

## (公財) 日本海事センター企画研究部研究員 中村 秀之



本日は当センター主催の海事立国フォーラムにお越し頂きありがとうございました。ここで少し時間を頂きまして、当センターの日頃の調査研究について、その一部をご紹介させて頂きたいと思っております。研究員の中村と申します。よろしくお願い致します。

内容としましては、今ご紹介ありました通り、私の方から「諸外国の海運施策調査」についてご説明させて頂きまして、松田のほうから「日韓航路の動向」について説明させて頂きます。それでは始めさせて頂きます。

諸外国の海運施策調査は、2011年度、平成23年度から開始した調査プロジェクトでございまして、3年間に亘って実施してきました。基本的には我が国の海運施策の立案に資するように、政策立案に関係する方々、海運業に関係する方々が、ご関心をお持ちであろう国について、海運業に対して支援策を講じている先進国を中心に調査を行ってきております。またそれに加えまして、海運業界で関心が高いと考えられます、いわゆる便宜置籍国、オープンレジストリーと言われている国々のいわゆる登録制度についても調査しております。調査は研究員の間で分担しておりまして、アスタリスクが付いたところが私の担当した国です。私の担当は1年目が韓国、2年目がフランスで、3年目がイギリス、ドイツ、スイスでした。

主な調査項目ですが、いわゆるオープンレジストリーの国につきましては、基本的には登録制度と、その国への登録のメリット等について調べておりますが、一方で、いわゆる先進国につきましては、画面で紹介しております通り、船舶登録制度、特に第二船籍制度といわれる国際船舶登録制度、それから我が国で最も関心が高い、トン数標準税制、それから船員所得税や、船員の社会保障費に関する制度、

それからオーナー税制と言われております船舶償却買換えの際に生じる、キャピタルゲインに関連する制度。これらに加えて、カボタージュ規制や、船舶投資に関する優遇措置等について調べています。

今日は、諸外国の海運施策調査と題名はそうなっているんですが、全て説明はできませんので、これまで調べてきた中で、ドイツの制度について主に説明させて頂きたいと思います。なぜドイツを調べたかと申しますと、もちろん先進国で我が国と産業構造が近いというような話もあるのですが、海運業界の方々にはよく知られていると思いますが、画面で示されております通り、コンテナ船の実質的な所有者がドイツ人という場合が非常に多いからです。世界のコンテナ船のうち総トン数で言いますと、約3割がドイツ人オーナーとなっておりまして、世界第1位です。ちなみに我が国は約8%で、世界第3位となっています。

貨物船全般で見ますと、我が国が第1位で、14%位。ドイツは逆に今度は第3位で8.5%となっています。このコンテナ船が多いという背景には、ドイツで発展しております船舶投資の仕組みで、KGファンドというのを皆さんご存じだと思いますけれども、Kommanditgesellschaftの略で、合資会社の意味です。一般の投資家から出資を募りまして、基本的に1つの合資会社がKGファンドを作って、船舶を調達し、それでリース、チャーターするという、ある種の船舶投資の仕組みをKGファンドといたりするわけですが、このKGファンドでは、聞いておりますところでは、そこから得られる配当について、昔税制上の優遇措置があったということのようです。ちなみに今はもうそういう制度はないようすけれども、このような税制優遇もあって、このKGファンドの仕組みが普及しまして、どうも聞いております範囲でしか分からないのですけれども、一般投資家の方々から融資を受け、資金調達をするわけですが、コンテナ船が投資先としてどうも比較的安全と考えられたようでございまして、KGファンドが多くコンテナ船を購入してこのようになっているようです。

ドイツにはハパックロイドとか、ハンブルグストとか有名なコンテナ船の会社がありますので、そういうことも影響したのかもしれませんが。それではここから少しドイツの制度について説明させて頂きます。

船籍の登録制度ですが、ドイツは EU の中心国の 1 つですので、EU の枠組みの中で制度を保っていくわけですが、船籍の登録について、現在ではドイツ人ではなくて EU 加盟国の国民であれば、ドイツに船舶を登記登録して船籍を得ることができるようになりました。法人の場合は、我が国の場合は 3 分の 2 の役員が日本人でなければならないというような規定がありますけれども、ドイツの場合は、EU 加盟国の国民が役員の過半数を占めていれば、ドイツに登記登録ができます。また一定の行政上の要件を満たせば、EU 加盟国で設立された会社であれば、登記登録できるという規定もあります。

それでドイツ籍船の場合は、船員の国籍の要件、いわゆる配乗国籍要件がございまして、船長を含めた 4 名、8,000 総トンを超える船舶については、5 名が EU、EEA の加盟国の国民でなければなりません。EEA というのは、欧州経済領域という国際組織で、EU 加盟国だけでなく、ノルウェーとかスイス等も加盟しております。尚、ドイツに船籍を登録した場合は、毎年払う手数料とか税金はなくて、登録手数料を一度だけ払えばいいと聞いております。

続きまして、国際船舶登録ですけれど、ドイツにも GIS というのがありまして、これはあるにはあるのですが、船籍のための登録ではなくて、国際航行に従事していることを明らかにして、それと同時に、外国人船員の雇用を低水準の賃金でできるようにする、そういうためのリストに登録するだけのようです。国際航行に従事していることが示されると、後で出てきます税制上の優遇措置を受ける要件の 1 つが満たされることとなります。こういう制度ですので、外国の船舶所有者による船籍の取得を許容しているような、ノルウェーやデンマークの国際船舶登録のような制度とは異なっております。むしろ韓国の国際船舶登録、韓国にはチェジュ登録という別のものもありますが、そういうものに近いですし、ある意味、我が国の国際船舶登録にも若干近いのかなというように思っております。

それからフラッグ・イン、フラッグ・アウトですけれど、これは日本にはないのであまり馴染みがないかもしれませんが、ヨーロッパの各国には普通に見られる制度と言えます。フラッグ・インは通常は裸用船契約に基づきまして、外国の旗を掲げていた船舶に対して、一時的にドイツの国旗を掲げることを認める仕組みで、フラッグ・アウトはこれも通常は裸用船契約に基づきまして、ドイツの旗を

掲げていた船舶に、一時的に外国の国旗を掲げることを認める仕組みです。いずれにしても、掲げる旗は1つの国の旗のみで、2つの旗を掲げることはありません。ドイツでインタビュー致しますと、フラッグ・インというのは最近では滅多に使われることはないそうですけれども、フラッグ・アウトは非常によく使われているとのことでした。フラッグ・アウトを使うメリットは、登記がドイツに残るので、私法上の権利、所有権、抵当権などについてはドイツ法が適用されるということになっておりまして、ドイツの金融機関とか、弁護士には意味のある制度なのかなと思っております。

続きまして、トン数標準税制ですけれども、海運業の関係の方々には、既によくご存じのことと思えますけれども、船舶のトン数に応じて利益を算定して、法人税をかけるという仕組みになっております。ドイツの場合は、日本と同様に会社毎に条件が決まっているのではなくて、船舶について条件が決まっております。対象船舶は、同一籍船に限定されておられません。よくお耳にすることとは思いますが、ヨーロッパのトン数標準税制では、対象船舶を船籍で限定するということは、基本的にはしていないと。EUの定める State Aid Guideline では、一応 EU 籍船を増やすという目標は謳われておりますが、その目標を達成するためにどのような策を講じるかは、各国に委ねられていると考えられております。ドイツの場合は、海運業界が「EU 籍船を増やします」と宣言しておりますが、それ以上何か義務を課されているということはないようです。

ドイツでは法人の利益に係る税金としまして、国税としての法人所得税と、地方税としての営業税がございまして、この両方についてトン数に基づき計算された利益に、それぞれの税率が掛けられて税額が決まります。申し訳ありません。スライドの13では、お配りした資料では営業税の量にみなし利益×営業税率と書かれていますが、法人税同様、上の計算式で算出された利益の間違いですので、ご修正頂ければと思います。みなし利益は、スライド13の表の通りですけれども、この金額は同じユーロ圏で比較してみますと、全く同じというわけではなくて、フランスよりどうも若干高いようで、若干というのは100 ネットトン当たり1セント位高いみたいです。ちなみにオランダは、フランスよりもさらにちょっと安いという状況です。

細かいところは、資料を読んで頂くことと致しまして、スライド 16 までいきまして、ここからは船員の話ですけれども、船員雇用に関わる制度ですが、ドイツにはまず船員所得税の控除制度と言われるものがあります。この制度は雇用者である海運会社に対して、自国の船員の雇用負担を軽減しようとするもので、ちょっと日本人の感覚ですと、不思議な制度ですけれども、海運会社は一定の要件を満たす船員について、源泉徴収した税金のうち 40% までを上限として国に納めなくていいと。そのまま海運会社が貰ってしまっていていいというようなことになっています。こういう制度は、実はオランダでも同じような仕組みになっております。また、デンマークでは純賃金制度といって、一定の船員については、その賃金に関する税金が免除されておりまして、雇用者である会社の側も賃金税を源泉徴収する必要がありません。一方で、イギリスやフランスといった国では、船員の所得税に関しては、一定の船員については、船員が自ら申告して税還付を受けるという制度もみられます。

次に、賃金付随費用軽減のための補助金制度というのがあります。これはどうも社会保障費の雇用者負担分を軽減するためのものと考えられているようで、税制ではなくて補助金です。その金額はスライドの 16 の表に書かれている通りです。

それからスライド 17 にいきますが、船員に関連する制度としまして、船員訓練に関する補助金というのがあります。これは乗船実習の場を提供している海運会社に対して、補助金を支払うもので、この資金はこれまで完全に国の予算で賄われていたようですけれども、最近制度が変わりまして、船舶をフラッグ・アウトさせている海運会社が、補償金を支払う義務を課されるようになりまして、その補償金が、訓練補助金の一部に充てられているようでございます。

次に、我が国でオーナー税制と言われる船舶償却制度と圧縮記帳制度についてですけれども、ドイツでは海運会社にとってはトン数標準税制が導入されて、ほぼ全船にこの税制が適用されるようになっておりまして、トン数標準税制が適用されない船舶にしか、この制度は関係してこないということになっております。船舶のオペレートや船舶管理をしない純粋なオーナーとか、KG ファンド等にはおそらく影響があるのだろうと思うんですが、船舶償却につきましては、定額法で通常の商船ですと耐用年数 12 年と

ということで、年間の償却率が 8.33%となっております。買換え特例、圧縮記帳の制度ですけれども、ドイツで聞きましたところでは、工場の設備とか一部そういう買換え特例が認められているところもあるようなのですが、そのような制度は、船舶についてはほとんど使われていないということで、船舶は先程 KG ファンドの例もあります通り、1つの会社の形式をとってございまして、売船益は通常の配当となるということから、配当課税の特例というものが活用されているということでございます。配当課税の特例で計算しますと、持ち分の売却益を 100 とすると、売却益相当額の 5% に対して 30% の税がかけられているということで、税額が結局 1.5 となるそうです。

以上が、大体制度の説明でございます。この調査は純粹に制度調査ということなので、その効果について分析や評価はしておりませんが、ちょっとだけですが統計データを見たいと思います。ドイツでは、ドイツ人が実質的船主である船舶をジャーマンフリートと称して重視しているようです。ドイツではトン数標準税制と船員所得税の控除が、1999 年に導入されてございまして、実質所有の船舶は確かに増えていますが、2000 年からリーマンショックまでは、海運市況がかなり良かった時期でございますので、この辺をどう評価するのかというところがございます。

赤の方ですが、ドイツ籍船を見ますと、隻数では増えたり減ったりしています。総トン数で見ますと、リーマンショック位までは増えていっていると。大型化が進んだのかもしれないけれども増えていきまして、2011 年位からヨーロッパの景気の影響か、段々と減ってきてございまして、確かにここ数年 KG ファンドの破たんとかそういうニュースがロイズリストなんかに取り上げられるようになっていまして、そういうことで少しずつ減ってきているのかなという感じでございます。

これが船員の統計ですけれども、1999 年に所得税の控除制度、2001 年に社会保障費に関連する補助金とか、船員訓練のための補助金が導入されまして、統計を見ますと、90 年代は、ドイツ人船員は減っていますが、2000 年以降、ほぼ横ばいと。一方で、外国人船員の方は、1999 年、2002 年、2003 年に一時的に減ってはいるんですけども、その後増えてドイツ人と同じ位の数になってきております。

スライドはこれで最後ですけれども、繰り返しになりますけれども、この調査は純粹に制度調査ですので、制度の効果について分析評価していません。ですので、ちょっとまとめるのは少し難しいところもありますが、結びとしまして少しコメントしておきたいと思います。

ドイツではフラッグ・アウトの仕組みがよく利用されているというのが特徴で、所有権、抵当権等、ドイツ法が適用されるということで、ファイナンスを行う金融機関にとって利益があるようにみえる。次に、トン数標準税制等の海運強化策ですが、ドイツは実はいずれの制度もオランダやデンマークが先に導入してから、そのあとを追うように導入している。ドイツに出張しまして、導入目的をお聞きしますと、大概「海運会社がオランダやデンマークに出ていかないようにするため」という答えが返ってきます。ドイツの周りの小さな国々が革新的な制度を入れて、それに合せざるを得ない大国ドイツというような感じですか。

すみません。オーナー税制については、トン数標準税制とか配当所得に対する特例であるとか、一般的な制度に吸収されていっているのかなという印象を持っています。ドイツにおける船舶所有が、KGファンドの発展などにより、個人が船舶そのものを所有するというよりも、個人が船舶の持ち分とかシェアを所有するという傾向にあり、それが一般的になっているのかもしれませんが。そういうことの影響のかなというふうにも考えているところです。いずれにしても制度全体を見ますと、我が国よりも海運産業を優遇しているということは言えるのかなと思います。

以上で私の説明は終わりですけれども、この調査にご協力頂いた皆様に感謝申し上げたいと思います。ご清聴ありがとうございました。

## 諸外国の海運施策調査について

2015年2月9日  
第17回 海事立国フォーラム  
於 海運ビル国際ホール

(公財)日本海事センター・企画研究部  
研究員 中村秀之

## 1. 調査対象国

- 2011年度（1年目）
  - デンマーク、ノルウェー、スウェーデン、中国、韓国  
\*、パナマ、リベリア
- 2012年度（2年目）
  - フランス\*、シンガポール、台湾、インド
- 2013年度（3年目）
  - 英国\*、ドイツ\*、スイス\*、米国、マーシャル諸島

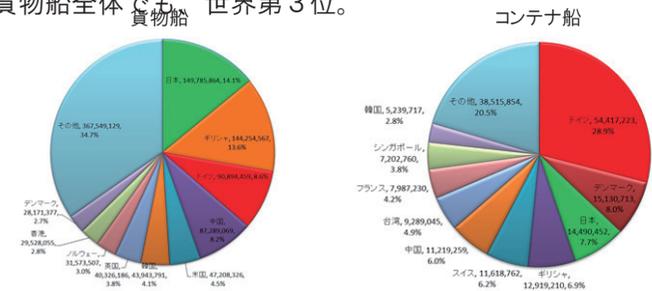
## 2. 主な調査項目

- 船舶登録制度（第二船籍）
- トン数標準税制
- 船員所得税・社会保障費の免除・軽減
- 船舶償却制度
- 買換え特例（圧縮記帳）
- カボタージュ規制
- 船舶投資に関する優遇（船舶投資会社への優遇）  
etc.

## 3. 調査結果の例 ドイツ

参考:実質船主の所在国別船腹量(GT)貨物船

ドイツは、コンテナ船の実質的な船主国で、世界で第1位。  
貨物船全体でも、世界第3位。



IHS World Fleet Statistics - 2013 より作成

## (A) 船籍制度

以下のものについて登録が可能

- 自然人
  - EU加盟国の国籍を有する者
- 法人
  - 船舶に関する現行法令が遵守されれば、EU加盟国の法令に基づき設立された法人

## (A) 船籍制度

- 私法上の権利（裁判所）と旗を掲げる権利（連邦海運水路庁）
  - ① 居住地がドイツにあるEU市民
  - ② ドイツ所在の合名会社又は合資会社で次の要件を満たす
    - 責任者並びに管理及び代表に関する権限者（取締役）のいずれも、その過半数がEU市民により構成されており、かつ、定款上、EU市民社員が議決権の過半数を有している。
  - ③ ドイツ所在の法人で、社長又は取締役の過半数がEU市民
  - ④ EU加盟国の法令により創設され、主たる営業所をEU加盟国の中に有し、EU域内に居住地又は所在地を有する会社で、責任者が常時次のことを確保するよう委任されているもの
    - 技術的、社会的及び行政的事項において、ドイツにおける船舶のための現行法令が遵守されていること
- ①～④については、次の要件を満たせば、第三国民（自然人又は法人）もEU市民と同様に扱われる。
  - 相互主義が保証されることを条件として、ドイツ、EU等との協定に基づき、EUの運営に関する条約第45条及び第49条にいう営業所・居住地の自由に関する請求権を有する場合。

## (A) 船籍制度

- 配乗国籍要件（EU/EEA）
  - 3,000GT-8,000GT：船長、甲板部又は機関部の船舶職員、船舶メカニック、甲板部又は機関部の当直員の4名はEU/EEA市民
  - 8,000GT<：上に加えて、甲板部又は機関部の船舶職員1名
- 登記手数料あり（登記時のみ）／固定資産税なし

商業的価値	手数料
500 ユーロまで	15 ユーロ
2,000 ユーロまで	500 ユーロごとに 4 ユーロ
10,000 ユーロまで	1,000 ユーロごとに 6 ユーロ
25,000 ユーロまで	3,000 ユーロごとに 8 ユーロ
50,000 ユーロまで	5,000 ユーロごとに 10 ユーロ
200,000 ユーロまで	15,000 ユーロごとに 27 ユーロ
500,000 ユーロまで	30,000 ユーロごとに 50 ユーロ
5,000,000 ユーロまで	50,000 ユーロごとに 80 ユーロ
10,000,000 ユーロまで	200,000 ユーロごとに 130 ユーロ
20,000,000 ユーロまで	250,000 ユーロごとに 150 ユーロ
30,000,000 ユーロまで	500,000 ユーロごとに 280 ユーロ
30,000,000 超	1,000,000 ユーロごとに 120 ユーロ

## (B) 国際船舶登録制度

- 厳密には第二船籍ではない
- 登録することができる主体
  - ドイツ籍船舶の所有者
- 登録することができる船舶
  - ドイツ国旗を掲げる船舶で、国際航行に従事する船舶
- 登録すると…
  - 税制上の優遇措置を受けられる
  - 低水準の賃金での外国人船員の雇用を可能にする

## (C) フラッグ・イン/アウト

- フラッグ・イン
  - 外国に登録された船舶に対して、ドイツ国旗を一時的に掲げることを認める
- フラッグ・アウト
  - ドイツに登録・登録してドイツ国旗を掲げていた船舶について、登記を残したまま、一時的に外国の国旗を掲げることを認める

## (C) フラッグ・イン/アウト

- フラッグ・イン
  - 国際協定に基づき、外国に登録された船舶に対してドイツ国旗を掲げることが認められる。
  - 国際協定がない場合でも、次の要件を満たし、自らの名前で船舶を管理する者に対してはドイツ国旗を掲げることが認められる。
    - 船舶機装者が通常の船籍制度の下でドイツに船舶を登記できる者に当たるとき
    - 船舶が少なくとも一年の間、自らの名で行う船舶管理に委ねられているとき
    - 連邦法の規則に従い、船舶に乗組員が配乗されているとき
    - 船舶所有者が掲げる旗の変更に同意しているとき
    - 連邦旗を掲げることが元の国の法律に抵触しないとき

## (C) フラッグ・イン/アウト

- フラッグ・アウト
  - ドイツ国旗を掲げる船舶は、連邦海運水路庁の許可を得て、ドイツ国旗の掲揚を停止し、一時的に外国の旗を掲げることができる。
    - 船舶所有者が自ら申請するか、船舶所有者の許可を得た者が申請する必要がある。
    - 許可を受ける場合、船舶メカニック、航海系・機関係船舶職員に対して訓練の機会を提供しなければならない。
      - 訓練機会を提供できない場合には、訓練機会提供者に補助金を支出する基金に対して保証金を支払う。

## (D) トン数標準税制

- 外形標準課税の一種で、船舶のトン数に応じて利益を算定し、法人所得税をかける。
- 日本と同様、会社ではなく船舶に要件が課されている。
- 対象となる船舶は、ドイツ籍船に限定されていない。

## (D) トン数標準税制

### 税の計算方式及び税率

- 法人税＝利益（＝「船舶の純トン数×みなし利益×船舶の運航日数」）×法人税率（2013年は15.825%）
- 営業税（地方税）＝利益（＝「船舶の純トン数×みなし利益×船舶の運航日数」）×営業税率
  - 営業税率＝（地方が決定する賦課率）×0.035
    - ハンブルクの場合、賦課率が470%であるため、営業税率は16.45%

（1日、100純トン当り）

### みなし利益

純トン数	ユーロ
1,000 トン以下	0.92
1,000 トンから 10,000 トン以下	0.69
10,000 トンから 25,000 トン以下	0.46
25,000 トンから	0.23

## (D) トン数標準税制

- 適格会社：対象船舶の運航により利益を得る会社。
- 対象所得
  - 国際運送に従事する船舶の運航から得る利益。定期用船に出した場合の利益、船舶や船舶の運航に直接使用された資産の売却益なども含まれる。ただし、裸用船に出した場合の利益は含まれない。
- 対象船舶：
  - ドイツにおいて所有された又は用船された船舶で、該当する事業年度においてドイツ船舶名簿に登録されている場合、次のいずれかを満たすもの。
    - 外国の港湾内や、外国の港へ、又は複数の外国の港間若しくは外国の港と海洋上の港の間において、旅客・貨物の運送を行う船舶
    - 用船に出された船舶（ただし、用船元が船員の配乗等を行っている場合のみ）
  - ドイツにおいて用船された船舶で、ドイツ船舶名簿に登録されていない場合、次の両方を満たすもの。
    - ①に当たる船舶と同時に用いられる船舶
    - 用船された船舶の純トン数は登録された船舶の純トン数の3倍を超えない

## (D) トン数標準税制

- 船籍要件：なし
  - EU/EEA籍船の総トン数の割合を少なくとも維持することにつき、海運業界が宣言しているのみで、法令による義務付けはない。
- 拘束期間：選択すると10年間

## (E) 船員雇用関連制度

- 船員所得税控除制度
  - 海運会社は、船員が船舶での労働で得る賃金について源泉徴収する賃金税の40%までを税務当局に支払うことなく、留保することができる。
- 賃金付随費用軽減のための補助金制度

補助金額

職位	2014年の補助金額（ユーロ）	
	3,000GT以下	3000GT超
船長	13,000	16,700
一等航海士／機関長	13,000	15,000
航海当直職員／機関当直職員等	15,400	15,400
その他の船舶職員	12,200	12,200
船舶メカニック(Schiffsmechaniker)	12,700	12,700
船舶運航マスター(Schiffsbetriebsmeister)	9,400	9,400
船舶の運航に従事するその他の労働者	9,400	9,400

## (F) 船員訓練に関する補助金

### ・船員の訓練に関する補助金制度（ドイツ海運立地基金）

#### ・概要

- ・対象となる船員訓練コース（乗船実習の場）を提供しているドイツに本拠地を有する海運会社に補助金を支給

#### ・職位と補助金の支給額（2013年度）

- ・船舶メカニック（総訓練期間：3年）：25,500ユーロ
- ・航海士補（総訓練期間：12か月）：12,750ユーロ
- ・機関士補（総訓練期間：18か月）：17,000ユーロ

#### ・その他

この資金は、ドイツ所在の海運会社が船舶をドイツに登録しながらフラッグアウトする際に支払う保証金で賄われる。保証金の額は表のとおり。

総トン数	保証金/年
500トンまで	2,000ユーロ
500トン超 1,600トンまで	2,888ユーロ
1,600トン超 3,000トンまで	3,438ユーロ
3,000トン超 8,000トンまで	5,512ユーロ
8,000トン超 14,000トンまで	6,758ユーロ
14,000トン超 20,000トンまで	8,609ユーロ
20,000トン超 80,000トンまで	10,363ユーロ
80,000トン超	16,169ユーロ

## (G) オーナー税制

### ・船舶償却：

定額法（通常の外航船の耐用年数は12年）

### ・買換え特例：配当課税の特例を利用

## (G) オーナー税制

### ・船舶償却制度等

- ・国際貿易に従事する船舶の耐用年数：12年

（法的には、耐用年数は商業的に決まるとされているが、税務当局が減価償却のための標準的な耐用年数表を示している。）

- ・償却方法：定額法
- ・年間の償却率：8.33%

#### ・留意事項

- ・海運会社がトン数標準税制を選択している場合には、この償却は課税所得に影響しない。
- ・旅客船やLNG船といった特殊な船舶は耐用年数が通常より長いと考えられ、税務当局より、通常の船舶より長い耐用年数（償却期間）を設定するよう求められることもある。

## (G) オーナー税制

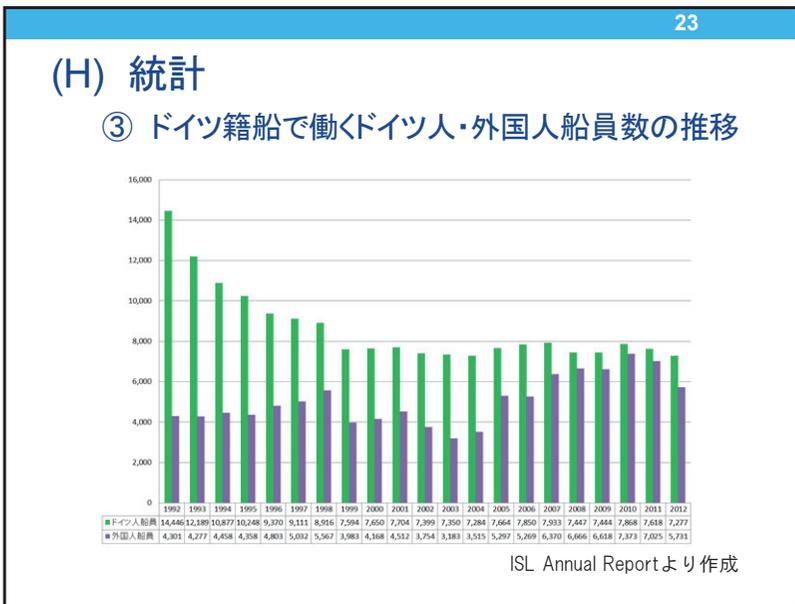
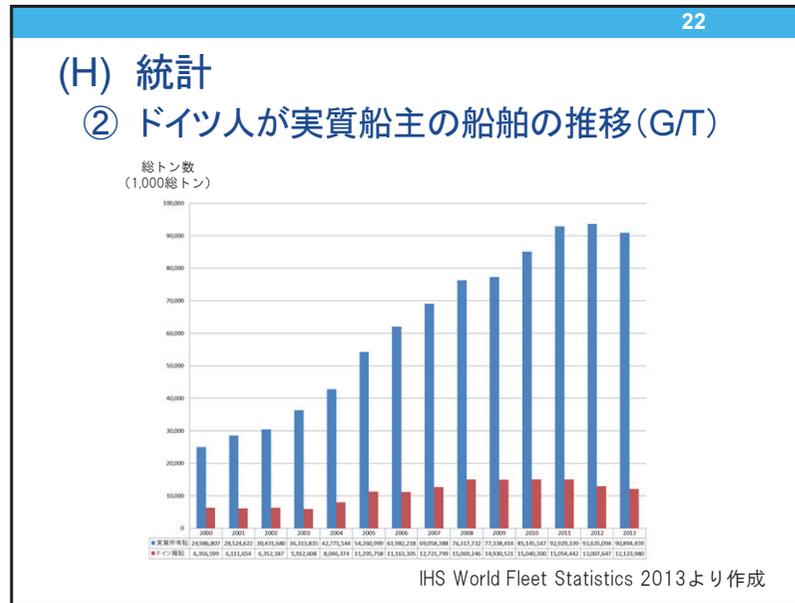
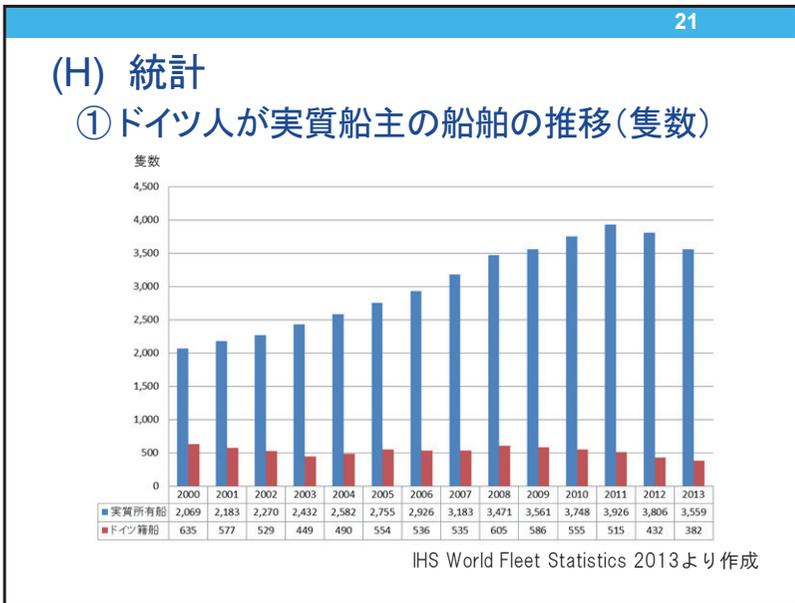
### ・買換え特例

- ・船舶の場合、配当利益に対する優遇税制が利用されている。
- ・留意事項：

- ・海運会社がトン数標準税制を選択している場合には、対象船舶の売却の際に生じるキャピタル・ゲイン及びキャピタル・ロス、トン数標準税制の適用を受けるため、課税所得に影響しない。

### ・〔配当課税の特例〕

- ・船舶は通常一つの会社（有限会社や株式会社など）の形式を取っており、それを複数の所有者が持ち分の形で保有している。この持ち分を売却すると、売却益は配当ということになり、配当課税の特例を受けることができる。
- ・配当課税の特例：持ち分の売却益を100とした場合、この売却益に対する課税が免除される一方、売却益相当額の5%に対して30%の税が課される。そのため、実質的な税額は1.5となる。
- ・持ち分の所有者が法人ではなく個人の場合、持ち分の売却益については、40%が控除されるだけで、60%は課税される。個人の所得税を40%とすると、持ち分の売却益が100の場合には税額は24となる。



24

### 4. 結語

- ・フラッグ・イン／アウトに特徴
  - ・所有権、抵当権についてはドイツ法が適用される
- ・トン数標準税制、船員関連税制・補助金等の施策は、オランダやデンマークの後追い
- ・オーナー税制は、より一般的な税制に吸収されている
  - ・KGファンドなどの発展も影響か
- ・制度上は、日本よりも有利



ご清聴、ありがとうございました！