

英国における海運強化策

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201508

日本海事センター企画研究部

研究員 中村 秀之

ポイント

- ◇ 英国は、我が国よりも海運産業の支援策が手厚い
- ◇ 英国は、シンガポールなどを意識して更なる支援策を検討中
- ◇ 支援策導入には、政治的な決断と国民の理解が重要か

(公財) 日本海事センターでは、我が国の海運政策の検討に資するべく、先進国における海運関連施策について調査してきた。今回は、今年 3 月に公表した調査結果の一部で、我が国と同様の島国である英国の海運政策(船舶登録制度、税制及び補助金)について、その後の動向も含めて紹介したい。

英国の国土は、242,514 平方キロメートルで、我が国の約三分の二、人口は、6,410 万人で我が国の約半分となっている。世界銀行の公表している 2014 年の GDP (ドルベース) を比較すると、英国は約 2 兆 9 千億ドルで世界第五位、我が国は約 4 兆 6 千億ドルで世界第三位である。

1. 船籍・船舶登録に関する制度

英国には、本国の船籍制度に加えて、オフショアの第二船籍制度がある。このオフショアの第二船籍制度としては、王室属領のマン島の船籍がよく知られている。マン島の船籍制度は 1984 年に現在のような制度になったが、当時は、便宜置籍国などに登録された英国人の船舶を取り戻すための制度と位置付けられていたようである。しかし、英国の海事局等に話を聞くと、少なくとも現時点では、ノルウェーやデンマークの国際船舶登録制度のような、あくまで自国の船籍制度としての位置付けを与えられているわけではなく、英国の第二船籍という認識も薄いようである。英国のオフショアの第二船籍制度としては、この他にも、英国海外領土のジブラルタル、バークミューダ、ケイマン諸島、バージン諸島が知られている。なお、王室属領のガーンジー島、ジャージー島、英国海外領土のアンギラ、フォークランド諸島、モンセラ、セントヘレナ、タークス及びカイコス諸島の船舶登録は、トン数等に制限があり、一般的な商船ではほとんど使われていない。これら王室属領、海外領土の船舶登録は、レッド・エンサイン・グループを構成し、グループでウェブサイトを開設するなど、協力してその評価を高めるようとしている。オフショアの第二船籍に登録された船舶は、ジブラルタルを除き、EU 籍船とは認められていない。

本国の船籍制度に登録できる主体は、英国の国民、英国居住の EU 加盟国国民、英国属領市民、英国海外領土市民、EU または欧州経済領域 (EEA) で設立された法人、英国海外領土で設立された法人 (英国又は英国海外領土に主たる事業所を有するもの) 等である。船舶が共有されている場合で、これらの者が船舶の持ち分の過半数を有するときには、この過半数の持ち分を有する者の指名する代表者が英国に居住していれば、登録できる。マン島船籍、ジブラルタル船籍でも、登録できる

主体はほぼ同じであるが、それぞれ、マン島、ジブラルタルに指名された代表者が居住している必要がある。登録料は、初期登録料だけを見ると、本国が 124 ポンド、マン島が 730 ポンド、ジブラルタルが 550 ポンドとなっている。

なお、英国本国を旗国とする船舶のうち、「戦略船舶」（商船については長距離国際輸送に従事するクルーズ船、タンカー及び Ro-Ro 船）は、船長が、英連邦の国民、EU/EEA 加盟国の国民、又は北大西洋条約機構加盟国の国民でなければならない。

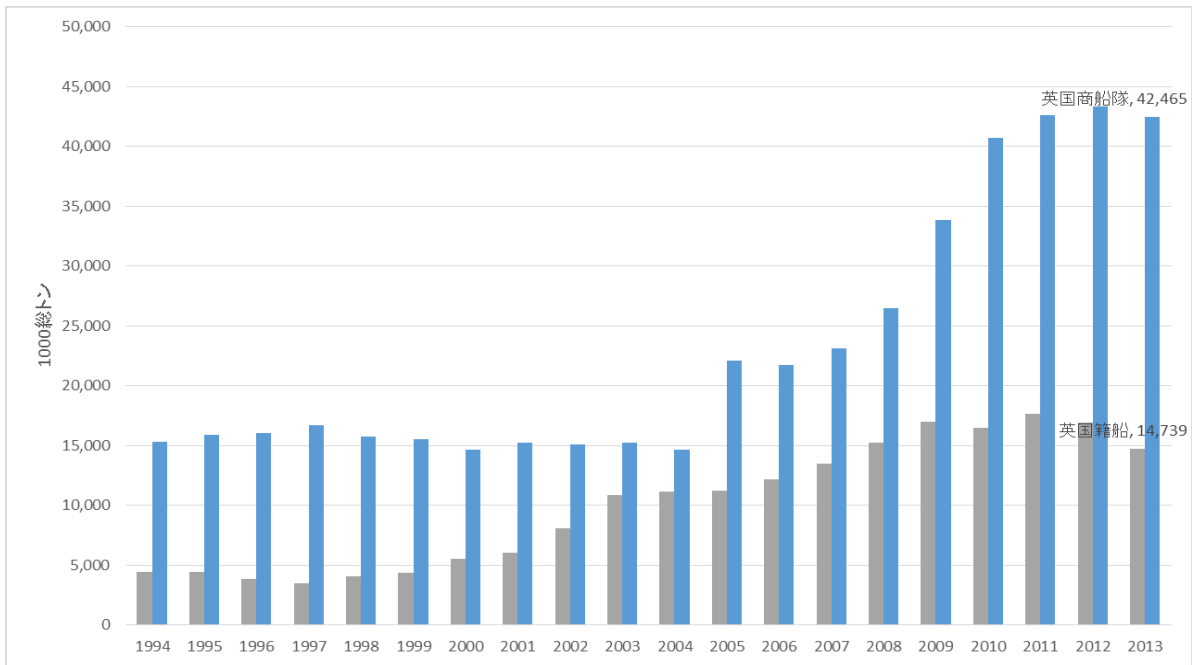
これらの登録制度に加えて、本国、マン島、ジブラルタルいずれについても、裸用船登録制度がある。例えば、裸用船者が裸用船契約に基づき用船した外国船舶を英国本国に登録すれば、その船は英国本国のレッド・エンサインの旗を掲げることができる。

(表 1) 英国及びその第二船籍の登録船腹量 (GT) (2013)

	船舶	貨物船のみ
英国	13,461,709	12,328,587
バーミューダ	10,986,349	10,496,355
ケイマン諸島	3,504,868	3,376,066
ジブラルタル	3,218,693	3,081,340
マン島	15,288,040	14,636,025

(出典) IHS World Fleet Statistics, 2014 より作成

(図) 英国籍船と英国商船隊 (実質的な所有者が英国人である船舶) (総トン数) の推移



(出典) IHS World Fleet Statistics より作成

2. トン数標準税制

英国では、トン数標準税制が2000年7月に導入された。この導入には、当時のブレア政権下で副首相兼運輸大臣を務めたジョン・プレスコット氏の存在が大きかったようである。同氏は、船舶での労働経験があり、海運業をよく知っていたと言われる。同氏が設置した海運作業部会は、オランダやノルウェーで既に導入され、ドイツでも導入が検討されていたトン数標準税制について、英国でもその導入を検討するよう政府に対して要請した（1997年）。これを受けて、政府は、1998年に白書「英国海運：新たな針路」を出し、1999年に英国ナショナルウェストミンスター銀行の元頭取であるアレキサンダー卿に同税制導入の是非に関する検討を依頼。アレキサンダー・レポートが導入を求める提言を出した結果、導入が決定された。

トン数標準税制の適用を受けられるのは、旅客及び貨物の海上輸送に従事する船舶等で、その戦略的及び商業的管理が英国で行われているものの運航（定期用船を含む。）に従事している会社である。対象となる所得は、船舶の運航に関する所得と、運航に関連する活動や運航に必須な船舶関連活動により得られる所得、船舶の売船益等である。

加えて、英国のトン数標準税制の適用を受けるには、船員訓練要件と船籍要件を満たす必要がある。

船員の訓練要件とは、運航する船舶に乗船する15名の船舶職員に対して、毎年船舶職員訓練生1名の訓練を行わなければならないというものである。訓練生は、英国国民、EU/EEA加盟国国民等で、英国に居住する者でなければならない。この訓練を行うことができない場合は、海事訓練基金に対して毎月1,176ポンドの寄付を行わなければならない。なお、今年度からは1名の船舶職員訓練生に代わり、3名の部員を訓練すれば、この要件を満たすことになった。

船籍要件は、EUの要請により2008年より導入されたもので、EU/EEA籍船の割合の増加を意図した要件である。その内容を簡単に説明すると、EU/EEA籍船の割合が全運航船舶の60%に満たない海運会社で、2004年1月17日又はトン数標準税制を選択した年度の最終日から、全運航船舶に占めるEU/EEA籍船の割合が低下している海運会社は、新規運航船舶をEU/EEA籍にしなければ、この新規運航船舶の所得についてはトン数標準税制の適用を受けられないことになる。

なお、英国でのヒアリングによれば、船員の訓練要件は、比較的大きな海運業者にとっては、通常の訓練の範囲内であり、大きな負担とは感じられておらず、船籍要件も厳格な内容ではないことから、実質的な負担にはなっていないようである。

トン数標準税制の適用を受ける場合の課税所得は、「対象となる船舶の純トン数」に「同船舶の運航日数」と「みなし利益（(表2)参照）」を乗じて計算される。

トン数標準税制を選択した会社は、その後10年間はトン数標準税制が適用される。

(表2) トン数標準税制のみなし利益（1日、100純トンあたり）

純トン数	ポンド
1,000トン以下	0.60
1,000トンから10,000トン以下	0.45
10,000トンから25,000トン以下	0.30
25,000トンから	0.15

3. 船舶償却制度等

(1) 償却制度

トン数標準税制を選択しない会社の保有する船舶は、原則、4,000万ポンドまでの部分については18%定率法、4,000万ポンドから8,000万ポンドまでの部分は8%定率法で計算された減価償却費を損金算入することができる。なお、減価償却費は繰り延べることができる。

(2) 買換え特例

事業用に用いられる100総トン以上の海上航行船舶で、基本的にトン数標準税制の対象となっていないものは、売却等により得た売却益の全部又は一部を6年間繰り延べることができる(ただし、上限あり)。この特例を受けるためには、売却後6年以内に新たな船舶を購入し、英国、英国王室属領、英国海外領土又はEU/EEA加盟国に登録しなければならない。

4. 船員に関連する制度

(1) 所得控除制度

外航船の船上で183日以上働いた場合、それにより得られた所得は、その全額が控除され、乗組員が申告をすれば、その分の税の還付を受けることができる。対象には、免状を有する船員だけでなく、豪華客船のエンターテイナーや添乗員も含まれる。元々、英国には、一定期間以上国外で労働に従事した者に対して、その労働により得られた所得についての税を軽減する「外国所得控除(Foreign Earnings Deduction)」という制度が存在していた。この制度は1998年廃止されたが、この制度の対象となっていた船員に関してのみ、制度が存続し、「船員所得控除(Seafarers' Earnings Deduction)」という制度となった。

(2) 海事訓練支援制度(SMarT)

白書「英国海運：新たな針路」の提言を受けて、海事訓練支援制度が1998年に導入された。これは、政府が、実際に係る訓練費用の約50%を、訓練機会を提供する海運会社に支払う制度である。当初、訓練は5つのカテゴリーに分けられ、支援が行われていたが、政府の予算削減等により、現在は3つのカテゴリーで行われているようである。主に、船舶職員になるための訓練を対象としており、最初の海技資格を取得するための訓練や、部員から船舶職員に移行するための訓練などが支援されている。政府は毎年1200万ポンドの予算をこの制度に割り当てている。

5. おわりに

英国では、我が国に比べ、トン数標準税制が実質的に英国海運会社の全支配船に適用され得るなど、手厚い支援策が講じられている。それでもなお、英国でのヒアリングでは、海事関係の法務ビジネスや金融・保険ビジネスがシンガポールに奪われてきていることへの強い危機感を感じさせる発言を多く聞いた。一方、自由主義、民主主義、法治主義を掲げる国家としては、シンガポールの手法をそのまま導入することはできないとの声も聞かれた。

英国では、ブレア政権下で副首相に就任したジョン・プレスコット氏の主導で始められた海運作業部会の提言が実を結び、1990年代末に多くの海運強化策の導入が決定された。その意味では、1998

年の白書が現在の海運強化策のグランドデザインを描いていると言える。それから 15 年以上が過ぎ、シンガポールの台頭などもあって、英国では新たな海運強化策、海運企業誘致策が検討されており、その結論は今年 9 月 7 日から開催されるロンドン国際海運ウィークというイベントに合わせて公表されることになっている。

1990 年代末の英国における海運政策の導入には、政治的な意思決定とそれを支える国民の理解が重要であったとのことである。国際海運ウィークを、海一般の記念行事や海事産業全般のイベントからは独立して開催するのも、国際海運自体に国民の意識を向けさせるためだという。

支援策導入にあたっては、政治的な決断とそれを支える国民意識が、民主主義国では必要ということかもしれない。

新たな海運政策の策定に向けて検討を続けている英国だが、これまで聞いているところでは、EU の国家補助ガイドラインの枠組みという制約があり、また、財政上の限界もあることから、新たな海運政策の内容は税制優遇や補助金ではなく、規制緩和が中心になるとの話もある。9 月に発表される新政策の内容に注目したい。