

ドイツにおける海運強化策

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1412

日本海事センター企画研究部

研究員 中村 秀之

当センターでは、我が国の海運政策の検討に資するべく、先進国における海運関連施策について調査してきた。今回は、その成果のうち、我が国に比較的産業構造が似ていると言われるドイツの海運政策（船舶登録制度、税制及び補助金）について紹介したい。

ドイツの国土は 357,124 平方キロメートルで我が国の約 95%、人口は 8,072 万人で我が国の約 65%となっている。世界銀行の公表している GDP（ドルベース）を比較すると、ドイツは約 3 兆 6 千億ドルで世界第四位、我が国は約 4 兆 9 千億ドルで世界第三位である。

1. 船籍・船舶登録に関する制度

欧州諸国の中には、本来の船籍制度に加えて、オフショアの第二船籍制度や、国際船舶登録制度を導入し、船籍を取得するための二つの制度を有している国があるが、ドイツには、同国の船籍を取得し、同国の旗を掲げるための制度は基本的に一つしかない。ただし、外国との間で協定が結ばれており、一定の要件を満たせば、外国の旗を掲げていた船舶でも裸用船契約等に基づき一時的にドイツ国旗を掲げることが認められる（裸用船登録に基づくフラッグ・イン）。しかし、連邦海運水路庁によれば、このようなフラッグ・インの事例は現在ではあまりない。

(1) ドイツ船籍を取得し、ドイツの旗を掲げるための制度

船舶の所有者は、その私法上の権利に関する登録（登記）を地方裁判所に行い、そのうえで、連邦海運水路庁に申請して所有船舶を登録し、ドイツの船舶国籍証書を取得しなければならない。この船舶国籍証書を取得するとドイツ国旗を掲げることができるようになる。船舶を登録できるのは基本的にドイツに居住する欧州連合市民であり、法人の場合は、ドイツに所在し、その取締役の過半数が欧州市民でなければならない。登記、登録に際しては、登記手数料と登録申請手数料がかかる。登記手数料は、登記の際に登記対象の価額に応じて一度だけ支払う（毎年課金されることはない）。例えば、5 千万ユーロの船舶を購入し、登記する場合には、約 2 万 5 千ユーロの手数料を支払うことになる。登録申請手数料は、75 ユーロの定額である。ちなみに、運航（移動）により利益を得る船舶は不動産とは考えられておらず、登記・登録を行っても固定資産税等が課されることはない。

(2) 国際船舶登録制度

1980 年代、英国におけるマン島船籍のようないわゆるオフショアの第二船籍制度が導入され

(1984年)、ノルウェー(1987年)、デンマーク(1988年)ではいわゆる国際船舶登録制度が導入された。このような動きを受けて1989年ドイツでも国際船舶登録制度が導入された。ただし、ドイツの国際船舶登録制度というのは、船籍取得のための登録ではなく、ドイツ籍船の船舶所有者が、低水準の賃金での外国人船員の雇用を可能にするため、もしくは税制上の優遇を受けるため、別に作成するリストに登録する制度である。以下に説明する海運関連施策の要件に国際航行に従事して旅客・貨物を運送する船舶といった内容が含まれる場合、基本的には国際船舶登録を行っていることが必要になる。なお、船員の配乗国籍要件については、国際船舶登録の有無に関係なく、3,000GTを超える船舶については船長、航海又は機関の船舶職員、船舶メカニック、航海又は機関の当直員の4名は基本的に欧州連合市民でなければならず、8,000GTを超える船舶については、これに加えて航海又は機関の船舶職員1名が欧州連合市民でなければならない。

(3) フラッグ・アウト制度

ドイツにおいて船籍を取得し同国の国旗を掲げる船舶は、連邦海運水路庁の許可を得て、ドイツ国旗を掲げることを停止し、一時的に外国の旗を掲げて航行することができる。この制度は1970年代にはすでに導入されており、便宜置籍国の現地法人に裸用船に出し、その国の国旗を掲げるということが広く行われてきた。この制度で興味深い点は、ドイツに船舶についての登記が残ることで私法上の権利(所有権や抵当権など)についてはドイツ法が適用されるため、ドイツ人、特に船主や投資ファンドなどに融資を行うドイツの金融機関にとって、法的な予測可能性が比較的容易に確保されるところだろう。加えて、ドイツの船籍を取得した後に連邦海運水路庁にフラッグ・アウトの申請を行うことから、連邦海運水路庁がフラッグ・アウトの実態を把握し易いという点も興味深い。なお、2013年より、フラッグ・アウトの許可を受ける場合には、船舶メカニック、航海及び機関の船舶職員に対して訓練の機会を提供しなければならず、この機会を提供できないとき、訓練機会を提供する者に補助金を支出する基金に対して保証金を支払わなければならないことになった(3.(3)参照)。

2. 法人税等に関連する制度

(1) トン数標準税制

1996年にオランダにおいてトン数標準税制が導入され、1997年に欧州連合においてトン数標準税制が海運への国家補助として認められたことを受けて、企業全般への税制改革が行われていたドイツは、自国の海運会社が隣国など国外に転出しないよう、1999年にトン数標準税制を導入した。

トン数標準税制は、国際航行に従事し旅客・貨物を運送する船舶を所有する者又はそのような運送に従事する船舶を定期用船に出す者が適用を申請することができる。一度、トン数標準税制を選択すると10年間拘束され、途中でトン数標準税制の適用を取り止めることはできない。こ

の対象となる所得は、船舶の運航により得る利益、定期用船に出した場合の利益、運航により利益を得ていた船舶の売却益などである。対象となる船舶は、自らが登記した所有船舶（①）及び登記したが定期用船に出した船舶（②）、そして、登記していない用船した船舶（ただし、①と②の両方の純トン数の合計の3倍まで）となっている。課税所得は、「対象船舶の純トン数」に「同船舶の運航日数」と「みなし利益（(表1)参照）」を乗じて計算される。この課税所得に対して連邦が法人税を課し、州等が営業税を課す。2013年の法人税率は15.825%で、営業税率は州等によって異なるが、例えばハンブルクでは16.45%である。

(表1) みなし利益 (1日、100純トンあたり)

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

なお、ドイツでは、他の欧州諸国と異なり、個々の海運会社に対して EU 籍船（欧州連合加盟国を旗国とする船舶）の増加について何ら義務、責任等を課していない。ドイツ船主協会によれば、これは中小の海運業が多いドイツの実状を考慮して、欧州連合が例外を認め、国全体で EU 籍船を増加させればよいとしたためとのことである。

ちなみに、ドイツでは、リーマンショック以降の海運市況悪化の中でも海運会社が外形標準課税であるトン数標準税制により税を払い続けたこともあって、同税制の導入は財務省からも一定の評価を受けているのではないかとの声も聞かれた。

(2) その他

トン数標準税制を選択しなかった海運会社は、営業税についてのみ、外航海運業から得た利益の80%を課税所得から控除することができる。

3. 船員の雇用コストに関連する制度

ドイツでは、ドイツ人船員の雇用確保、海技の伝承、海運会社の雇用負担軽減を目的として、いわゆる船員税制を導入するとともに補助金の支給などを行っている。

(1) 船員税制

デンマーク、オランダといった近隣の海運国が船員税制を導入していく中で、ドイツも1999年に船員所得税軽減制度が導入された。この制度では、海運会社は対象となる船員の労働に対し

て支払う賃金について源泉徴収する賃金税を、その 40%まで税務当局に支払うことなく留保することができる。したがって、この制度では海運会社が直接の受益者となる。一方、船員にとっては使用者である海運会社のコスト減を通じた雇用の確保という間接的なメリットがある。対象となる船員はドイツの海運会社で雇用され、対象船舶で 183 日以上労働に従事した者である。対象船舶は、ドイツを旗国とする船舶で、国際航行に従事し、旅客又は貨物を輸送するものである。

(2) 賃金付随費用軽減のための補助金制度

ドイツでは、2000 年以降、国民海事会議（Nationale Maritime Konferenz）がほぼ 2 年に 1 度のペースで開催され、海事産業の国際競争力の強化等が議論されるようになった。この国民海事会議には、首相、関係閣僚、関連業界の代表が参加する。この国民海事会議（2000 年及び 2001 年）での議論とシュレーダー首相（当時）の決断の結果、2002 年にこの補助金制度が創設された。同制度は、社会保障費の雇用者負担分の軽減措置と考えられている。

対象となる船員は、対象船舶で働き、基本的に欧州連合市民で賃金税及び社会保障費をドイツに納めている者である。対象船舶とは、ドイツを旗国とする船舶で、国際航行に従事し、旅客又は貨物を輸送するものである。支給される補助金の額は（表 2）参照。

（表 2）支給される補助金の年額

2014 年の補助金額（ユーロ）		
職位	総トン数	
	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
船舶運航マイスター（Schiffsbetriebsmeister）		
船舶の運航に従事するその他の労働者	9,400	9,400

(3) 船員訓練補助金

若者に対する訓練・就職機会の提供及び海技の承継のため、2001 年より乗船訓練の機会を提供する海運会社に対して補助金が支払われている。補助金を受給するのは、EU 加盟国を旗国とする船舶を所有又は裸用船し、船員訓練コースを提供するドイツに本拠地を有する海運会社である。2013 年度の補助金の支給額は、（表 3）参照。

なお、ドイツ船主協会によれば、本補助金と（2）で紹介した賃金付随費用軽減のための補助金制度と合わせた年間の政府予算は 6,000 万ユーロとのことである。また、既述（1.（3））のフラッグ・アウトの際に海運会社が支払う保証金も、船員訓練のために用いられる。海運会社が

支払う保証金の額は（表 4）のとおり。

（表 3）支給される補助金額

	総訓練期間	補助金の額
船舶メカニック (Schiffsmechaniker)	3 年	25,500 ユーロ
航海士補	12 か月	12,750 ユーロ
機関士補	18 か月	17,000 ユーロ

（表 4）フラッグ・アウトによる保証金

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

4. KG ファンド

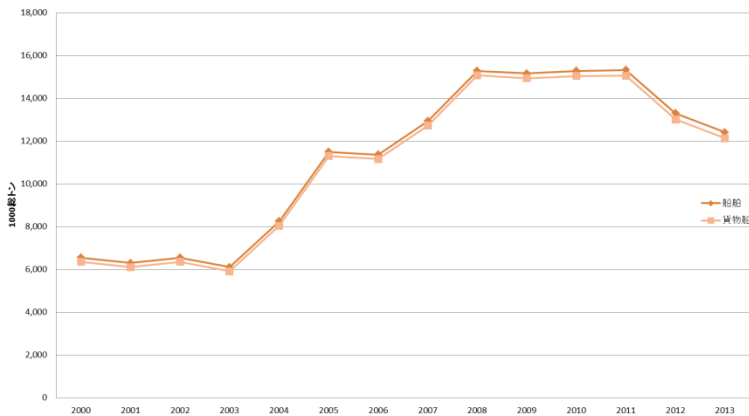
KG ファンドは、船舶投資ファンドの一種で、一般の投資家などから出資を受けるとともに、銀行から融資を得て有限責任合資会社（Kommanditgesellschaft）を設立し、その合資会社が一隻の船舶を保有する仕組みをいう。合資会社はその保有船舶の用船料で出資者に出資額に応じて配当を支払う。ドイツではこの仕組みが広く利用され、これにより世界最大のコンテナ船保有国となったとも言われる。この仕組みが利用されるようになった当初は税制上の優遇措置もあったようだが、現在は、トン数標準税制以外には優遇措置は講じられていないようである。トン数標準税制も、KG ファンドが船舶を裸用船で出す場合には直接的な適用は受けられない。しかし、KG ファンドでは、一隻の船舶の運用がうまくいかず合資会社が破たんしたとしても損害がそれ以上拡大しないこと、出資額に応じた持ち分の譲渡益について配当課税の特例を受けることができることから、現在でも有利な投資ファンドと考えられている。この配当課税の特例によれば、出資者が法人の場合、実質上持ち分の譲渡益の 5%に対して税率約 30%の課税がなされることになり、譲渡益を 100 とすると税額は 1.5 となる（ただし、出資者が個人の場合には、譲渡益の 60%に課税される。）。

5. おわりに

1989年の国際船舶登録制度以降、ドイツでは様々な海運強化策を講じてきており、現在では欧州連合の定める国家補助ガイドラインで認められたほとんどの施策を講じていると言える。ドイツでは、トン数標準税制までの海運強化策導入の理由を自国の海運業が近隣国に流出することに対する危機感があるからと説明することが多い。そのため、1999年のトン数標準税制導入までは、オランダやデンマークといった近隣国の後追いで強化策を導入する傾向が見られた。しかし、2000年以降は国民海事会議という大規模な会議が開催されてきており、ドイツでは我が国よりも海運を含めた海事産業の重要性が認識されているとも言えるかもしれない。ただし、実際にドイツにヒアリングに行くと、海運業界からは、近隣諸国に比べて海運強化策が不十分との声が聞かれ、船員組合からはドイツ人船員が増えていないという不満の声が聞かれる。

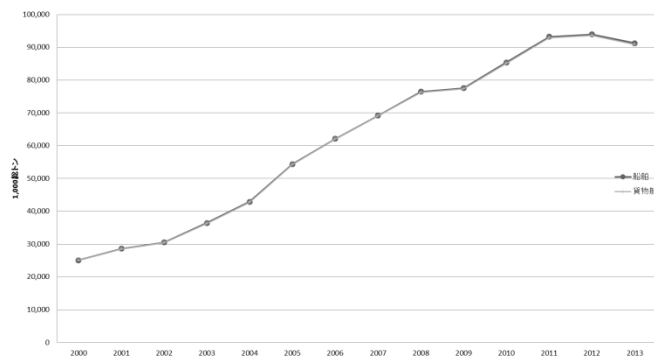
昨今では、KG ファンドの破綻が報じられる一方、ドイツトップのコンテナ船社ハパックロイドとチリの海運大手 CSAV が合併し、第二位のコンテナ船社ハンブルク・スードがチリの海運会社 CCNI を買収するなどの大きな M&A も見られる。今後、ドイツ政府が自国の海運業のためにどのような措置を講じていくのか、国民海事会議（次回は 2015 年 10 月 19、20 日にブレーマーハーフェンにて第 19 回会議が開催される予定）の動向を含めて注意深く見守っていく必要がある。

(図 1) ドイツ籍船（総トン数）の推移



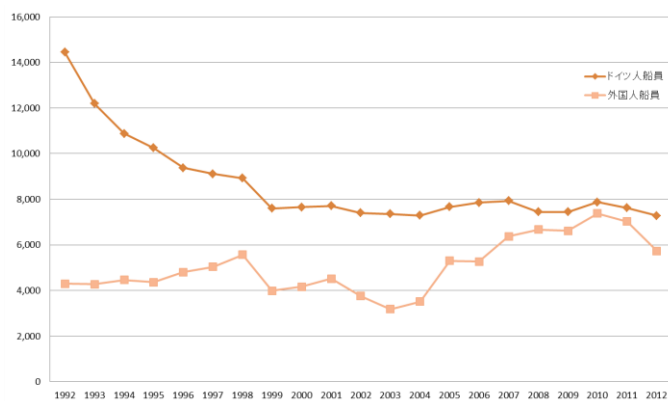
(IHS World Fleet Statistics より作成)

(図 2) ドイツ商船隊 (実質的な所有者がドイツ人である船舶) (総トン数) の推移



(IHS World Fleet Statistics より作成)

(図 3) ドイツ籍船で働く船員数 (職員数・部員数) の推移



(ISL Annual Report より作成)