

韓国における国籍船確保の歴史

日本海事新聞 1102

研究員 李志明

終戦から1年が経った1946年7月、韓国では国籍船舶の登録が行われた。韓国船主協会の‘韓国海運60年史’を見ると、当時の韓国船隊は313隻・1万7,170総トンで、1隻あたりの平均トン数は55トンに過ぎなかったこと、しかもそのほとんどが漁船だったが旅客船や商船として登録されたことが記されている。

しかし、それから60年後、韓国は世界でも有数の海運大国として成長した。以下に、韓国における船舶確保の歴史を概観する。

1. 終戦直後の船舶確保

戦後、日本の植民地から解放された韓国には、安定した産業がなかった。政治も安定しておらず、大統領の意思決定が極めて重要だったが、当時の李承晩（イ・スンマン）大統領は海運の重要性を認識していた。まず、大韓海運公社（前身は1900年設立の大韓協同郵船会、1988年に韓進海運に統合）を設立した。そして、船舶を確保するために投資も惜しまなかった。1952年から1953年まで、海外から中古船7隻・3万4,883総トンを購入した。厳しい国家財政のなか、巨額の外貨を使い、当時の経済規模としては大量の船舶を導入したことは、海運の重要性に対する大統領の深い意識を表している。また、大韓海運公社の社長を駐日公使に任命したこと（1950年）、大統領直属の諮問機構として海事委員会を設置したこと（1952年）、交通部海務局を海務庁に昇格設立したことも、同じ脈絡にあるだろう。

ここで、当時、政府の外貨貸付により民間会社が導入した「コリア号」の逸話を紹介したい。「コリア号」は、元々、1938年10月三菱長崎造船所で「和浦丸」として建造された大型の貨物船だった。戦前は三菱汽船が保有していたが、戦時中は陸軍輸送船として徴用された。終戦直前である1945年7月15日、舞鶴港を出発した「和浦丸」が釜山に入港する際、防波堤から1・2キロ離れたところで触雷する。大爆発で機関室まで浸水し航行不能に。そのためタグボートに曳航されたものの、放置されたまま終戦を迎えた。

その後、「和浦丸」の引き揚げの権利を得たのは、極東海運（1947年設立）という韓国の船社。極東海運は「和浦丸」を引き揚げ、長崎造船所と鶴見造船所に修理に出した（1949年）。しかし、修理費70万ドルがなくて引き取ることができず、四方八方に工面しているうち、韓国戦争が勃発した（1950年）。

極東海運の社長は、駐日公使として東京に駐在していた大韓海運公社の社長を尋ね、外資借り入れができなくて船が4万ドルの古鉄として売られてしまうと嘆いた。公使は韓国に行き、大統領に訴えた。“70万ドルを投資し船を再

生させると、200万ドルの船舶になる。大型船舶を持つと、国家的に良いことになる。”大統領は即座に修理費の貸し付けを許した。

紆余曲折を経て誕生した「コリア号」は、初の民間海運会社が持つ、韓国で最も大きな船舶となった。そして、太平洋を横断した初の船舶（1952年）でもある「コリア号」は、北米航路の開拓に大きく貢献した。

2. 60年代の船舶確保

終戦に続く韓国戦争（1950年～1953年）などで混乱の時期を余儀なくされながらも、50年代における韓国は、大韓海運公社を通じて海運経営のノウハウを蓄積していった。そして、国立韓国海洋大学での海技士養成など、船員技術の向上にも努めていた。しかし、船舶だけは多くを確保することができなかった。当時の韓国にとって、船舶確保のためだけに膨大な資金を投資することが不可能だったためだ。

そのなか、1961年5月、軍事革命により誕生した新しい政権が「経済開発計画」を樹立し、その一環として「造船5ヵ年計画」を施行した。これによって、国内での新造船事業が始まった。

当時、韓国には大韓造船公社という造船所があった。これは、日本の支配下にあった1937年に設立された朝鮮重工業の後身で、現在は韓進重工業㈱になっている。ただ、主に日本の海軍艦艇を造っており、貨物船建造の実績は1939年の390総トン級1隻だけだった。戦後も小型内航船舶の修理や既存船舶の改良などを主な事業としていた。

そのなか、転機が訪れる。大韓造船公社が大損傷を受けた船舶の修理を受け持つことになった。新造船の建造に並ぶ大規模な修理だったのである。その過程を見ていた大韓海運公社は、韓国の造船技術を確認し、国内での船舶建造に挑んだ。政府補助（船価の40%）と産業銀行の融資（同50%、利子6%）を利用し、当時としては大型である1,600総トン級の船舶を建造した（1964年）。これが国内造船所での初めての建造だった。

「造船5ヵ年計画」により、500総トン級2隻、1,600総トン級2隻、2,600総トン級2隻、15,000DWT級1隻が国内で建造された。この新造船事業には日本がかなり関係している。韓国が新造船の建造を計画する際、日本の計画造船制度をベンチマークにしたと伝えられている。また、対日請求権資金の一部も新造船に投入された。

新造船のほかに、政府保有の外貨約509万ドルを費やし、海外の中古船4隻を購入するなど、60年代は韓国海運における胎動期と言えよう。

3. 70年代以降の船舶確保

70年代以降の船舶確保の方法は、資金調達方法によって、①計画造船、②国籍取得付裸用船（BBC/HP）、③船舶リース金融、④船舶投資会社の船舶ファンドに分けられる。ここでは、韓国船主協会の海運年報などを参考に概要だけを述べる。

- ① 計画造船は、船舶建造資金の実需要者として選定された国籍船社が国内造船所で船舶を建造する際、政府の金融支援を受けられる制度で、1976年から施行された。船舶金融がなかった当時は、国籍船社が船舶を確保するために活用したが、融資条件の厳しさや手続きの煩雑さなどにより、外航においては1994年以降実績がなくなった。1993年までの国籍外航船社の計画造船発注量は181隻・455万総トン。
- ② BBC/HPは、所有権の移転を目的として、便宜置籍国のSPC (Special Purpose Company) などから備船する形態だ。備船料の名目で船舶代金を支払い、支払いが終わると備船していた海運会社が船舶の所有権を取得する。70年代後半には日本から中古船を導入するときに多く利用された。80年代は海運産業合理化措置による中古船導入の規制とともに国内建造が義務付けられたが、1997年からは国内建造義務が廃止された。そのため、BBC/HPは今も海運会社の船舶確保手段として多く用いられている。
- ③ 舶リース金融による船舶確保は、国際金融市場から資金を調達したリース会社が中古船または新造船を導入し、その船舶を海運会社にリースする仕組み。備船期間が終わると海運会社が所有権を取得するという点はBBC/HPと同じだが、BBC/HPが便宜置籍船としての備船である一方、船舶リースは一般的に国籍船としての備船であることが異なる。
- ④ 舶ファンドは、多数の投資者から調達した資金で船舶を取得して、それを備船し、そこから得る収入を投資者に配分する仕組みで、船舶確保の手段としても活用されている。韓国政府は、1997年の通貨危機により国籍船隊が急減したことや、船舶金融を含む金融市場が厳しくなったことなどから、船舶投資会社法の制定(2002年)や租税特例制限法と法人税法の改訂(2004年)を経て、初の船舶ファンドを設立した。その後2010年10月まで、6・7兆ウォンの船舶金融を助成し、132隻の船舶を確保した(2010.10.21国土海洋部の報道資料引用)。

上記のように、戦後の韓国は船舶確保のために多くの手段を採ってきた。しかし、船舶数がいつも右肩上がりであったわけではない。オイルショックや世界経済悪化による海運業の落ち込みで、1980年代半ばの韓国海運業はリストラを余儀なくされた。また、1984年から1989年まで行われた海運産業合理化政策によって、船社の数は115社から34社に激減した。1997年の通貨危機も海運業界に大きな試練を与えた。当時の外航船社は、負債比率7117%という膨大な負債を抱えていた。しかし、IMFの決定により、企業の負債比率が200%に制限されたため、125隻を売却せざるをえなかった。

このような厳しい状況を乗り越え、韓国海運業は短い歴史でありながら世界有数の海運国として成長してきた。韓国籍の外航商船隊(含BBC/HP)の推移を見ると、1970年の96隻76万総トンから2009年の876隻2,474万

総トンまで増加している（図 1 参照）。

4. 2000 年代の先進政策による船舶確保

大きく成長した海運業は韓国の主要産業としても地位を高めてきた。それがゆえに、近年は韓国船社の国際競争力の向上やフラッグイングアウトの阻止を目的に、船舶登録制度やトン数税制などの先進政策を導入している。これらの詳細は別の機会に述べることにし、ここでは済州船舶登録特区制度とトン数税制の実績を見てみることにする。

済州船舶登録特区制度は、韓国の済州島（チェジュド）に登録する国際船舶には取得税や財産税などの地方税を免除する制度で、2002 年から導入された。この制度の実施後、2010 年まで済州島に登録された国際船舶は 975 隻で、韓国外航船社が支配する船舶のほとんどがこの制度を利用し、地方税の免除を受けている。一方、済州島も船舶登録税約 180 億ウォンの収入を得た。

導入当時は、地方税免除の措置を 2006 年まで適用する予定だったが、2009 年まで延長し、さらに 2012 年までに再延長された。制度の対象は国籍船舶（BBC/HP を含む）に限られているが、外国船の誘致を目的に制度を再検討しようという声もある。

そして、2005 年に導入されたトン数税制も、船社の税負担を軽減し、国籍船を確保することに貢献したと評価されている。国土海洋部の発表によると、2008 年時点で、外航船社の約半数がトン数税制を選択しており、2008 年まで 1 兆 3 千億ウォン以上の税金を軽減できた（表 1 参照）。

トン数税制や船舶ファンド制度の導入により、2003 年に 493 隻だった外航国籍船が 2009 年には 876 隻まで大幅に増加した。トン数税制も導入同時は 2009 年までの適用を条件としていたが、制度の効果が評価され、2014 年まで延長された。

また、海運業界だけの措置ではないが、法人税率の段階的な引き下げも海運企業の国際競争力を後押しすると考えられる。2006 年以前は課税標準 1 億ウォンまでは税率 15%で、それを超える分には 27%が適用されたが、2010 年には 2 億ウォンまでは 10%、それを超える分には 22%が適用される（表 2 参照）。

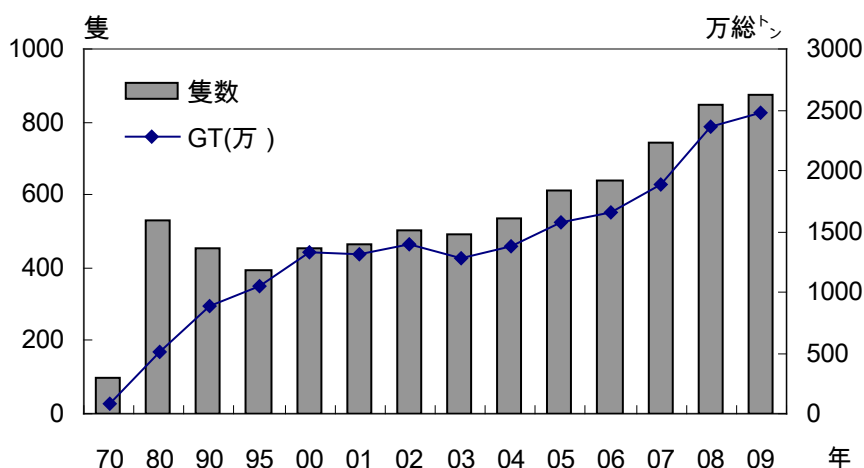
戦後 60 年間、韓国は、資源も技術もない貧しい国から著しい経済発展を成し遂げてきた。それには、海運業による外貨獲得も大きな役割を果たしたことは否めない。70 年代初めは外航海運企業の海運収入が 1 億ドルに満たなかったが、後半には 10 億ドルを突破した。そして、1995 年には 100 億ドルを超えるほどに成長し、2004 年は 200 億ドルを超え、さらに 2008 年は 300 億ドルを超えた。

韓国の海運業界が成長した背景には、業界の努力もさることながら、海運の重要性に対する政府の認識がある。しかし、何より、政府と業界の協力が大きな力となったと言えよう。そして、日本の中古船や資金を導入したり、

日本の制度をベンチマークにしたり、韓国海運政策に日本が大きな影響を与えたことも事実である。

長い間、韓国は日本の後ろを追ってきたが、近年は日本の海運政策の検討において韓国を参考にする例も増えているように見える。日本と韓国は今後も互いに強調しながら善意の競争をしていくであろう。

図1 韓国の国籍外航船隊の推移（隻、総トン）



* 韓国船員福祉雇用センター「韓国船員統計年報」を基に作成（BBC/HPを含む）

表1 韓国トン数税制の実績（単位：百万ウォン）

	対象船社	一般法人税の場合 (A)	トン税選択による法人税の場合			トン税による差額 (A—B)
			海運所得 (トン税)	非海運所得 (法人税)	合計 (B)	
05年度	50社	369,609	18,037	24,394	42,431	327,178
06年度	60社	231,877	20,561	48,329	68,890	162,987
07年度	86社	341,061	32,124	109,097	141,221	199,840
08年度	92社	792,262	26,931	134,451	161,382	630,880

出典：韓国国土海洋部

表2 韓国の法人税課税標準と税率

帰属年度	～06年	07年	08年	09年	10年～11年	12年
課税標準 (単位:ウォン) および税率	1億以下: 15%	1億以下: 13%	2億以下: 11%	2億以下: 11%	2億以下: 10%	2億以下: 10%
	1億超過: 27%	1億超過: 25%	2億超過: 25%	2億超過: 22%	2億超過: 22%	2億超過: 20%