

台湾のトン数標準税制

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202404

日本海事センター 企画研究部

上席研究員 野村 撰雄

元専門調査員 王 盈文

1. はじめに

台湾は、2011年に所得税法を改正して、いわゆるトン数標準税制を導入した。その適用船社は、現時点で3社にとどまり、広がりを見せていない。本稿では、台湾におけるトン数標準税制の内容を見た上で、普及しない同税制の要因について導入前後の議論を見ながら解説する。

2. 台湾のトン数標準税制の内容

(1) 対象企業

トン数標準税制を利用することができる企業は、海運法（航業法）に基づいて台湾に設立されている会社であって、対象船舶により旅客及び貨物の運送を行い、当該船舶の経営戦略及び商業管理について責任を負うものである。

また、対象企業は、自国籍船保有義務として、1隻以上の台湾籍船を所有しなければならない。その台湾籍船は、トン数標準税制の適用後3年目からは所有船隊の純トン数にして15%以上、5年目からは同30%以上をそれぞれ占めなければならない。

更に、対象企業は、自国籍船員雇用・訓練義務として、台湾国籍の従業員（海上及び陸上を含む。）を35人以上雇用しなければならない。かつ、所有する台湾籍船であって総トン数500トン以上のものについて乗組員15人につき2人の実習生枠を提供しなければならない。英国のトン数標準税制における訓練義務のように所定の支払いをすることで訓練義務を免れることはできないが（拙稿「英国におけるトン数標準税制の動向」本紙2023年1月26日第5面参照）、違反についての罰則は定められていない。

(2) 対象船舶

トン数標準税制の対象となる船舶は、総トン数が300トン以上で、同税制を利用する企業が所有する船舶（裸用船で貸し出しているものを除く。）のほか、裸用船や定期用船、航海用船契約で借り入れている船舶である。船種としては、通常の旅客船や貨物船に加えて、タグボートやサルベージ船なども対象となる。漁船や水産加工船、プレジャーボート、港湾船舶、作業船、輸送船、港湾フェリーは対象外である。

(3)対象所得

トン数標準税制の対象となる所得は、旅客・貨物を輸送するための運航及びその運航に必要なかつ不可分のその他の活動による収入である。例えば、旅客への飲食物の提供、貨物の保存の冷蔵施設に係る業務、船積み、荷下ろし、混載、貨物の一時的な保管、コンテナの賃貸、燃料調整等の追加料金などである。

(4)みなし利益水準

みなし利益の水準は、1日100純トン当たり、1,000トンまで67台湾ドル（2024年3月末のレートで約317円）、1,001純トンから10,000純トンまで49台湾ドル（同約232円）、10,001純トンから25,000純トンまで32台湾ドル（同約151円）、25,000純トン以上14台湾ドル（同約66円）である。

みなし利益の水準は、構想当初は英国、後に日本を参考に法人税率の違い（当時台湾20%、日本30%）も踏まえて2009年にいったん設定されたが、2010年に台湾の法人税率が17%に下げられたことに合わせて調整されたという（ちなみに法人税率は2018年に20%に戻された。）。

(5)適用期間単位

対象企業がトン数標準税制を選択した場合、10年間連続して適用される。適用中の企業が要件を満たさなくなった場合、交通部の承認が取り消され、それが適用3年目までの場合には、初年度に遡って通常法人税を課される。4年目以降の場合には、当該年より通常法人税が適用される。4年目以降に承認が取り消されると、以後5年間は、トン数標準税制を選択することはできない。

3. トン数標準税制をめぐる状況

(1)導入の背景

台湾でのトン数標準税制の議論は、長栄海運（エバーグリーン）の張榮發社長が2003年に提案したことに始まる。同社長は、中國海事專科學校（現台北海洋科技大學）の講演（2003年11月5日）において、「自国船団を維持するため、欧州諸国はすでにトン数標準税制を相次いで導入しており、米国やアジアの韓国、日本も同税制の導入を検討している。わが国政府がこの流れを重視しなければ、台湾籍船が大幅に失われる可能性がある。」と発言し、トン税標準税制の導入を提唱した。

当時の台湾では、自国籍外航船が年々減少しているために海事産業が衰退し、陸上の操業や雇用にも影響を及ぼしているとの認識が関係者間にはあった。台湾籍船（総トン数100トン以上のすべての船舶。交通部によれば外航船と内航船とを分けた統計はないとのこと。）は、2000年288隻534万総トンから2008年264隻287万総トンに減少し、その一方で、台湾船主が運航する商船隊に占める便宜置籍船の割合は、1996年47.1%から2006年80.4%

に増加していた。そして世界では、欧州諸国などの主要国、さらに隣国たる日本及び韓国も同税制を始めていた。

(2) 公聴会

その後、海運界全体の声となったトン数標準税制の導入に向けて、外航海運を所管する交通部は、2006年に公聴会を3回開催し、海事産業界や学識者、財政部など関連当局と意見交換を行った。そこでの意見と別途行ったアンケート結果とを踏まえて、交通部運輸研究所（交通部のシンクタンク）は2007年に次のような同税制の案を示した。

- ・ 自国籍船保有義務：適用3年目から所有船隊に占める台湾籍船が純トン数にして25%以上を占めること。台湾・中国間の直航が認められたら、それを50%に引き上げる。
- ・ 自国籍船員訓練義務：船員15名につき1名の台湾籍実習生を提供すること。但し、未履行の翌年に現金支払いによる代替履行を認める。
- ・ みなし利益：1日100純トン当たり、1,000トンまで32台湾ドル（約151円）、1,001純トンから10,000純トンまで25台湾ドル（約118円）、10,001純トンから25,000純トンまで16台湾ドル（約76円）、25,000純トン以上8台湾ドル（約38円）。
- ・ 適用期間単位：5年間

自国籍船保有義務に関して全国船主連合会は、数百隻の船舶を保有する大手船社にとって、それほど多くの船舶を台湾籍船とすることは非常に難しいため、せめて「3年間で5%、5年間で10%」という数値目標に引き下げることがを主張した。また、自国籍船員訓練義務に関しては、そもそも自国籍船員が不足しているために当該義務を果たすのは困難と指摘された。なお、業界は、自国籍船員が少ない要因として、若者に船員職志望者が少ないことと、一般的な少子化の影響があることを挙げている。

しかし、自国籍船保有の数値目標に関しては財政部が大幅な引き下げには同意せず、また、「3年間で20%、5年間で40%」とする案も示されたが、最終的には、上記の通り、「3年間で15%、5年間で30%」で落ち着いた。自国籍船員訓練義務に関しては、台湾船員総連合が数百人の乗組員が船上で働くのを待っているなどと主張したことなどから、これらの義務は若干の修正を経て維持された。

(3) 当初の見込み

2007年に交通部運輸研究所は、トン数標準税制を導入する準備作業の一環として、同税制の効果予測を公表した。そこでは、同税制実施後2～3年で自国籍船は16隻853,637純トンの増加、自国籍船員の雇用は約384人の増加がそれぞれ見込まれ、また、少なくとも64人分の実習生枠が提供されるとした。2011年には、トン数標準税制の適用条件を満たす船社は10社あり、それらが同税制を適用すれば、その税負担は最大90%低減され、38隻が台湾籍船に戻るといった試算が報道された。

2009年に財政部は、トン数標準税制の導入によって税収は、台湾籍船に関して20億台湾ドル（約95億円）以上減少するものの、関連産業への波及効果や乗組員の育成・雇用の増加に伴う税収が20億台湾ドル（約95億円）以上増加することが見込まれるため、基本的に税収への影響はないと示した。そして、同税制が産業政策や効果、租税の公平性といった観点から適切であるとして、交通部の施策を支持した。また、2010年に所得税率が20%から17%へ引き下げられると、それに合わせてトン数標準税制のみなし利益を高く設定することによって、社会全体には2億台湾ドル（約10億円）の純増をもたらすと予想された。

(4) 導入後の状況

海運業界は、導入前の協議において要件が厳し過ぎるために船社に利用されない制度になるおそれがあることを交通部に伝えていた。折しも海運市況が悪化し、大型船隊を抱える長栄海運と陽明海運のみならず、比較的多くのばら積み船を保有する台湾航業、裕民航運、新興航運などであっても自国籍船保有義務を果たすのは困難と見られていた中、同税制は2011年に導入された。

トン数標準税制の適用状況については、筆者が2015年に日本船主協会とともに交通部にヒアリングした際には3社が選択中であり、本年4月に改めて同部に問い合わせた際も3社であった。社名は非公開であるが、いわゆるインダストリアルキャリアとして利益が安定している船社のみが選択していると見られる。ちなみに同税制導入議論の嚆矢となった長栄海運は、2009年にシンガポールの認定国際海運企業（AIS）となり、そこでの法人税免除を享受するなどしつつ、「ビジネスにおける競争力の観点から、台湾のトン数標準税制は利用しないという判断をした。」（2015年面談時）と説明した。

台湾籍船（100総トン以上）は、トン数標準税制の導入以降、増加しているが（図参照）、同税制を適用している船社が極めて限定的である以上、同税制が寄与したとは考えづらい。

4. 結びに代えて

交通部は、船社によるトン数標準税制の選択はいつでも可能であるため、将来的に海運市況が改善すれば船社は利用するはずだとかつて述べていたが、これまでのところその通りとはなっていない。有識者は、同税制が選択されない理由として、自国籍船保有義務など制約が大きいことを挙げる。

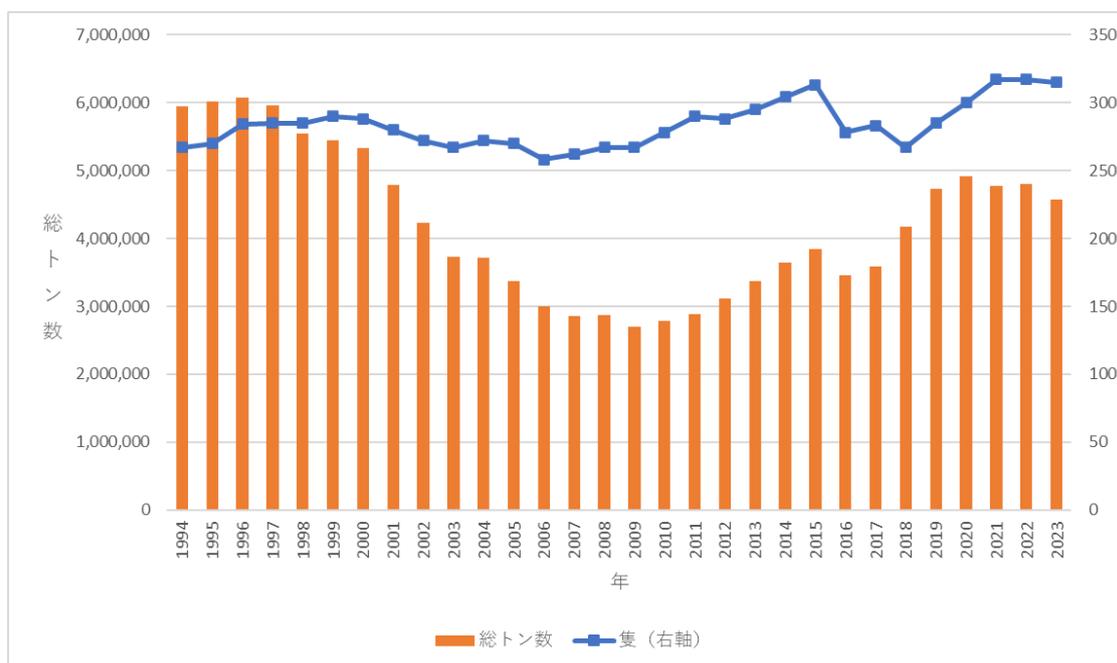
海運業界及び政府関係者に対するアンケート（2021年）によれば、台湾商船隊の競争力強化に向けて海運業界が最も優先するのはトン数標準税制の要件を緩和することであった（表参照）。国際海事機関（IMO）の加盟国ではない台湾のフラッグを掲げる船が外航船として使い勝手が劣ることは台湾当局も認めるところであり、また、台湾籍船には絶対数が少ないとされる台湾人船員の配乗要件が定められていることも、外航船社にとっては台湾籍船の所有・運航が他国籍船よりも大きな負担をもたらす理由となっている。

その一方で、上記アンケート結果は、政府にとってはトン数標準税制の要件緩和が他の項

目よりも優先度がかなり低いことを示しており、改正は容易ではない。交通部は、導入時には必要に応じて内容を改正すればよいとも述べていたが、未だ改正されたことがない。

台湾は、長栄海運や陽明海運など、国際競争力のある強い外航船社が存在するものの、自国籍船と自国籍船員を増加させるという政策課題は達せられていない。そのため、本来は外航船社にとって魅力的なトン数標準税制を活用することを試みたものの、少なくともこれまでの10年強、成功していない。図らずも上記アンケート結果では、業界と政府の考え方が一致していないことが明らかになった。そのような中で台湾当局は、課題として捉えている自国籍の船舶・船員をトン数標準税制以外のどのような政策で増加させるのか、また、台湾の船社は自国の同税制を用いずにどのように成長を続けていくのか、興味をもたれる。海運業界と政府は、台湾国籍船員の雇用奨励に関する優先度については比較的見解が一致している。船員や船員経験者は船社を支える大事な海事人材であるため、その取り組みが成否を決するかもしれない。(了)

【図：台湾籍船（総トン数 100トン以上）の船腹量推移】



(出典：交通部統計ウェブサイトより作成)

【表：海運業界・政府が優先する政策】

海運業界	順位	政府
トン数標準税制の要件緩和	1	貨物輸送優先契約
投資奨励プログラム	2	台湾国籍船員の雇用奨励
台湾国籍船員の雇用奨励	3	船舶登録条件の緩和
台湾本社への税制優遇 船舶購買資金への支援	4	船舶購買資金への支援
-	5	行政効率の改善 台湾籍船規制の見直し・改善
船舶登録条件の緩和	6	-
船員の所得税優遇	7	台湾本社への税制優遇
貨物輸送優先契約	8	投資奨励プログラム
台湾籍船規制の見直し・改善	9	トン数標準税制の要件緩和
自動化船舶の乗員配置の緩和	10	裸用船登録制度の採用
行政効率の改善	11	船員の所得税優遇
裸用船登録制度の採用	12	自動化船舶の乗員配置の緩和

(出典：張志清，我國航運與船隊發展策略，航運季刊，2021年に基づいて作成)