いて、少し時間が押していることもありますので、飛ばしていきたいと思っております。

イギリスの登録者船舶については、基本的に乗組員に対する国籍要件はないわけですが、安全保障上の理由から戦略船舶というのが指定されておまして、クルーズ船、Ro-Ro 船、タンカー等がそれに当たるわけですが、その場合には船長は英連邦の国民、EU 加盟国国民、または NATO 加盟国の国民でなければならないということになっています。オフショアの登録制度ですが、UK 本国の登録も含めまして、Red Ensign Group というグループを構成しておまして、有名なマン島だけでなく、バミューダとか、バージン諸島、ケイマン諸島、ジブラルタルなどがあります。このメンバーになっている国に登録しますと、その Red Ensign と言われるフラッグを掲げて航行することができると。法的にはイギリスが批准した条約には拘束されるということになるようです。

これはマン島の例をとって登録制度を簡単に書いているんですけど、細かいので飛ばしますが、面白

いのは、ジブラルタルのフラッグに登録しますと、EUフラッグという扱いになるということです。これは、英国のオフショアも含めて、船舶登録の制度の比較というか登録される船腹量の比較です。2011年位まではUKの本国の制度も右肩上がりに上がってきているんですけど、2013年にマン島に抜かれております。これは、船種毎に見たものですが、若干特徴があることが分かります。

ここからは海運会社に対する税制度ということで、トン数標準税制について説明していきたいと思えます。ご存じだと思いますけれど、船舶のトン数に応じて利益を算定する外形標準課税の一種がトン数標準税制ということになります。オランダでトン数標準税制が導入されたのが1996年で、イギリスでは、労働党政権下、元々船乗りであった、ジョン・プレスコット氏が副首相になりまして、そのイニシアティブがトン数標準税制導入に大きな意味を持ったようでございます。1998年に有名な運輸白書「**British Shipping: Charting a New Course**」というものが出されまして、その後、トン数標準税制導入の是非をめぐって諮問を受けましたアレキサンダー卿が1999年8月に、導入すべきという回答を出しまして、2000年からトン数標準税制が導入されております。

これが適格会社、適格船舶の説明です。適格船舶を「戦略的」及び「商業的」にイギリスで管理している会社が適格会社というふうになりまして、「戦略的」「商業的」という形容詞が付いているところがちょっと特徴的と言われております。船籍の要件ですが、EUの方で、EUフラッグを掲げる船舶を増やすという目的がなければ、トン数標準税制は認められないと言うようなことになりまして、イギリスではトン数標準税制を入れた後に、新たに船籍要件というのを作ったようです。ただこの要件を全てを満たさない限りは大丈夫というわけで、あまり重い要件ではないというふうな印象をイギリスの船主協会が持っているようでございました。EUフラッグにすればいいわけですから、ジブラルタルとかポルトガルのマデイラとか、デンマーク、ノルウェーの国際船舶とかギリシャ、マルタとかそういったところに登録することでも要件が満たされることになります。

これは税の計算式と、見なし利益ですけれども、現在、1ポンド185円位で、かなり円安な状況なんですけれども、今の時点ですと、若干イギリスの見なし利益の方が日本の見なし利益よりも僅かに安いとい

う状況のようです。イギリスの運輸省の「Our Maritime Nation」という冊子を見ますと、2008年で適
用船舶が 950 隻位で、昨年度は減って 800 隻位というふうになっています。それがトン数標準税制の
対象ということになっています。ちなみに 1,000 トン以上の UK 本国、イギリス本国の登録の貨物船は
2014 年で 453 隻、実質で所有しているものが、991 隻というのが World Fleet Statistics のデータです
ので、かなりの割合で登録されていると言えます。イギリスのトン数標準税制の大きな特徴の 1 つは、船
員の訓練要件が課されているというところで、海事産業、海事クラスター全体で必要とされる海事スキル
の継承が重要だということのようです。

続いて、船員に関する制度で、これは所得控除制度ですけれども、元々外国での労働で得た収入につい
ては税を軽減するという制度があったようで、それが廃止される際に、船員についてのみ税を軽減する制
度が残ったということのようです。船員のためだけの所得控除制度は 1998 年から始まっております。

ちょっと時間がなくなってきましたのでこの統計は飛ばしまして、これは船員訓練の補助制度です。
一応訓練生の数は少しずつ増えてきているのかなと。他にも日本ではオーナー税制と言われる船舶償却
制度も一応あります。買換え特例もあります。ただトン数税制の適用になっているものについては、対象
船舶になりませんので、使っている数は相当少ないというふうに聞いています。

ここからは、最近の動きなんですけれど、まずイギリスの方では、Maritime Growth Study というの
が今年の London International Shipping Week で公表されております。ここの 26 枚目のスライドには、
興味深い数字を拾っています。日本船主協会さんとの調査出張でも色々インタビューをしたんですが、そ
の際にはイギリスの運輸省も業界も、相当シンガポールに対する危機感を持っているようで、相当
Maritime Service がシンガポールに移っていて、それに対して、どのような対応ができるかということ
を考えているようでございます。

時間がないので報告書も紹介できませんし、勧告の部分についてはかなり大雑把ですけれど、資料でざ
っくり訳しておりますので、読んで頂きたいと思っておりますけれども、業界のリーダーシップでありますと

か、よりハイレベルなところでの政府内での検討でありますとか、あとは登録制度を、もっと商業的なものに変えていくべきだというようなこと、そして海事スキルをもうちょっと見直していったら、海事クラスター全体で有意義なものにしていくとか、あとは海事関係のもうちょっと認知度を上げていく必要があるというようなことが、書かれています。もっと海外にも売り込んでいきたいと思いますという話です。

ドイツですが、これは10月19日から20日に **Nationale Maritime Konferenz** という国民海事会議か国家海事会議か翻訳の仕方ですが、それがブレーマー・ハーフェンで行われまして、メルケル首相等が参加しまして、新たな戦略や政策を打ち出してきております。

駆け足なので結びもどうつながっているのかというのがあるかもしれませんが、EU の **Community Guidelines** の枠組みは一応あるんですが、イギリスの海運政策は、トン数標準税制の対象だけを見ても、我が国の海運強化策に比べてかなり海運業界に有利になっているのかなと思います。それと、今度新たな政策の模索が始まっておりまして、海運業をいかに誘致するかということで、事業拠点としての魅力を高めていきたいということで、様々な政策を打ち出そうとしている。ただその中身は細かいところはまだこれからということで、ワーキンググループ等を作って政府のハイレベルなところであるとか、業界のリーダーシップを使って、1つ1つ見直して詰めていこうとしているところです。すごく簡単で申し訳ありませんが、以上が私の発表でございます。ご清聴ありがとうございました。