

英国におけるトン数標準税制の動向

日本海事新聞 202301

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

昨年は、パンデミック発生以降 2 年ぶりに海外出張が可能となり、数度の欧州出張の機会を得た。そのうちロンドン出張時には、一般社団法人日本船主協会企画部のご協力により、英国海運会議所（UK Chamber of Shipping）の担当者に短時間ながらトン数標準税制の動向を聴くことができた。英国の同税制は、2021 年法により部分改正されて昨年施行された。本稿では、その内容や今後の論点、また、同税制に関わる英国人船員の概況についてヒアリング内容等をもとに解説したい。なお、当センターでは、今年度事業のひとつとして同国の船員教育・海技資格制度を調査しており、その概要については来月の本欄において紹介する予定である。

2. トン数標準税制の導入

トン数標準税制とは、海運事業者のための法人税であり、実際の所得に代えて運航船腹量（トン数）に基づくみなし利益を課税標準とするものである。みなし利益の設定水準や対象に含める所得の範囲など、制度の設計次第で好業績時には大幅な減税となり、また、予め納税額を見通せることから、市況変動に晒されやすい海運事業者に適した税制である。同税制は、オランダ及びノルウェーが 1996 年に導入したことを契機に世界的に普及した（欧州における導入状況等については、野村撰雄『日本のトン数標準税制—その導入過程と特徴—』（2020 年、日本海事センターウェブサイトより閲覧可）を参照されたい。）。

英国においては、1975 年から 1999 年の間に自国籍船腹量が 85%減少し、また、船舶職員は 1980 年から 1999 年の間に 75%、部員は同期間に 59%それぞれ減少し、英国海運の伝統が失われることが危惧されていた。他方で、先駆けてトン数標準税制を導入したオランダは 1999 年までに登録船腹量を 43%、海運業界における雇用を 23%それぞれ増加させ、また、ノルウェーは同じく支配船腹量を 7%、船員雇用を 19%増加させたことを英国関係者は認識していた。

こうした国内外の状況にあって、1997 年に誕生した労働党政権では、部員としての海上勤務経験を有するジョン・プレスコット氏が副首相となったことで、英国海運業に再び栄光を取り戻すことが公言された。官労使の議論をまとめた 1998 年のポリシーペーパーは、海運業のための財政措置を議論すべきとし、翌 1999 年に財務大臣の要請を受けてとりまとめられたアレクサンダー卿レポートは、英国海運業の競争力を強化するためにトン数標準税制を導入することを提案し、2000 年財政法によって同税制が現実のものとなった。

3. トン数標準税制の主たる内容

英国のトン数標準税制の内容は、既に多く紹介されているのでここでは簡潔に留めると（表参照）、同税制の対象となる船舶は、総トン数100トン以上であって、旅客・貨物の海上輸送、海上での曳航・救助・その他の支援活動、又は必然的に海上で提供される類のサービスに関連した海上輸送のいずれかに用いられるものである。明示的に対象から除外されているのは、漁船・魚加工船、娯楽船、港湾フェリー、河川フェリー、沖合施設、特定の油田のためのタンカー、タグボート・浚渫船、及び通常は陸上で提供されている商品やサービスを提供することが主たる目的の船舶（例えば、水上ホテルや水上スーパーなど）である。タグボート・浚渫船は、2005年改正法によりEU/EEA籍で海上輸送活動が全稼働時間の50%以上である場合に対象とされたが、この度の改正で船籍要件は外されている。

これらの船舶は、英国内において戦略的かつ商業的に管理されていることが必要である。戦略的管理及び商業的管理について法令に明確な定義はないが、「戦略的」については、例えば会社本部の所在地、取締役会や役員会の開催地、船舶の国籍、取締役など主要従業員の居住地などを要素として、また、「商業的」については、航路の決定、貨客の予約、保険や資金の手配、人員管理などを要素として当局が判断する。事業者とすれば、これらの要素すべてを満たす必要はないが、船舶を戦略的かつ商業的に管理していることを通して、英国内の経済活動や雇用について実質的に貢献していることを当局に納得させる必要がある。同様の観点から、英国で船員を手配し船舶を運航するという事業を英国海運業として支援することが目的の制度であるため、定期用船については、運航船腹量の75%を超えてはならないとする制限が設けられている。

船舶の国籍は、上述の通り「戦略的管理」の一要素として挙げられるが、トン数標準税制においては直ちに英国籍やEU籍を求められているのではなく、2005年改正法により基本的に運航する総船腹量の40%以上がEU籍であることとされた。ここでのEU籍には、EU/EEA諸国の通常の船舶登録はもとより、ノルウェーやデンマーク、ドイツの国際船舶登録のほか、カナリア諸島やジブラルタルでの登録が含まれる（その一方で、マン島やケイマン諸島、ケルゲレン諸島での登録は含まれない。）。この船籍制限は、EUの国家補助ガイドラインに則るものであるが、3年間の平均で当該割合が減少していない場合には適用が除外され、実際これまでに2005年、2006年、2007年、2018年及び2019年は、適用除外が宣言されたという。そして2021年改正では、船籍制限そのものが廃止された。

トン数標準税制の対象となる所得は、対象となる活動からの収入であり、当該活動は、①中核的な活動、②一定水準までの二次的活動、③付随的活動の3つに分類される。中核的な活動とは、対象船舶を運航すること及びそれら運航に必要なかつ不可欠な活動、例えば旅客へのチケット販売や船舶管理などであり、二次的活動とは、中核的な活動に伴って提供されるもので、例えば近距離フェリーにおける食料販売などであり、付随的活動とは、中核的活動に付随するものの二次的活動には該当しないもので、総取引高の0.25%以下で

あるときに認められる。

みなし利益の水準は、稼働日数 1 日 100 純トン当たりで定められており、例えば 17,371 純トンの船舶であれば、最初の 1,000 トン分について 100 トン当たり 0.6 ポンド（小計 6 ポンド）、次の 1,000 トンから 10,000 までの 9,000 トン分について 100 トン当たり 0.45 ポンド（小計 40.5 ポンド）、最後に 10,000 トンから 17,371 トンまでの 7,371 トン分について 100 トン当たり 0.3 ポンド（71 トン分は切り捨てられ、小計 21.9 ポンド。）の合計 68.4 ポンドとなる。この船舶が年間 365 日稼働した場合には、68.4 に 365 を乗じた額に法人税率（目下 19%）を乗じて税額が算出される。英国のみなし利益水準は、日本が同税制を導入する際に参考にしたとされるが、これまでに改正はない。

トン数標準税制適用のための船員訓練要件は、運航する船舶の職員 15 人当たり 1 人の訓練生を事業者が引き受けるものである。どの種の訓練生を受け入れるかによって期間や人数計算が異なっており、例えば、キャデットや見習い、学部生であれば 36 か月間、海事大学の卒業生であれば 24 か月間、漁船から商船を目指すような既存船員であれば 12 か月間（但し 2 人で 1 人分としてカウントされる。）、部員であれば 12 か月間（但し 3 人で 1 人分としてカウントされる。）が必要である。例えば、1 人の訓練生を受け入れるべき船舶にあっては、トン数標準税制適用 1 年目にキャデット 1 人を受け入れると当該キャデットの訓練は 3 年間（36 か月間）続く。2 年目には 2 人目、3 年目には 3 人目のキャデットを受け入れ始めるため、同税制適用 3 年目には 3 人のキャデットを同時に受け入れている計算となる。なお、訓練費用につき従来は 30%、2022 年からは 50%の補助金が国から事業者に支給される。これら訓練生に対する訓練ができない事業者は、労使が設立した「海事訓練トラスト」に 1 人当たり 1,202 ポンドを支払うことで訓練義務を免れる。

4. 2021 年改正と今後の論点

2000 年に導入された英国のトン数標準税制は、既に触れた通り、2005 年改正により船籍要件が追加されるとともに一定の浚渫船・タグボートが対象となり、また、2011 年改正によってリース船舶の取扱いが修正されるなどした。そして 2021 年改正は、2020 年の EU 離脱への対応として EU 籍にかかる船籍制限を外し、また、利便性の向上として適用期間の更新にかかる申請期限について事業者に合理的理由がある場合に延長を認めることとした。また、多くの国で共通となっている適用期間単位 10 年間を 8 年間に短縮した。

英国海運会議所によれば、今般改正事項は、船籍制限の撤廃や申請期限の延長など利便性が向上したと考えられるものの、同協会として強く要望したものではなく、実際にメリットがあるものでもないと述べた。従来の船籍制限が英国海運事業者のネックになっていたわけではないからである。適用期間単位の短縮については、同会議所としてさほど関心がなく理由も不明とのことであった（このため筆者より財務省に問い合わせを行い、回答を待っているところである。）。

同会議所は、既に次の同税制改正に向けて国とも協議を開始している。その最大の論点

という船員訓練要件は、その負担感が事業者によって異なるため、同会議所内でも見解が分かれる問題だそうである。つまり、船員訓練に困難を覚えない事業者がいる一方で、船舶の種類や大きさによっては訓練生を受け入れ難い事業者も存在し、さりとて訓練代替の支払いは罰金のように心理的抵抗がある、とのことであった。また、どの種類の訓練生を受け入れるかが事業者によってまちまちであるため、後述するように英国海事クラスターの人材源たる英国人船員の特性に偏りが生じかねないという懸念も存在しよう。

この他、船舶管理会社を対象事業者に含めることや環境保全にかかるインセンティブを設けることも次の改正の論点であると聞いた。前者について当局は前向きであるが、英国内には船舶管理会社が多くあるわけではないため、業界としてメリットは大きくないとの見解であった。環境インセンティブについては、これからの議論で、まだ具体的ではないとのことであった。

5. 英国の船員の状況

英国運輸省の最新の統計によれば、2021年の船舶職員数（英国船舶職員資格の受有者数）は11,420人（甲板部6,150人、機関部5,270人）で、この10年間は漸減傾向にあるものの安定した推移として捉えられている。2020年13,260人（甲板部6,160人、機関部7,100人）からの1割強の落ち込みは、教育訓練事業の停止などによって職員候補生が訓練を受講する機会が減少したためである。英国海運会議所の統計では、英国人の海上勤務者数（職員、部員等を含む。）は2021年に約1.7万人であり、やはり2020年から2割減少したという。これらはいずれもパンデミックによる行動・移動制限によるものと整理されている。

かようにパンデミックが船員供給に与えた影響は大きいものの一時的と考えられる一方で、より重視されるべきは、楽観的なシナリオであっても英国の船舶職員の供給が2026年までに2016年と比べて甲板部で26%、機関部で30%それぞれ減少するとの当局予測（2017年公表）である。

筆者が接する欧州関係者にあつていわゆる海事クラスターの中心に海運業を位置付けている各論者は、海事クラスターで働く基礎となる知見を海運業が船員職を通して提供している点において、海運業が海事クラスターを支える人材の源であり、それ故、自国の海事クラスターのために海運業を支援すべきであることを一つの論理とする。とりわけ英国においては、英国海運業のみが英国人キャデットを採用し、訓練してきたと言われているため、英国海運業を支援しなければ英国人船員が育たない、そして、英国人船員が育たなければ、国内海事クラスターへの人材供給が途絶え、例えば司法や保険、金融など世界に冠たるロンドンの海事関連サービスも危うくなるとの主張は説得力をもっているように見受けられる。

こうした観点からは、トン数標準税制の今後の見直しにおいて船員訓練要件が単に削除されるとは考えられず、海事クラスターの維持・発展を念頭に安定的な船員供給につなが

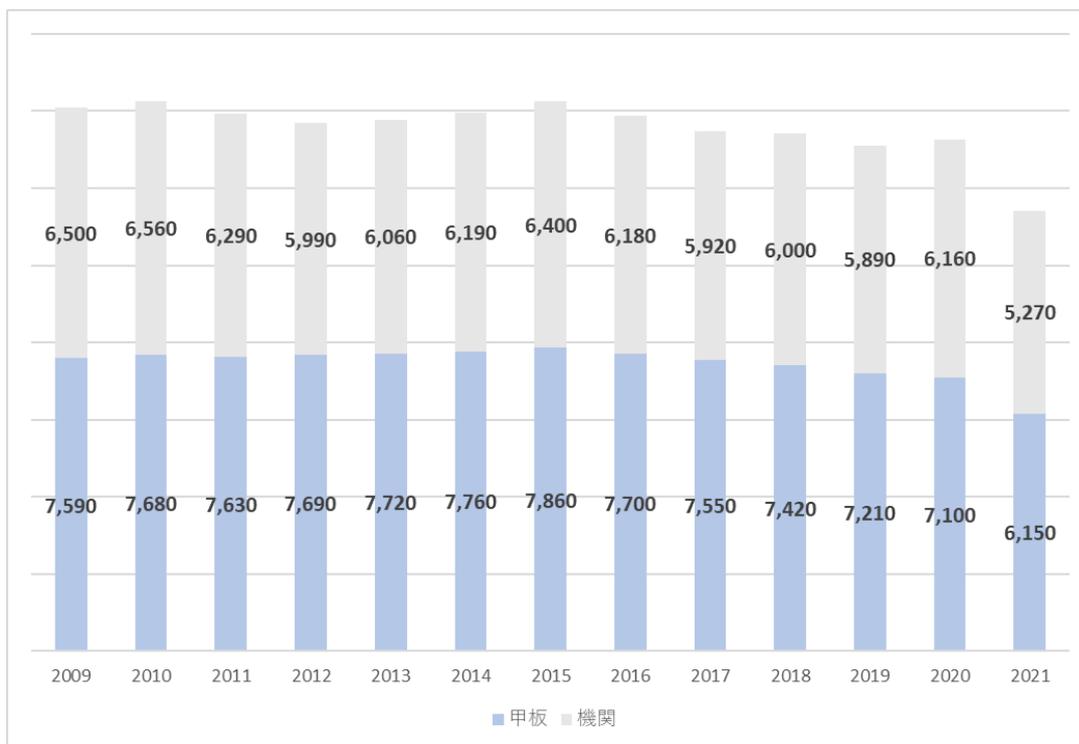
る工夫が同税制の内外で整備されることが予想される。自国船員の確保については、量ばかりでなくその質の確保ということも含めれば、他国にとっても共通した課題であるため、英国の今後の展開に留意したい。(了)

【表：英国のトン数標準税制概要】

	従来	2021年改正事項
適用期間単位	10年間	8年間（2022年4月1日以降に選択した場合）
適用更新申請期限	適用期間末の12か月前まで	合理的理由があれば12か月前以降も容認
対象船舶	<ul style="list-style-type: none"> ・総トン数100トン以上で、旅客若しくは貨物の海上輸送船、海上で曳航・海難救助などの支援船など。漁船、港湾フェリー、オフショア施設などは対象外。 ・英国内において戦略的・商業的管理が行われていること。 	
船籍制限	<ul style="list-style-type: none"> ・運航総船腹量の40%以上がEU籍船。 	制限なし。
定期用船制限	グループ外からの定期用船又は航海用船の船舶は、全体の75%を超えてはならない。	
適格会社	英国法人税の対象であって、適格船舶を英国内で戦略的・商業的に管理・運航している企業。	
対象所得	船舶の運航にかかる中核的活動、二次的活動及び付随的活動などによる所得。	
みなし利益	1日100純トン当たり：1,000トンまで：0.60ポンド、1,001～10,000：0.45ポンド、10,001～25,000：0.30ポンド、25,000～：0.15ポンド	
船員訓練要件	対象船舶の乗組職員数15人当たり年間1人の職員候補生を訓練。	

(2021年財政法等に基づき筆者作成)

【図：英国の船舶職員数推移】



(英国運輸省統計より筆者作成)