

トン数標準税制:スイスにおける議論

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202406

日本海事センター 企画研究部

上席研究員 野村 撰雄

専門調査員 益田 雄真

1. はじめに

スイスは、欧州自由貿易連合（EFTA）には設立時（1960年）に加盟したが、欧州経済領域（EEA）には国民投票（1992年）によって不参加を選択した。しかし、人の移動や空運、陸運、農産品など多くの分野で欧州連合（EU）と協定を締結することで、欧州諸国と一定の距離感を保ちつつ共存を図っている。外航海運については、スイスも多数の関連企業を有するものの、ほとんどの欧州諸国が導入しているトン数標準税制を導入していない。

本稿では、この数年来の同税制をめぐるスイスにおける議論について、同国海運をめぐる状況を踏まえつつ解説する。

2. スイスの外航海運

スイスは、ライン川上流沿岸のバーゼルを船籍港とする13隻（2024年6月時点）の自国籍外航船を有している（図1参照）。内陸国であるスイスの国旗を掲げた外航船は、入港する先々で驚きをもって迎えられるという。「スイス国旗は信頼の証」とされるほど、スイス籍船の貨物損傷の少なさや船員労働環境の良さは一定のブランド力になっていると一部では評価されている。スイス籍船の由緒は、第二次世界大戦中、安全保障上の理由により自国籍船が必要とされたことにある。永世中立国であるスイスの国旗を掲げた船舶に対しては交戦中の各国から攻撃が行われることはないため、戦争により不安定となった戦争当事国の船舶に頼らずに、自国民が必要とする生活必需品を海上輸送できると考えられたのである。

スイス連邦憲法（1874年制定、1999年に現代語化などの改正）は「連邦は、武力による脅威又は戦争の脅威の場合及び経済が自力で対処することのできない深刻な窮乏状態の場合において、生活に不可欠な物資及び役務の国による供給を保障する」（第102条1項。邦訳は、国立国会図書館・調査資料2021-3（2022年）による。以下同じ。）として、必要物資・サービスを国家が供給する義務を規定している。そして、その義務を履行するために「経済的自由の原則から逸脱することができる」（同条2項）とし、連邦政府は私企業に対して経済的制約（例えば物資の輸送指示等）を課すことができる。この点において海運は、「供給義務」を果たす重要な手段のひとつとして捉えられており、スイス籍船は戦後も引き続き有事の際には海上輸送任務を負う。実際、第三次中東戦争（1967年）の際には、

輸送任務が命じられた。

同国には 2024 年現在、約 65 社の海運関連企業があるとされ、ジュネーブ、チューリヒ、バーゼル、ヴォー、ティチーノ、ツーク等の各州に立地している（図 2 参照）。その中には、世界最大のコンテナ船運航会社である MSC をはじめ、マッセル・シッピング（ばら積み貨物船等を運航）、ABC 海運（タンカー等を運航）、フリートプロ客船、オキシジェン（タンカー等を運航）、シーカバー（タンカー、コンテナ等を運航）などが含まれ、全社で約 900 隻の外航船を運航している。同国における海運部門の経済規模は、年間 24 億スイスフラン（2024 年 6 月 12 日現在のレートで約 4205 億円、以下同レート）で（2017 年オクスフォード・エコノミクス調査）、同国 GDP の約 0.4%に相当する。これは、スイスの代表的産業である銀行業（約 9%）や時計産業部門（約 1.5%）と比べても決して小さくない。

ところで、2016 年に連邦経済教育研究省は、スイス籍船が果たす役割の重要度が低いとする報告書をまとめた。これは、貿易の自由化や経済のグローバル化が進んだ現在では、有事の際にも多国籍船によっても物資の調達が可能と判断されたことによる。また、2017 年には、長きにわたって同国船社が船舶購入の際に活用していた連邦政府によるローン保証制度が廃止された。同年、スイス船社 2 社が詐欺により倒産し、それらが保有していた船舶（貨物船 9 隻、タンカー 4 隻）の強制売却が行われたため、同保証制度に基づいて連邦政府が 2 億 1500 万フラン（約 376 億円）の支出を余儀なくされたことがあり、これが同保証制度の廃止につながったとの見方がある。

このローン保証制度の廃止は、スイス籍船の大幅な減少を招いたため、諸外国が導入しているトン数標準税制等の海運優遇政策によって自国船社の国際競争力を強化し、スイス籍船の増加を目指すべきだという主張がなされるようになった。

3. トン数標準税制の導入をめぐる議論

(1) 試算

2020 年にローザンヌ大学応用経済研究所は、トン数標準税制について次のような試算を示した。

- ・ 1990 年から 2018 年までの分析において、同税制を導入した諸外国では、導入から 9 年以上を経過した後に自国籍船の船腹量（総トン数）が平均 164%増加した。
- ・ 海運業の雇用が船腹量に比例して増加すると仮定した場合、同税制の導入はスイス国内に 3200 人程度の雇用増加をもたらす。
- ・ 雇用増加により賃金支払額が 3 億 9300 万フラン（約 688 億円）増加し、それに伴って所得税収等の増加も見込める。
- ・ 海運会社は、スイス国内の卸売会社との連携関係を形成しているため、同税制の導入によってかかる連携関係が促進され経済効果をもたらす。

(2) 連邦政府法案

連邦政府は、上記ローザンヌ大学の試算結果を踏まえ、2022 年 5 月 4 日に以下を内容と

するトン数標準税制導入法案を国民議会（下院）に提案し、同年 12 月 13 日に賛成 99 票、反対 85 票（棄権 3 票）で承認された。

①対象船舶

- ・船籍は、海事に関する主要 4 条約（MARPOL（1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約）、SOLAS（1974 年の海上における人命の安全のための国際条約）、STCW（1978 年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約）、MLC（2006 年の海上の労働に関する条約））を批准している国のものであること。
- ・スイス国内に本店や主たる事業所をおく居住内国法人、スイスに営業拠点を置く外国法人、又はスイス国籍の個人が所有しているものであること。
- ・内海や河川での輸送のみを行うものではないこと。

②対象所得

- ・旅客や貨物の海上輸送による収入。
- ・用船料収入、船舶売却益。

③適用期間単位

- ・対象船舶ごとに 10 年間。
- ・適用期間が満了する前に通常の課税方式に変更した場合、その後 6 年を経過するまでは再度トン数標準税制を選択することはできない。

④みなし利益の水準

- ・みなし利益の水準は 1 日 100 純トンあたり、1000 トンまで 1.09 スイスフラン（約 190.98 円）、1001 トンから 10000 トンまで 0.8 スイスフラン（約 140.18 円）、10001 トンから 25000 トンまで 0.52 スイスフラン（約 91.11 円）、25000 トンを超えると 0.26 スイスフラン（約 45.5 円）。なお、スイスでは、連邦の法人税（2024 年 6 月現在法人税率は一律 8.5 パーセント）に加えて各州の法人税（およそ 12~18%）が課される。

⑤その他

- ・大気汚染や水質汚濁の防止等、地球環境面に配慮された外航船舶は、議会が別途定める要件を満たせば最大 30%優遇される。

(3)上院での議論

スイス全州議会（上院）の経済税制委員会は、2024 年 2 月 19 日にこの法案を破棄すべきであるという勧告を行った。その理由は、トン数標準税制を導入することでもたらされる利益・不利益が見通せないこと、連邦政府の財政状況を勘案すると歳入減少のリスクを受け入れることはできないこと、さらには同税制が憲法上の問題点を抱えていること、であった。

憲法上の問題とは、連邦憲法が規定する課税の原則、すなわち「課税の普遍性及び公平性の原則並びに経済的な負担能力に応じた課税の原則」（第 127 条 2 項）に反しうる点である。同税制が一定の基準を満たした海運事業者の経済的利益を度外視するものであるため、

その他の海運事業者や、航空・陸上など他の輸送部門事業者との公平性を欠くのではないかという見解が強く主張されたようである。

ちなみに、船員労働組合は、当初はトン数標準税制に船籍要件が規定されることによって労働条件の整備が進展することを期待して同税制の導入に賛成したが、同要件が盛り込まれなかった法案には最終的には反対に転じていた。これは、予備草案段階では所有外航船舶の 60%以上（総トン数）がスイス籍又は EEA 籍という船籍要件が存在していたものの、船籍要件を設けない方が同税制の経済的効果が高まると判断されたために法案では削除されたことを背景とする。

そして、2024年3月14日に上院で行われた採決では、賛成（15票）を大きく上回る反対（29票）が投じられ（棄権 2票）、本法案は否決されて下院に差し戻された。それを受けた下院は、再度トン数標準税制の導入可否について評決を行ったところ、同年5月28日に賛成 75票、反対 105票（棄権 2票）となり、今般のトン数標準税制の導入は見送られた。

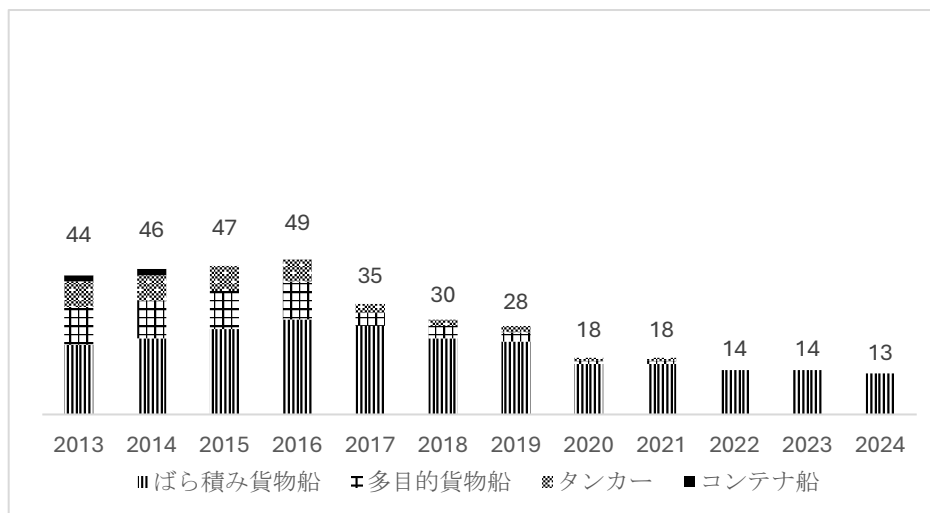
4. 結びに代えて

昨今スイス国内では、自らが「内陸国」であることからすれば歳入減少等のリスクを背負ってまで自国籍船数の増加を望まないという見解や、スイス籍船の増加は自国にさほど利益をもたらさないという論調が一定の説得力を持って展開されている。海運業界が十分な利益を得ているにもかかわらずトン数標準税制という優遇を認めるのは不公平だ、という世論も強いようである。もとよりスイス籍船は 20 隻程度で「ちょうどいい」（連邦外務省海運局レト・デュルラー氏談、2016年報道記事）と見る向きもある。こういった事情からすると、憲法上の議論まで引き起こしている優遇措置が実現しなかったことも無理からぬことである。

ところで、スイス国籍の船員数も減少している。スイス国籍の外航船員は、ピーク時の 1967年には 611人を数えたが、それ以降漸減し、2023年には 3人（甲板部 2人、実習生 1人）を数えるのみとなった。2017年には、連邦政府の経費削減のため、国外の船員養成機関に通うスイス人学生に対する 2万フラン（約 350万円）の補助金が打ち切られた。このような状況にあっては、スイス人船員の増加も到底見込めない。

スイスでは、自国籍船に対する支援策がなくなり、当初は言わばその代わりとして、後に自国籍船要件が外されたものの自国船社のためにと提案されたトン数標準税制は、少なくとも当面は導入の見通しが立たなくなり、同時に、自国籍船員の確保育成も絶望的な状況となっている。それでも同国の海運産業は、成長を続けることができるのか、海運強化策としてのトン数標準税制の意義という観点からも注目される。なお、トン数標準税制については、海運誘致が進むシンガポールにおいても導入が検討されているため、別稿で論じたい。（了）

【図 1: スイス籍外航船の推移(隻数)】



(出典：スイス公共放送協会ウェブサイト情報より作成)

【図 2: スイスの海運関連企業のおもな立地】



(出典：各社公表資料より作成)