

中国の外航海運関連制度

—船舶登録, 税制, カボタージュ—

森本清二郎
MORIMOTO, Seijiro

修(政) 公益財団法人日本海事センター企画研究部研究員

松田琢磨
MATSUDA, Takuma

修(経) 公益財団法人日本海事センター企画研究部研究員

1——はじめに

中国本土では改革開放政策により市場経済の導入が始まった1978年以降、積極的な外資導入と貿易拡大により、2010年まで年平均で約9%という高い実質経済成長率を実現し、2010年には日本を抜いてGDPで世界第2位となった。2001年にはWTO加盟を果たし、貿易総額は1991年の1,356億ドルから2013年の4兆1,596億ドルへと22年間で30倍以上に増加した¹⁾。

貿易拡大に伴って、中国発着の海上荷動き量も大きく増えている。中国港湾での貨物取扱量は1990年の4億8,321万トンから2012年の66億5,245万トンへと約14倍に増加し²⁾、現在ではコンテナ貨物取扱量で世界トップ10の港のうち、6港を中国本土の港湾が占める³⁾。定期航路でのコンテナ荷動き量をみると、2013年の北米・欧州の両基幹航路のそれぞれの荷動き量の約6割が中国発着のコンテナ貨物であり、中国発着貨物はアジア諸国の中で圧倒的なシェアを誇る。コンテナ貨物以外でも中国発着の荷動き量は大きく、2011年の中国向け鉄鉱石の荷動き量は世界全体の63%⁴⁾、中国向け原油の荷動き量は世界全体の13%を占める⁵⁾。

海上荷動き量の増大と歩を合わせて、中国籍船を含む中国商船隊の規模も拡大を続けている⁶⁾。2013年末現在の百総トン以上の中国籍船は3,937隻、3,470万総トンで、2000年に比べて隻数で約1.2倍、総トン数で約2.6倍に増加している⁷⁾。また、外国籍船を含む千総トン以上の中国実質所有船は2013年末時点で3,645隻、8,958万総トンで、2000年に比べて隻数で約1.6倍、総トン数で約3.4倍となっている⁸⁾。

中国の外航海運企業の発展も著しい。中国本土の主な海運会社としては、コスコ(中国遠洋運輸)グループやチャイナ SHIPPING(中国海運)グループがある。コスコグループは中国最大の国有海運企業グループであり、連結売上高で世界の企業トップ500社を示した2013年の“Fortune

Global 500”でも、船社としては最上位の172位であるマースク(デンマーク)に次ぐ451位にランクインしている⁹⁾。チャイナ SHIPPINGグループも国有企業であり、世界第10位のコンテナ船船腹量を有するチャイナ SHIPPINGコンテナライン(CSCL)や石油輸送において中国最大規模を誇るチャイナ SHIPPINGデベロップメント(中海発展)を傘下に置く。

このような中国海運の発展状況を踏まえて、(公財)日本海事センターでは、2011年度に中国の外航海運関連制度について調査を行った¹⁰⁾。本稿ではその調査結果をもとに、中国の外航海運関連制度について最新の情報を織り交ぜて紹介するものである。

本稿の構成は以下の通りである。初めに中国の船舶登録関連制度について説明を行い、次に海運関連税制、カボタージュ制度について述べ、最後にまとめを加える。

2——中国の船舶登録関連制度

2.1 中国船舶登録制度

中国海商法(1992年11月7日公布、1993年7月1日施行)第5条によれば、中国の法律に基づき登録され、中国国籍を付与された船舶は、同国の国旗を掲げて航行することができる。

中国船舶登記条例(1994年6月2日公布、1995年1月1日施行)第2条によれば、中国船舶として登録可能な船舶は以下の通りである。

- (a) 住居または経営の主たる場所が中国国内に存在する中国国民の所有船舶。
- (b) 中国の法律の下で設立され、法人格を有し、かつ経営の主たる場所が中国国内に存在する企業の所有船舶。ただし、外国の出資を含む場合、中国側の出資比率は50%を下回らないこと。
- (c) 中国政府または法人格を有する機関が所有する公用船舶。

(d) 港湾監督局が必要と認めるその他の船舶。

船舶所有者は、船籍港（住居または経営の主たる場所に近い港）を選択し、同港の港湾監督局（船舶登録局）で船舶の所有権及び抵当権の登記や船籍の登録を行う。船舶登記条例第7条によれば、中国籍船には中国人船員を配乗しなければならないが、交通運輸部の承認を得れば外国人船員の配乗が認められる。ただし、中国船主協会へのヒアリング調査（2011年11月に実施）によれば、外国人船員の配乗事例は確認されておらず、実態上は中国人船員のみが配乗が行われているものと考えられる。

このように、中国籍船の登録には厳格な要件が適用されており、さらに、中国籍船とした場合には船級登録や保険の加入、関税や増値税に係るコスト^{注1)}の面でデメリットが生じるとされることなどから¹¹⁾、中国船社による外国籍船の登録が増えている。実際、国連貿易開発会議（UNCTAD）の統計によれば、重量トンベースで中国商船隊に占める外国籍船の比率は2003年の48.8%から2013年の64.7%へと増加傾向にある¹²⁾。

2.2 中国資本の外国籍船の中国転籍に係る優遇措置（免税登録制度）

中国交通運輸部は、中国海運業の発展と中国籍船の増加、船舶の安全監督の強化と船員の権利保護のため、2007年6月に「中国資本の外航船舶に対する免税登録政策に関する公告」を公布し、同年7月より、中国船社が外国籍船を中国籍船に変更した場合に関税及び増値税を免除する制度（免税登録制度）を導入した。

適用対象となるのは2007年7月1日から2009年6月30日までに中国転籍のために輸入された以下の要件に適合する船舶である。

- (a) 2005年末までに外国に登録された外国籍船で上海、天津または大連を船籍港として中国に登録される船舶。
- (b) 船齢（竣工日から起算して2007年7月1日までの経過期間）が以下の条件に適合する船舶。
 - (i) 油タンカー及びケミカル船は4～12年
 - (ii) バルクキャリア及び鉄鉱石船は6～18年
 - (iii) コンテナ船、一般貨物船、多目的船、セメント船などは9～20年

本制度の適用対象は原則として外航船に限られるが、交通運輸部の承認を得れば、転籍後は内航海運に従事することも可能とされ、深刻化する内航輸送の船腹不足を解消する目的があったとの見方もある¹³⁾。当初は2年間の時限措置であったが、2009年と2011年に延長が決定されており、2015年末までの適用が予定されている。

本制度の適用により、中国転籍に係る関税（9%）及び増値税（17%）が免除され、その経費節減効果は船価1億ドルのコンテナ船の場合2,000万ドル以上、船価1億2,000万ドル

のVLCCの場合3,000万ドルに達するとされる。交通運輸部によれば、本制度の開始から2010年末までに58隻（200万重量トン相当）の外国籍船が中国に転籍されている¹⁴⁾。なお、IHS Fairplayのデータによれば、2006年時点で中国以外の船籍をもち、2012年11月時点で上海、天津または大連を船籍港とする千総トン以上の（かつ上記（b）の条件を満たすと考えられる）船舶は82隻（336.8万重量トン相当）である¹⁵⁾。

2.3 国際船舶登録制度

近年、中国籍船の登録要件を緩和する国際船舶登録制度の試行が開始されている。

交通運輸部は2013年6月に天津港東疆保税港区における国際船舶登録制度の試行¹⁶⁾を承認した。同制度では、以下の要件を満たす外航船舶を東疆保税港区に登録することができる。

- (a) 1,600総トンを超える貨物船、不定期旅客船、掘削リグ及びその他の水上移動装置（ただし、外航定期旅客船を除く）。
- (b) 中国の法律に基づき、東疆保税港区に設立された法人の船舶。外国の出資を含む場合、中国側の出資比率は50%を下回らないこと（中国企業の海外子会社による出資も中国側の出資と見なされる）。あるいは、中国国内に拠点をもつ外資企業が再投資のため東疆保税港区に設立した法人の船舶。
- (c) 以下の船齢に適合する船舶。
 - (i) 高速旅客船、RORO旅客船、貨客船、旅客フェリー、貨客フェリー、クルーズ船及び旅客船は12年以下
 - (ii) 油タンカー、ケミカル船及び液化ガス船は14年以下
 - (iii) バルクキャリア及び鉄鉱石船は20年以下
 - (iv) RORO船、セメント船、冷凍船、一般貨物船、多目的船、コンテナ船、木材運搬船、タグボート、曳船及び舢（はしけ）は22年以下
 - (v) 掘削リグ及びその他の水上移動装置は22年以下

なお、船員の国籍については、船長と機関長は中国人船員であるべきとされるが、外国人船員についても天津海事局の承認を得た上で最大30%の割合で配乗が可能とされる。

天津港東疆港区によれば、本制度は従来の船舶登録制度と比べて船舶所有者の出資比率及び船齢の面で要件を緩和したものとされるが¹⁷⁾、上記の通り、配乗要件の緩和も重要な特徴の一つと考えられる。

さらに、上海においても国際船舶登録が認められる方向にある。2013年9月、中国国務院は上海自由貿易試験区全体方案を発表して上海自由貿易試験区を設立したが、同試験区の中に国際船舶登録制度も含まれていた。2014年1月に国務院が発表した「中国（上海）自由貿易試験区内における暫定関連行政法規と国務院文書で規定される行政審

査あるいは参入特別管理措置の調整に関する決定」では、上述した船舶登記条例第2条 (b) の中国側出資比率の最低50%という条件が緩和されること¹⁸⁾などが明記された。

同月には交通運輸部が「中国 (上海) 自由貿易試験区国際船舶登録制度に関する試験方案」を承認したと発表した¹⁹⁾。交通運輸部によれば、同方案に基づく上海自由貿易区の国際船舶登録制度における5つの利点として、2.1節で説明した中国船舶登録制度と比べ、①上限50%の外資比率を緩和、②船舶登録に係る船齢要件を2年緩和、③外国人船員の配乗に際して交通運輸部の審査・承認を必要としていたものを上海海事局への登録のみへと緩和、④船籍港について「中国洋山港」(保税状態のとき)と「中国上海港」(納税済みのとき)の2か所で登録可能、⑤リース船舶の登録など登録可能な船舶の範囲拡大が挙げられている。

3——中国の海運関連税制

3.1 企業所得税等

中国では海運企業に対して企業所得税 (日本の法人税に相当) が課せられるほか、中国港湾を利用する場合は船舶とん税 (船舶噸税)、中国籍船の所有者に対しては車両・船舶税 (車船税) が課せられる。

企業所得税は各納税年度の総収入から原価費用及び損失を控除した残額 (利益) に対して課せられ、2008年1月1日から外商投資企業及び中国国内企業の基本法人税率は25%に統一されている。なお、外国出資の海運企業による外航海運サービスについては、二重課税防止条約や海運協定などにに基づき、企業所得税の免除が認められる場合がある。

外航海運企業に対する法人税の適用については、自国海運業強化の観点から日本を含め、多くの国では税負担の実質軽減をもたらす外形標準課税 (トン数標準税制) が導入されているが、中国では未導入である。ただし、中国の海事当局及び海運業界は同税制の導入に関心を有している^{注2)}。

なお、2014年8月1日からは、「国際運輸業に従事する非居住納税者からの税収に関する暫定措置に関する通知」の下、(租税条約に基づき免除が適用される場合を除き) 非居住企業が中国本土内での国際運輸業により獲得した所得も企業所得税の課税対象に含まれるようになり、中国の用船者に貸船する海外船主も課税対象となり得るなどの問題が取り沙汰されている²⁰⁾。

船舶とん税は、船舶の純トン数及び港湾の利用許可証に係る期限区分に応じて税率が設定されている (表一参照)。なお、中国籍船及び中国と最恵国待遇の相互付与を認める条約の締結国 (日本を含む) の船舶には優遇税率が適用され、それ以外の船舶については通常税率が適用

される。車船税は、船舶の純トン数に応じて税率が設定されている (表二参照)。

3.2 営業税・増値税

営業税はサービス (役務) の提供等に課せられる地方税・流通税の一種であり、海運業の場合は営業収入に対して3%の税率が適用されていた。ただし、同税は2009年末まで課税対象が国内サービスに限定されており、2010年の「営業税暫定施行条例実施細則」改正によって国外サービスも課税対象となったものの、国際運輸サービス (中国発着及び第三国間での貨客輸送) については、2010年1月1日施行の「国際運輸サービスへの営業税免除に関する通知 (財税 [2010] 8号²³⁾) により、営業税の免除が認められていた。

その後、第12次五カ年計画 (2011-15年期) における税制改革の一環として、2012年以降、営業税から増値税に移行する「官改増」政策が進められ、その第一段階として同年1月、上海において交通運輸業や一部の現代サービス業 (貨運代理業や船舶代理業を含む) で営業税を廃止し、増値税 (交通運輸業の税率は11%、貨運代理業や倉庫業など物流サービス業の税率は6%) に切り替える制度の試行が開始された。また、同制度の試行はその後、北京、天津など8つの直轄市及び省に適用地域が拡大された。ただし、これら試行段階では国際海上運賃については税額控除が認められていた。

その後、2013年8月に「交通運輸業と一部の現代サービス業における営業税から増値税への移行に関する政策の全国展開に関する通知」(財税 [2013] 37号²⁴⁾) の下、全国

■表一 船舶とん税の税率

船舶の大きさ	通常税率 (元/純トン)		
	港湾の利用許可証による期限の区分		
	1年	90日	30日
2,000トン未満	12.6	4.2	2.1
2,000トン以上10,000トン未満	24	8	4
10,000トン以上50,000トン未満	27.6	9.2	4.6
50,000トン以上	31.8	10.6	5.3
船舶の大きさ	優遇税率 (元/純トン)		
	港湾の利用許可証による期限の区分		
	1年	90日	30日
2,000トン未満	9	3	1.5
2,000トン以上10,000トン未満	17.4	5.8	2.9
10,000トン以上50,000トン未満	19.8	6.6	3.3
50,000トン以上	22.8	7.6	3.8

出典：中国国務院²¹⁾

■表二 車両・船舶税の税率

船舶の重量 (純トン)	年ごとの税額 (1トン当たり)
200トン以下	3元
201~2,000トン	4元
2,001~10,000トン	5元
10,001トン以上	6元

出典：税理士法人トーマツ²²⁾

で増値税への本格的移行がなされる一方で、それまで国際海上運賃に認められていた税額控除が廃止された²⁵⁾。

こうして2013年8月以降、中国本土で徴収される国際海上運賃や諸チャージなどの費用に対して税率6%の増値税(プラス地方税)が課されることとなったが、課税対象となるのは貨運代理業者(フォワーダー)や船舶代理店が船社に支払う国際海上運賃や諸チャージであり、中国現地法人(代理店)やフォワーダーを介して運賃の支払いを受ける海外船社(邦船社を含む)は実質的に課税の影響を受ける一方、中国荷主との直接契約が可能な中国船社は税率が実質ゼロとなり、中国船社と海外船社との差別的待遇が問題とされるようになった²⁶⁾。

また、同制度ではフォワーダーや船舶代理店が専用発票(領収書)を発行し、税込運賃を支払った中国国内荷主は同発票をもって税額控除を受けられる一方、海外荷主は同様の控除を受けられないことから、フォワーダーや荷主の間では国際海上運賃の支払い地を香港など中国本土以外に変更する動きが急増していった²⁷⁾。

一般的に国際海上運賃は租税条約に基づいて課税対象外となるのが慣例であり、2013年8月以降の増値税の課税は事業者の間に混乱を招くとともに、国内外からの批判にさらされた²⁸⁾。

このような状況を受けて、財政部と国家税務総局は2013年12月に「鉄道輸送と郵政業における営業税の増値税への変更の試験通知」(財税[2013]106号²⁹⁾)を公布し、2014年1月1日より上記37号の通知に基づく国際海上運賃への増値税課税制度を廃止した。ただし、106号通知の運用方法が不透明であることから、実際には免税扱いとなるケースは限定的であるとの報道もなされており、依然、混乱が続いているようである³⁰⁾。

3.3 船員所得税軽減制度

中国では1980年代より、船員の賃金や各種手当等の収入につき、所得控除や非課税手当を認める税制優遇措置がとられている。これは、より長期間の船上での労働を奨励する目的があったほか、船舶という特殊な勤務環境に対する補償や海運業による外貨獲得を奨励する目的があったものと考えられている。

これら優遇措置のうち、外航船員の所得控除については、3,500元/月の基礎控除(個人所得税法第6条1項)と1,300元/月の附加控除(個人所得税法第6条3項、個人所得税法实施条例第28条及び第29条)を認める制度の存在が確認されている³¹⁾。

こうした外航船員の所得控除を認める優遇措置は、導入当時は一定の効果があつたものと考えられるが、その後、中国の社会的及び経済的状況の変化に伴い、陸上で働く

個人の給与水準が急速に上昇していることから、外航船員に認められていた所得控除のメリットは相対的に低下していると考えられる。実際、中国政府及び中国船主協会へのヒアリング調査(2011年11月に実施)によれば、中国国内でも船員になりたがらない傾向が見られるとされており、また最近では、長年変わらず適用されてきた船員の所得控除枠を拡大するよう政府に働きかける動きも見られる³²⁾。

4——中国のカボタージュ制度

中国海商法第4条によれば、「中華人民共和国の港湾間の海上輸送及び曳航業務は中華人民共和国の国旗を掲げる船舶によって運営される。ただし、法律、行政法規による別の規定がある場合はその限りではない。国務院交通主管部門の認可がない場合、外国籍船が中華人民共和国の港湾間での海上輸送及び曳航業務を行ってはならない」とされる。

2013年1月1日に施行された改正国内水路運輸管理条例第16条によれば、国内水運事業者は外国籍船を使用することができない(ただし、中国籍船で特定の貨物輸送の需要にこたえられない場合を除く)。また、同条例第11条によれば、外国企業、組織及び個人は水路運輸業^{注3)}を営むことができず、さらに中国籍船のチャーターやスペースチャーターなどを通じて間接的に水路運輸業を営むこともできない。

このように、中国では他の主要海運国と同様、内航海運を自国籍船に限定するカボタージュ規制が導入されている。ただし、交通運輸部と上海市政府は2013年8月29日に中国船社が実質所有する外国籍船を使って上海港と国内沿海部の他港との間で輸出入コンテナを輸送することを認める実施意見を公表している³³⁾。なお、中国国内での空コンテナの輸送については、二国間協定等に基づき、カボタージュ規制の適用除外が認められており、邦船社については2004年1月より同輸送が実施可能となっている³⁴⁾。

5——まとめ

中国の海運業は2001年のWTO加盟以降の積極的な外資導入と貿易拡大に伴う経済成長の影響を受けて大きく成長し、今や海運業を中核とする海事産業は中国のGDPの約1割を占める規模となっている。

外航海運では急増するバルク貨物とコンテナ貨物の輸送需要に対応すべく、国有企業であるコスグループ、チャイナ SHIPPING グループを中心に船隊整備が進められるとともに、沿海部の主要港湾では施設の整備拡張による取扱能力の増強が図られている。

今後も、中国商船隊はエネルギー資源の確保やコンテ

ナ貿易の拡大, また, 国際的な事業展開を図る中国荷主企業の支援という意味においても, 重要な役割を担うと考えられる。一方で, 中国側から見れば, 船舶登録制度や海運関連税制など外航海運企業の競争力に一定の影響を及ぼす制度の改善をいかに図っていくか, 若者の船員離れといった問題にいかに対処するかなど, 課題も残されている。これらをいかに克服していくかが中国の外航海運の今後の発展のカギとなってくるものと考えられる。

本稿で見たように, 船舶登録制度では, 免税登録制度や国際船舶登録制度など中国籍船の競争力強化に向けた施策が進められており, また, カボタージュ規制では, トランシップ・ハブを目指す上海港を中心とする内航輸送で規制緩和が進められるなど, 中国の外航海運の発展に向けた変化の兆しが見られている。特に, 国際船舶登録制度の利用が今後, どの程度進むかが注目される。一方, 税制面では増徴税の導入を巡る混乱や非居住企業への企業所得税の拡大など問題が生じており, これらの問題の解決・収束がいかんにして図られるか, また, トン数標準税制の導入や船員所得控除の拡大など, 外航海運の発展を更に後押しする施策の導入が実現するかどうか注目される。

注

注1) 中国籍船の場合, 中国船級協会 (CCS) での船級登録や中国国内保険業者による付保が義務付けられる。また, 中国国内で建造した船舶を外国籍船 (輸出船) とする場合, 輸入部品に課せられる関税や増徴税の還付を受けられるが, 中国籍船とする場合は還付を受けられず, 船価が相対的に高くなるといわれている。

注2) 2011年11月に実施したヒアリング調査による。

注3) 国内水路運輸管理令第2条によれば, 「水路運輸とは, 始発港, 到着港, 通航水域が中国国内にある旅客または貨物の輸送であり, 船舶管理などの付随業務を含む」とされる。

参考文献

- 1) 中国国家统计局 [1996-2013], “中国統計年鑑”, (online), <http://www.stats.gov.cn/english/Statisticaldata/AnnualData/>, 2014/9/1.
- 2) 前掲1) 参照。
- 3) Journal of Commerce [2014], “Top 50 Container Ports”, (online), <http://www.joc.com/port-news/top-50-world-container-ports-2013.htm>, 2015/1/9.
- 4) Clarkson Research Services [2013], “Dry Bulk Trade Outlook”, Vol. 19, No. 9, p. 4.
- 5) 日本郵船調査グループ [2012], 『2012 Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets 海上荷動きと船腹需要の見通し』, 日本海運集会所, p. 89.
- 6) 森本清二郎・松田琢磨 [2014], “拡充する中国商船隊”, 浅野亮・山内敏秀編, 『中国の海上権力 海軍・商船隊・造船～その戦略と発展状況』, 創土社, pp. 90-92.
- 7) IHS Fairplay [1995-2013], *World Fleet Statistics*.
- 8) 前掲7) 参照。
- 9) Time Inc. [2014], “Fortune Global 500”, (online), <http://fortune.com/global500/>, 2014/9/1.
- 10) 公益財団法人日本海事センター [2012], 『諸外国の海運関係施策』, pp. 55-79.
- 11) Jing Yang [2014], “China’s ships shun the home flag”, *Lloyd’s List*, 2014/10/1.
- 12) UNCTAD [2003 & 2013], “Review of Maritime Transport”.
- 13) Mike Grinter and Sandra Tsui [2007], “Hong Kong cool over China flag incentives”, *Lloyd’s List*, 2014/10/1.
- 14) 中国交通運輸部 [2011], 『2010中国航運発展報告』, p. 19.
- 15) 前掲7) 参照。
- 16) 天津東疆保稅港區 [2014], “天津東疆保稅港區國際船舶登記制度創新試點

方案”, (online), http://www.dongjiang.gov.cn/html/DJGQ/GJWJ22567/2013-06-26/Detail_621054.htm, 2014/9/1.

- 17) 天津東疆保稅港區 [2013], “Pilot Program on the Innovation on International Ship Registration System of Tianjin Dongjiang Bonded Port Area (Excerpts) Document (2013) No.161”, (online), http://www.dongjiang.gov.cn/html/DJYW/MTZX22800/2013-12-25/Detail_621290.htm, 2014/10/1.
- 18) 中華人民共和國中央人民政府 [2014], “國務院關於在中國 (上海) 自由貿易試驗區內暫時調整有關行政法規和國務院文件規定的行政審批或者准入特別管理措施的決定”, (online), http://www.gov.cn/zwgk/2014-01/06/content_2560455.htm, 2014/9/1.
- 19) 中華人民共和國交通運輸部 [2014], “上海自貿區五大舉措便利國際船舶登記”, (online), http://www.moc.gov.cn/zhuzhan/jiaotongxinwen/xinwenedian/201401xinwen/201401/t20140123_1557746.html, 2014/9/1.
- 20) Wang Jing & Co. [2014], “New Tax Regulation over Foreign International Transportation Enterprises and its Impact on Maritime Transportation in China”, (online), http://www.wjnco.com/eng/articles_show.asp?Articles_id=280, 2014/10/1; Trade Winds, “Tax surprise for foreign shipowners in China”, (online), <http://www.tradewindsnews.com/weekly/343706/Tax-surprise-for-foreign-shipowners-in-China>, 2014/10/1.
- 21) 中國國務院 [2011], “中華人民共和國船舶噸稅暫行條例”, (online), http://www.gov.cn/zwgk/2011-12/09/content_2015674.htm, 2014/9/2.
- 22) 稅理士法人トーマツ [2011], 『アジア諸国の税法 第7版』, 中央經濟社, p. 143.
- 23) 中華人民共和國國家稅務總局 [2010], “關於國際運輸勞務免徵營業稅的通知 (財稅 [2010] 8號)”, (online), <http://www.chinatax.gov.cn/n810341/n810765/n812161/n812564/c1085508/content.html>, 2015/2/17.
- 24) 中華人民共和國國家稅務總局 [2013], “關於在全國開展交通運輸業和現代服務業營業稅改徵增值稅試點稅收政策的公告 (財稅 [2013] 37號)”, (online), <http://www.chinatax.gov.cn/n810341/n810755/c1145013/content.html>, 2015/2/17.
- 25) China Briefing [2013], “China’s VAT reform creates unequal tax treatment for domestic and foreign shipping companies”, (online), <http://www.china-briefing.com/news/2013/12/13/chinas-vat-reform-creates-unequal-tax-treatment-for-domestic-and-foreign-shipping-companies.html>, 2014/10/1.
- 26) Max Tingyao Lin [2013], “China reviews VAT regime after complaints”, *Lloyd’s List*, 2014/10/1.
- 27) 日本海事新聞社 [2013], “中國・增值稅/輸出CIF決済が急減-支払い地変更の動き加速”, 『日本海事新聞』, 2013年11月12日付。
- 28) Max Tingyao Lin [2013], “EU Chamber of Commerce slams unequal VAT treatment in China”, *Lloyd’s List*, 2014/10/1.
- 29) 中華人民共和國國家稅務總局 [2013], “關於在全國開展交通運輸業和現代服務業營業稅改徵增值稅試點稅收政策的公告 (財稅 [2013] 106號)”, (online), http://szs.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/zhengcefabu/201312/t20131213_1024476.html, 2015/2/17.
- 30) 海事プレス社 [2014], “中國, 增值稅「免稅」擴大/6%課稅問題で改善期待”, 『日刊CARGO』, 2014年7月18日付。
- 31) 前掲10) 参照。
- 32) Jing Yang [2013], “Li Shaode lobbies Beijing again to relieve seafarers’ tax burden”, *Lloyd’s List*, 2014/10/1.
- 33) 上海市外高橋國際貿易營運中心有限公司 [2013], “交通運輸部 上海市人民政府關於落實《中國 (上海) 自由貿易試驗區總體方案》加快推進上海國際航運中心建設的實施意見”, (online), http://www.itoc.com.cn/zlcy_display.jsp?articleId=4383948, 2014/10/9; China (Shanghai) Pilot Free Trade Zone [2013], “Implementation Opinions of the Ministry of Transport and the Shanghai Municipal People’s Government on Implementing the Framework Plan for the China (Shanghai) Pilot Free Trade Zone and Accelerating the Construction of the Shanghai International Shipping Center”, (online), <http://en.shftz.gov.cn/Government-affairs/Laws/Ministry-of-Transport/214.shtml>, 2014/10/1.
- 34) 日本海運振興會 [2006], “諸外國の海運カボタージュ規制に関する調査”, (online), <http://www.jpmac.or.jp/research/pdf/242.pdf>, 2014/10/1.

(原稿受付 2014年10月21日)