

中国の海運関係税制

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202604

日本海事センター 企画研究部

上席研究員 野村 撰雄

1. はじめに

中国は、例えばコンテナ取扱量で見れば、上海や寧波、深圳、青島、広州、天津、香港といった港湾が世界の上位 10 港に数えられ、また、商船建造量（総トン）は世界の過半を占めるなど、その存在感は圧倒的である。更に近年は、船主所在地国としての存在感も高まっており、中国船主が保有する船腹量（載貨重量トン）は、2025 年 1 月時点で世界全体の 14.4%（第 2 位）であり、首位のギリシャ（16.4%）に肉薄している（日本は 9.9%で第 3 位）。その保有船舶の時価ランキングでは、世界の 12.4%を占め、ギリシャ（10.6%で第 2 位）を上回る（日本は 10.1%で第 3 位）。

上海航運取引所が 2025 年 4 月に公表した「2024 年航運企業の船舶運航能力ランキング」（表 1 参照）によれば、中国政府が 100%出資する中国遠洋海運集団（COSCO）は、1,535 隻を運航している。同集団は、「ばら積み+コンテナ+エネルギー+特殊貨物」の業務マトリクスを展開しつつ、その事業範囲は海運・港湾・物流・金融の全産業をカバーし、世界の 57 港湾に投資しているという。同ランキング 2 位の招商局グループは、「タンカー+ばら積み+港湾」のシナジー効果を活かして、市場の変動に対する高い安定性を備えていると言われている。

このように中国船主が成長している実態や要因について、誰もが興味をそそられるところ、残念ながら目下の国際情勢においては具体的なアプローチが困難であるため、ウェブ上で公表された法令ほか公開情報に基づく海運関係税制についてのみ以下に紹介する。

2. 税制概観

中国の税制は、その経済体制の変化に伴い、大きく 4 つの段階に分けられる。すなわち、第 I 期：中華人民共和国が成立した 1949 年から 1978 年までの計画経済体制下の税制、第 II 期：経済体制改革の方針を明確にした 1978 年から 1993 年までの計画的商品経済体制下の税制、第 III 期：社会主義市場経済体制の構築を打ち出した 1994 年から 2013 年までの社会主義市場経済体制下の税制、そして第 IV 期：税改革の全方位的進化を打ち出した 2013 年以降である。基本的には、第 I 期に全国税制実施要則が公布されて 14 税種が制定されたのを皮切りに、税種の追加や削減（簡素化）、財源の変更が社会の実態に照

らして繰り返し行われ、また、第 IV 期では、従来の条例（行政法規）によるものから法律による税制の整備（税法主義に基づく税法の制定）が進められてきた流れがある。

目下の税目は、①流通税類（商品や役務に課税）として増値税、消費税、関税、②資源税類（自然や土地に課税）として資源税、土地増値税、都市土地使用税、③所得税類（所得や利益に課税）として企業所得税、個人所得税、④財産・行為税類（財産保有・契約行為に課税）として不動産税、車船税、印紙税、契税、⑤特定目的税類（政策目的のため特定対象に課税）として都市保全建設税、自動車購入税、耕地専用税、環境保護税、煙草税、船舶とん税、という 5 種に分類される。これらのうち、税法が制定されたものは 14 あり、最新の増値税法（2024 年 12 月制定）は、本年 1 月 1 日より施行されている。

3. 企業所得税

(1) 経緯

中国では従来、「外商投資企業及び外国企業所得税法」及び「企業所得税暫行条例」に基づいて内資法人と外資法人について異なる所得税が敷かれていたが、2007 年第 10 回全国人民代表大会において「中華人民共和国所得税法」が可決され、2008 年 1 月 1 日より企業所得税が設けられた。

(2) 納税者

企業所得税の納税者は、居住者企業及び非居住企業であり、前者は、中国の国内で法律に基づいて設立された企業（登録地基準）と、外国（地域）の法律に基づいて設立された企業であるが、実質的な管理機関が中国国内にあるか否かという実質管理機関所在地基準によって判断される。後者は、外国（地域）の法律に基づいて設立され、実質的な管理機関が中国の国内にないが、同国内に機構又は場所を設けている企業と、同国内に機構または場所を設けていないが、中国国内から所得を得ている企業とが該当する。非居住者企業が営業代理人に委託して中国国内で生産経営活動を行う場合、その営業代理人は当該非居住者企業の中国国内の機構・場所とみなされる。

(3) 対象所得・税率

企業所得税の対象所得は、企業の生産経営所得やその他の所得、清算所得である。居住者企業は、国内外のすべての所得が対象となるが、二重課税を防止するための協定が締結されている外国における所得については、対象外となる。ちなみに、中国は今では世界 111 か国と二重課税防止協定を締結しているが、その最初は日本とのもので、1983 年 9 月 6 日に北京で署名された「所得に対する租税に関する二重課税の回避及び脱税の防止のための日本国政府と中華人民共和国政府との間の協定」（1984 年 6 月 26 日発効）である。

企業所得税の税率は、基本は一般企業に対する 25% であり、小型微利企業（年間課税所

得が 300 万元以下、従業員数が 300 人以下、資産総額が 5,000 万元以下の企業) は 20%、国家が支援するハイテク企業 (コア技術に関する知的財産権を有し、研究開発に従事する技術者数が全従業員の 10%を占めるなど所定の基準を満たす企業) は 15%、非居住者企業は 20%である。

(4) 免除

福建沿海と金門・馬祖・澎湖との海上直航事業や、台湾企業による台湾・中国本土間の海上直航事業については、その運輸所得に対する企業所得税は免除される。

(5) 特定地域優遇税制(税制特区)

特定の地域に対する企業の誘致や産業の発展のために、以下のような所定の居住者企業に向けて優遇税制が設けられている。

- ①上海自由貿易試験区臨港新片区に所在する重点産業企業について 15%に軽減 (なお、重点産業に海事産業は含まれていない。)
- ②新疆ウイグル自治区カシュガル (喀什)・ホルゴス (霍尔果斯) 特別経済開発区に新設された企業について、一定期間の免除
- ③民族自治地方に所在する企業について、地方分与分に相当する企業所得税の軽減又は免除 (当該自治機関の決定による。)
- ④中国西部地域に所在する奨励類産業企業について、2030 年 12 月 31 日まで 15%に軽減 (なお、ここで中国西部地域には、重慶市、四川省、貴州省、雲南省及び広西チワン族自治区が該当し、また、奨励類産業企業には水路輸送を含む物流業の一部が該当する。)
- ⑤海南自由貿易港に所在する奨励類産業企業については 15%に軽減、また、観光業・現代サービス業・ハイテク産業企業が新たに獲得した海外直接投資による所得について免除 (なお、ここで奨励類産業企業には、船舶登録や船舶管理、船舶修理・保守、船舶検査、国際海運、船舶燃料油のバンカリングサービスなど、海事関連のものが含まれる。)
- ⑥海南自由貿易港に所在する企業の固定資産及び無形資産の取得について、一括費用処理又は加速度償却の認容
- ⑦横琴粵澳深度合作区に所在する奨励類産業企業については 15%に軽減、また、観光業・現代サービス業・ハイテク産業企業が新たに獲得した海外直接投資による所得について免除 (なお、ここで奨励類産業企業には外航海運は含まれない。)
- ⑧横琴粵澳深度合作区に所在する企業による固定資産及び無形資産の取得について、一括費用処理又は加速度償却を認容
- ⑨福建平潭総合実験区に所在する奨励類産業企業について、15%に軽減 (なお、ここで奨

励類産業企業には外航海運は含まれない。)

⑩深圳前海深港現代サービス業協力区に所在する奨励類産業企業について、15%に軽減
(なお、ここで奨励類産業企業には外航海運は含まれない。)

⑪河套深港科技イノベーション協力区(深圳園区の特定区域)に所在する奨励類産業企業
について、15%に軽減(なお、ここで奨励類産業企業には外航海運は含まれない。)

これらのうち、海運企業は⑤海南自由貿易港の特区が利用可能であり、実際に適用を受けている海運企業があるという。その一方で、中国遠洋海運グループをはじめ多くの大手海運企業は上海を本拠地として選択している。その理由について中国水運局(2025年8月21日に現地ヒアリング)は、納税という費用は企業にとって大事であるが、人材獲得やビジネスチャンスなど総合的に考慮しているのではないかという見方を示した。

4. 車船税

(1) 経緯

中国では1950年に全国税制の統一のために全国税制実施要則が制定され、14税種のひとつとして使用牌照税が設置された。同税は、車両や船舶、かご、ラクダ・馬などを対象としたほか、上海では人力車を、重慶では滑竿(肩で担ぐかご)を含むなど運用が統一されていなかったため、1951年に「車船使用牌照税」に名称変更され、車両及び船舶に対する税であることが明確になった。同税は、その後の度々の税制改編を生き残り、2007年の車船税暫定条例を経て、2011年に車船税法として制定された。

(2) 納税者

車船税の納税者は、車両及び船舶の所有者又は管理者であり、管理者とは、車両及び船舶の所有権を有していないものの当該車両及び船舶を管理・使用する権限を有する者を指す。

(3) 税額

車船税の具体的な税額は、国务院が定める「車船税・税目税額表」に基づいて、各省・自治区・直轄市が定める。同表は、税目として、車両及び船舶の種類(乗用車、営業車、牽引車、その他の車両、オートバイ、船舶)について排気量や重量などで区分した課税単位ごとに年間基準税額の範囲を定めている。船舶については、動力付き船舶の場合には1純トン当たり3元から6元まで、タグボート及び非自航バージの場合には動力付き船舶の半額、ヨットは長さ1メートルあたり600元から2,000元までとなっている(表2参照)。

(4) 減免

船舶の主推進機関が天然ガスのみを燃料とするもの（微量の軽油による着火方式を採用し、着火用燃料の熱量が全燃料総熱量の5%以下のものを含む。）である場合、車船税は免除される。これは、省エネルギーの必要及び新エネルギー自動車産業の発展と技術進歩のニーズを踏まえ、エネルギーの節約を促進し、新エネルギーの利用を奨励するためのものであり、基準を満たす車両についても車船税の半額措置がある。

5. その他

遠洋航海に従事する船員については、納税年度内に航行日数が累計183日以上となる場合、その給与所得の50%を課税対象所得から控除することが認められている。なお、給与所得にかかる個人所得税は、3～45%の超過累進税率が採られている。

【表1：中国の航運企業船舶運航能力ランキング】

	企業名(本社所在地)	隻数	万載重トン(DWT)
1	中国遠洋海運集団(上海)	1,535	12,896.00
2	招商局グループ(香港)	546	4,443.70
3	山東海運株式会社(山東省青島市)	81	1,086.30
4	渤海遠洋(河北)運輸会社(河北省唐山市)	42	472.9
5	福建国航遠洋運輸(グループ)株式会社(福建省福州市)	62	420.2
6	浙江協海グループ(浙江省臨海市)	52	407.1
7	福建海通發展株式会社(福建省福州市)	65	377.6
8	中谷海運グループ(上海)	111	371.7
9	浙江省海運グループ株式会社(浙江省杭州市)	52	326
10	安通ホールディングス株式会社(福建省泉州市)	85	254.3
11	上海瑞寧海運株式会社(上海)	32	243
12	海豊国際ホールディングス(山東省青島市)	114	239.2
13	国能遠洋海運(上海)	40	217
14	江蘇遠洋運輸(江苏省南京市)	29	180.7
15	上海時代海運(上海)	28	166.3
16	寧波遠洋運輸株式会社(浙江省寧波市)	100	155.8
17	寧波海運株式会社(浙江省寧波市)	31	152.9
18	東莞市海昌航務株式会社(広東省東莞市)	46	139.1
19	華元星遠洋海運(上海)	27	131.7
20	上海北海航務株式会社(上海)	24	131.5

(出所：上海航運取引所)

【表2：船舶にかかる車船税】

種類	課税単位	年間基準税額
動力付き船舶	1純トン	3元～6元
タグボート・非自航バージ	1純トン	1.5元～3元
ヨット	1メートル	600元～2,000元

(了)