

## 韓国海運関係施策の現況

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201607

日本海事センター 企画研究部

専門調査員 上野 絵里子

### はじめに

(公財)日本海事センターは、わが国の海運政策の検討に資するべく、主要国の海運関係施策について 2011 年より調査を行ってきた。

韓国については 2011 年に初回調査を行い、この度、2016 年 3 月に前回調査の更新を行った。外航海運業で重要な位置を占める韓国の最近の海運関係施策について紹介する。

### 1. 韓国海運業の動向

韓国の人口は約 5 千万人、そのうち約半分にあたる 2 千万人がソウルおよびソウル近郊に在住する。IMF によると、2015 年の GDP は約 1 兆 3,761 億ドルで世界 11 位であった(わが国は約 4 兆 1230 億ドルで同 3 位)。

東アジアの主要ハブ港である釜山港の 2015 年のコンテナ取扱量は 1,947 万 TEU で世界 6 位。UNCTAD によると、2016 年初め時点で韓国船主が実質支配する船腹量は、1,634 隻、7,883 万重量トンで世界 7 位、わが国の 2 億 2,898 万重量トンの約 3 分の 1 強の規模である。

海洋水産部公表の 2014 年の韓国籍船は 1,125 隻、4,349 万総トンで、うち、韓国船が 597 隻、1,122 万総トン、BBC/HP 船舶が 528 隻、3,227 万総トンとなっている(図 1 参照)。

BBC/HP とは、Bare Boat Charter Hire Purchase の略で、国籍取得条件付裸用船と訳される。韓国では、船舶を所有するための資金調達が難しいことが多く、便宜置籍国に登録された外国船舶を BBC/HP 契約によって裸用船し、用船期間終了後に用船者が買取り、韓国籍にする慣行がある。この場合、BBC/HP 契約に基づく裸用船期間中の船舶は外国籍であるが、施策上は韓国籍船と同等に扱われる。

韓国の外航海運業は同国国内で最も自由化が進んだ分野の 1 つである。現在は、外航旅客運送事業を除く全ての外航海運事業が免許制から登録制に移行した。1980 年代の海運集約で、一時は 34 社にまで減少した外航海運事業者数も、2000 年以降増加を続け、2005 年の登録船社数は 91 社、2014 年は 188 社にまで増えている。

1997 年のアジア金融危機以降、韓国政府は、外貨収入を拡大するべく、様々な輸出産業振興策を講じてきた。中でも、外航海運業に対しては韓国の輸出を支えると同時に、運賃の受け取りを通じて国際収支の改善に寄与することから、その健全な発展のために様々な施策が講じられてきた。1997 年には国際船舶登録制度が、2002 年には済州船舶登録特区制度および船舶投資会社制度が、2005 年にはトン数標準税制などが相次いで導入されている。

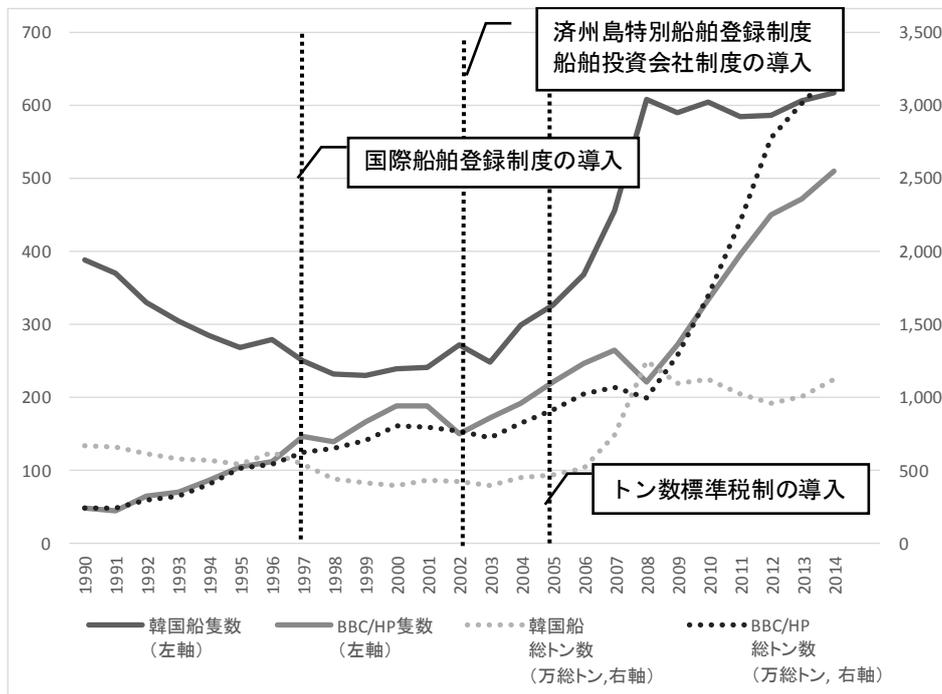


図1 韓国籍船の推移(1990-2014)

## 2. 韓国の海運関係施策

### (1) 船舶登録制度

韓国政府は、船籍取得のための従来の船舶登録制度に加え、以下のように 1997 年に国際船舶登録制度、2002 年に済州島特別船舶登録制度を導入した。

#### ア) 国際船舶登録制度

国際船舶登録制度とは、韓国籍船が、税制上の一定の優遇を受け、もしくは外国人船員の配乗で特典を得るためのもので、従来の船舶登録とは異なる。海運業の国際競争力を高め、国民経済の発展に寄与することを目的に導入された。

国際船舶登録を行うと、取得税、財産税や地域資源施設税といった地方税の一部が減免または免除となる。

2014 年の国際船舶登録隻数は、韓国籍船 1,125 隻 (BBC/HP 船舶含む) のうち約 99%にあたる 1,118 隻であった。

国際船舶は、2014 年 12 月に海洋水産部によって制定・実施された「国際船舶の外国人船員乗務基準と範囲」によって、指定国際船舶、国家必須国際船舶および一般国際船舶の 3 種類に区分された (表 1 参照)。

船員の配乗要件については、外航に用いられる通常の韓国籍船には、外国人部員 6 名までしか乗船できない。しかし、船舶を国際船舶登録すると、補助金が出る国家必須国際船

舶を除いて配乗要件が緩和される。

指定国際船舶とは、韓国人船員の雇用の安定と適正規模の維持のために指定された国際船舶のことをいう。船員労働組合連合団体と外航運送事業関連協会で合意して定められるもので、指定国際船舶に指定されると、外国人の乗船は船長・機関長以外の職員 1 名と部員 7 名まで、もしくは部員 8 名まで外国人を配乗できる。

国家必須国際船舶とは、緊急事態に備えて必要と認められる場合に、国際船舶と船員の効率的活用のため、国際船舶の中から国家必須国際船舶と指定された船舶のことをいう。国家必須国際船舶に指定されると、外国人船員の乗船は 6 名以下に制限されるが、海洋水産部長官は、外国人船員の乗船を制限することによって生じた、本来指定国際船舶であれば雇っていたはずの外国人 2 名分の賃金との差額を補償する義務を負う。

一方、一般国際船舶とは、上述の国家必須国際船舶および指定国際船舶以外の国際船舶登録された船舶をいうが、船長・機関長以外はすべて外国人を配乗することができる。

海洋水産部によると、国家必須国際船舶及び指定国際船舶については、自国籍船、自国籍船員の確保という目的から、自国籍船 300 隻、自国籍船員 5000 人の維持が国家目標となっている。2016 年 3 月現在の指定国際船舶は 300 隻あり、このうち 88 隻が国家必須国際船舶に指定されている。

表 1

国際船舶における配乗可能な外国人の数

		船長・機関長	船長・機関長 以外の職員	部員	2016年 韓国籍隻数 (BBC/HP含む)	
韓国 籍 船	国際船舶登録されていないもの	0	0	6名まで	7隻	
	国際船舶登録されて いるもの	指定国際船舶	0	0	8名まで	300隻 (212隻)
		国家必須 国際船舶	0	1	7名まで	
		一般国際船舶	0	0	6名まで	(88隻)
	一般国際船舶	0	制限なし	制限なし	818隻	

出典: 海洋水産部ヒアリングおよび「国際船舶の外国人船員乗務基準と範囲」第3条より作成

( )内は内訳

#### イ) 済州船舶登録特区制度

韓国では厳しい歴史を背負う済州道を「国際自由都市」に発展させることを目的に、済州特別法が制定され、様々な特例が認められている。この特例措置の一つとして済州船舶登録特区制度がある。同制度は、前述の国際船舶に登録された船舶で、済州道内の開港（済州港および西帰浦港）を船籍港とするものについて、国税および地方税を免除あるいは減免するものであり、2002 年に導入され、3 年毎に更新されてきた。

2014 年の同制度の採用実績は、国際船舶に登録された船舶 1,118 隻のうち、約 98%にあ

たる 1,100 隻であった。

濟州島特別船舶登録を行うと、国際船舶登録による減免に加え、国税の農漁村特別税および地方税の財産税および地方教育税が全て免除となり、登録税および住民税のみが課税される。しかし、2014 年 12 月の地方税減免特例制限法律の改正により、地方税のうち財産税については免除から減免に、また、地方教育税の免除はなくなった。

同制度は、これまで 3 年毎の更新であったが、他産業との公平性の維持という観点から 2014 年末の第 4 回目の改正により 1 年毎の更新に変更された。これに伴い、現行法によると 2016 年末で同制度は期限が切れる。このため、2017 年以降の同制度の存続が危ぶまれており、海洋水産部および韓国船主協会では、この状態を非常に危惧している。

なお、地元紙の報道によると、同制度による韓国籍船の増加は、雇用の創出、海上輸送の安定化などに貢献しただけでなく、濟州島の地方税収入が年平均 22 億ウォン（日本円にして約 1 億 9,800 万円）、総額 318 億ウォン（同 28 億 6,200 万円）増加したとも言われており、これらへの影響も懸念される。

## (2) トン数標準税制

欧州諸国で相次いでトン数標準税制が導入されたのを受け、韓国では国際競争条件均衡化を目的に 2005 年から 5 年毎の更新で運用されている。2014 年 12 月末に同制度の 2 回目の延長が決まった。

トン数標準税制の適用を申請できるのは、国際航行に従事し旅客・貨物を運送する事業者、またはそのような運送に従事する船舶を用船する企業のうち、当該企業が用船した全ての船舶の年間運航純トン数の合計が法令で定められた「基準船舶」の年間運航純トン数の合計の 5 倍を超えない企業である（ここでいう「基準船舶」とは、所有船舶、BBC/HP 船舶、所有権移転延払い条件付きリース船舶）。

一度適用が決まると、5 年間拘束される。

対象となる所得は、外航海上輸送事業やこれに付帯した集荷、船積、荷役などの事業のほか、外航輸送事業に必要なコンテナの賃貸借、従業員の雇用、教育訓練に関する事業、船舶の取得・維持、管理および廃棄などに係る事業や船舶の売却益などである。

対象となる船舶は、上述の企業が所有または用船する船舶である。

税額の計算方式は「船舶の純トン数×みなし利益（表 2 参照）×年間運航日数（所有期間もしくは用船期間）×使用率（所有の場合は 100%、用船の場合はその割合）」×法人税率（表 3 参照）となる。

表 2 みなし利益

船舶別の純トン数	1日当たり1純トン当たりのみなし利益
1000トン以下分	14ウォン※
1000トン超10000トン以下分	11ウォン
10000トン超25000トン以下分	7ウォン
25000トン超分	4ウォン

出典：租税特例制限法施行令第104条の7より作成

※2016年7月現在 1ウォン=0.09円

表 3 法人税率

課税標準額/税の種類	法人税	地方所得税	合計
2億ウォン以下	10%	1%	11%
2億ウォン超~ 200億ウォン以下	20%	2%	22%
200億ウォン超	22%	2.2%	24.2%

出典：JETRO

2014年の外航海運事業者188社のうち約40%に当たる76社が同税制を適用している。導入年の2005年の実績は約53%にあたる48企業であったが、不況の影響により同税制の適用企業があまり増えていない。

2014年末の更新にあたっては、特に韓国国内における反対は無かったという。2005年のトン数標準税制運用に関わった韓国海洋水産開発院(KMI)によると、2017年に次の更新(2019年末に満了)について、審議が行われるとのことであった。

### (3) 船員関係施策

韓国では、雇用の確保、海技の伝承、物資の安定輸送や安全保障上の目的から韓国人船員の確保が必要であると考えられている。韓国船員福祉雇用センターの統計によると、2014年に外航船で働く韓国人船員数は9,378人で、10年前の2005年と比較すると約27%増加している。一方、内航船員は7,850人で、10年前との比較では約2%減少している。外航と内航を合わせた合計では10年前と比較して約12%増加している。

船員の洋上勤務という特殊な労務環境に対する補償、税金で賄われる社会公共サービスを受けられないことに対する補償、また、外貨獲得の奨励として、外航船、遠洋漁業船の船員のための所得控除制度がある。2012年に所得控除額は、これまでの200万ウォン(約18万円)から300万ウォン(約27万円)に改正された。

自国船員維持の取組としては、医療従事者を乗船させ、陸上の医療機関とモニターで

つなぐなど、船上で陸上と同じく医療が受けられる遠隔医療のモデルケースの実施や(2016年の対象船舶:6隻)、船員のプライドを高める事業として、港湾都市に“船員通り”や殉職者へのモニュメントを作るなどしている。

この他、外国海技資格の承認制度については、海技資格承認対象国として2015年にジョージアおよびスリランカの2か国が新たに追加され、2016年現在28か国となっている。

### 3. おわりに

韓国においては、他の主要海運国と同様、安全保障上はもとより、自国経済に寄与する外航海運業の発展、韓国人船員の雇用の安定と適正規模の維持という観点から、自国籍船及び自国船員を一定程度確保すべく施策を導入している。近年の特徴的な動きとしては、2012年の船員所得税控除枠の拡大や2014年の国際船舶に係る3区分の指定と配乗要件の緩和が挙げられる。

わが国の海運政策を考える上では、これら自国籍船及び自国船員の確保に向けた各種施策を含め、外航海運事業者にとって特に重要となる税制関連の動向を注視することが重要といえる。特に、韓国のトン数標準税制はわが国のような船籍要件がなく、同制度の更新に向けた来年以降の動きが注目される。

一方、2002年に導入された済州島特別特区登録制度の更新期間がこれまでの3年から1年に短縮された。同制度は韓国の自国籍船の維持、海運業の国際競争力強化や、地方都市の地域活性化を目指して導入された制度である。韓国の税制を担当する企画財政部は、現在、他産業との公平性の観点から、海運業への優遇政策について政策を見直す方向に傾きつつあるという。

こうした政策の変化が、韓国海運業、ひいては韓国経済全体へどのような影響をもたらすのか、今後の動向が注目される。