

ギリシャ・アテネにて:2019 年国際海運経済学会、トン数標準税制

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201907

日本海事センター企画研究部

主任研究員 松田 琢磨

主任研究員 野村 撰雄

はじめに

著者 2 名は、2019 年 6 月 25～28 日にギリシャ・アテネで開催された国際海運経済学会 (IAME) の年次大会に参加する機会を得た。本稿では、同大会の概要 (「1. IAME と第 27 回年次大会」) とともに、併せて訪問したギリシャのシンクタンクや海事当局との意見交換等の一部 (「2. ギリシャのトン数標準税制」) について報告する。

1. IAME と第 27 回年次大会

IAME は 92 年に設立された海運、海事に関する国際学会で、会員数は約 500 名、研究者だけでなく、実務家やコンサルタント、行政担当者なども含む。学会長は 18 年からアテネ・エーゲ大学のサノス・パリス教授が会長を務めている。同学会は経営・経済系の人材が中心だが、カバーする学術分野はかなり広く、海運・物流・港湾・ファイナンス以外にも工学、法学、国際関係、地域研究などともオーバーラップしている。

今回の年次大会はギリシャ・アテネ経済商科大学 (AUEB) 主催で、アテネのロイヤル・オリンピックホテルにて開催された。AUEB はシップファイナンスを独立した専攻として修士課程に設置している大学としても知られ、今大会の組織委員長マノリス・カブサノス教授など同分野で著名な研究者を擁している。

今大会は「海事産業における重要問題と未来：世界の持続可能な経済体制の一部としてのグローバル交通システムにおける海事産業の役割と、関連するシップファイナンスの問題」をテーマにおいて行われた。開会式では、カブサノス教授のオープニングスピーチから始まり、ギアクマキス・アテネ経済商科大学長、パリス会長による挨拶が行われ、引き続き行われた第一セッションでは「世界の海事産業における重要な政策・規制」をテーマに 3 名の基調講演が、第二セッション「21 世紀のシップファイナンス」をテーマにカブサノス教授をモデレータに 5 名の発表が行われた。



写真：パラレル・セッションで発表を行う著者

パラレル・セッション（同時開催セッション）ではテーマ別に各発表者がプレゼンテーションを行う。今大会では 246 本の研究発表がされたが、うち 174 本がフルペーパー（査読付き）、残りがプレゼンテーションのみの発表であった。今大会は発表希望者が多く、日本人参加者も昨年の 4 名から大きく増え、著者 2 名を含め 15 名に上った（ほか東工大からの留学生 1 名も発表）。著者のうち一人は、コンテナ海運業における買収が企業の収益性や財務状況に与える影響について発表を行った。発表では買収を行った企業と行っていない企業の間では収益性の較差が広がっていない一方、財務安定性では差が生じている点などの分析結果を示した（図 1 参照）。

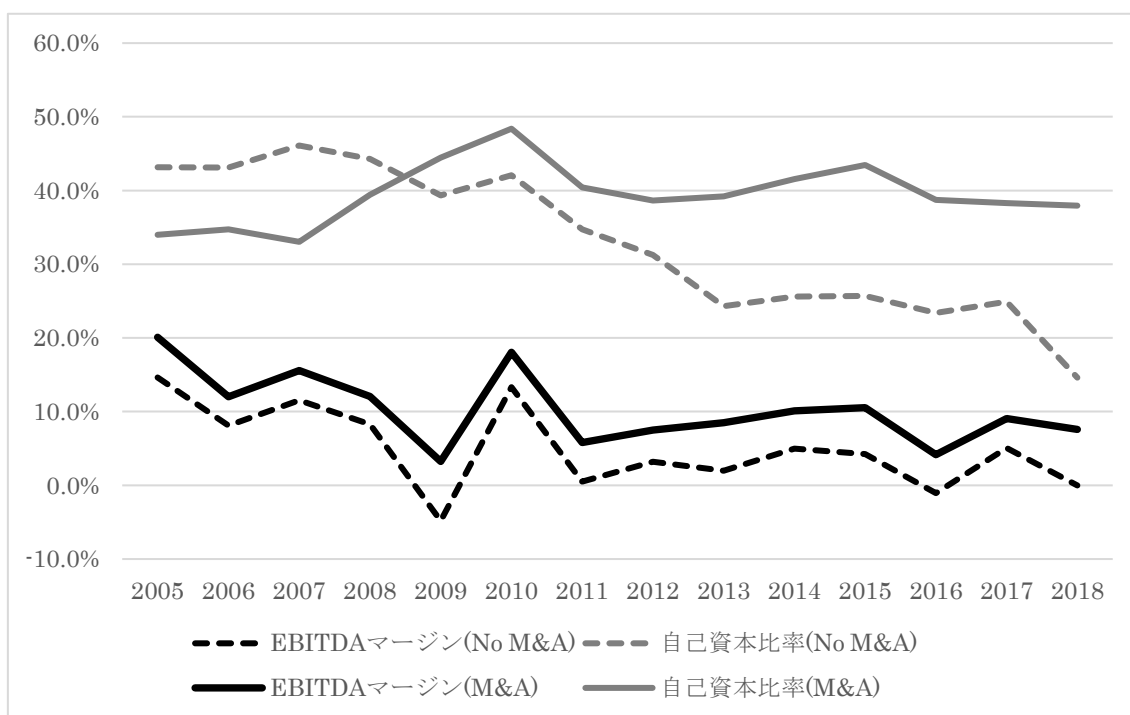


図 1：コンテナ海運企業で合併・買収を行った企業（M&A）と行っていない企業（No M&A）の EBITDA マージンと自己資本比率の推移

パラレル・セッションでは参加者の多様性を反映し、不定期船市況の分析や予測、国際貿易問題から、カボタージュ規制や税制についての発表までさまざまであった。ファイナンス分野や環境問題に関する発表が多かったことに加え、ビッグデータやデジタル化に関する発表も見られ、新しい話題に対して多くの研究者が迅速に対応して取り組んでいることをうかがわせるものであった。

日本の海事関連業界は世界でも一定のプレゼンスを持つ一方、海事研究なканずく海運経済分野は研究者が減少し、業界ほどプレゼンスを発揮していない。研究の層が厚みを増して IAME のように新しい話題に対して多くの研究者がアタックできることは、海事クラスターを発展させるための必要条件だ。海事クラスターを発展させ、海事産業を通じた日本経済の発展を進めるためにも、産官学が互いに連携を進め、切磋琢磨することが重要ではないだろうか。

さらに、IAME のような海運関連の国際学会で法律・政策系の研究者（または行政官）が参入を進めることには大きな意味がある。IAME に参加する多くの外国人研究者が政策策定現場とつながりを持っている。法律・政策系の研究者や実務家、行政官の参加によって海運に関する政策面での課題について日本が持つ知見を英語で発信したり、上述した通り、新しい話題や課題について外国の知見や情報を得ることに加え、情報を交換するルートの構築も可能になると考えられる。

次回 IAME 大会は 20 年 6 月 10 日から 13 日まで香港科学技術大学を中心に「海運と貿易の持続的発展」をテーマに香港で開催される。何回も顔を合わせ、意見交換を続けていくことで調査研究のネットワークが広がり、より高度な成果につながったり、より深い情報股間が行えると考えられる。そのため、海運に関する調査研究の進展や情報獲得のためにも日本から研究者にとどまらず、実務者や実務家、行政官が一人でも多く、継続的に参加することが望ましい。

2. ギリシャのトン数標準税制

(1) 欧州委員会の立場

ギリシャのトン数標準税制については、2011 年より欧州委員会が EU 競争法における国家補助規制の一環で調査を始めている。もとより欧州委員会は、加盟国内の事業者に公平な機会を提供することや、加盟国間での補助金競争を抑制することを企図して域内競争を不当に歪めうる国家補助を原則として禁止している。しかし、往々にして市場は完璧には機能しないため、一定の経済活動及び経済分野の発展を促進するための補助であって、共通利益に反するほど取引条件に悪影響を与えない場合には、欧州委員会は個別の審査を通して国家補助を認めている。

この点、トン数標準税制は、海運業に対する特別な税制優遇であるため国家補助に該当するものの、欧州共同体にとって重要な海運が域外国との競争に晒されている事情に鑑み、「海運に対する国家補助ガイドライン」(以下において「ガイドライン」)に合致することを条件として認められている。

これまで欧州委員会は、ギリシャのトン数税制のうち例えば以下の点についてガイドラインに反すると指摘してきた。第一に、漁船や曳航船、浚渫船など、海上輸送を目的としない船舶までも対象としている点である。ガイドラインでは、船舶の稼働時間の半分以上が海上輸送業務である場合に同税制の対象に含めることを認めているが、ギリシャの同税制ではそのような制限が盛り込まれていない。

第二に、同税制の適用を受ける船主の商船隊について、欧州籍船の船腹量割合を維持するための仕組みが欠けている点である。現状では、ギリシャ船主の商船隊における当該割合は高いとされるが、欧州委員会はそれを法的に担保することを求めている。ガイドラインは、欧州籍船の増加を目指して海運業に対する国家補助を認めているからである。

第三に、対象船舶にかかる収入について何ら規制なく同税制の対象としている点である。欧州委員会は、トン数標準税制がガイドラインの下で海運事業者に対する援助として機能するべく、同税制の対象に含まれる収入の明確化を求めている。その上で欧州委員会は、例えば船上カジノによる売上げや陸上旅行商品の船内売上げを同税制の対象から排除してきた。

第四に、裸用船での貸渡しを同税制の対象としている点である。ガイドラインでは、純然たる船舶賃貸業を海上輸送業務とは認めないため、トン数標準税制の対象とはしていない。

第五に、定期用船の借入事業が無制限に認められている点である。ガイドラインでは、欧州籍船の増加のみならず、域内での海運ノウハウの維持も目的としているため、そのどちらにも貢献しえない定期用船は、いわゆる定期用船比率規制（運航船腹量のうち少なくとも2割は自主管理していること。）などをトン数標準税制に組み込むべきとするのが欧州委員会の立場である。

(2) ギリシャの立場

こうした欧州委員会の指摘に対してギリシャ当局は、曳航船は海上輸送そのものに不可欠なサービスを提供していることからその稼働時間の50%以上は海上輸送に充てていると考えている、などと個別論点について反論するとともに（それについては紙幅の都合から別稿に譲りたい。）、総論として欧州委員会の考え方に真っ向から反対している。

それは何よりもまず、ギリシャのトン数標準税制は、同国が1981年に欧州共同体（現欧州連合）に加盟するときに既に実施されていた「既存の国家補助」であるとの主張に始まる（念のため付言すれば、既存の措置であっても欧州委員会は当該加盟国に改善を求めることができる。）。

そして、ギリシャのトン数税制をはじめとする海運関連施策は、ギリシャ船主の実質支配船舶を国内に取り戻す（ギリシャ籍への転籍又は国内の船舶管理会社による管理）ためのものであり、それによって当該船腹量は世界一となり、かつ、船齢も若く競争力のある商船隊となっていること、また、近時シンガポール・ドバイ・中国などが海運優遇措置を実施している中で当該施策を変更するならば、ギリシャ海事産業ひいては欧州海事産業に打撃を与えうること、そしてそれは、欧州の海事政策に反するものであることなどを言う。

その上でギリシャ当局は、欧州委員会が単にガイドラインに合致するか否かを判断するのではなく、より広い視野でトン数標準税制の有益な部分とそれが競争に与える悪影響とを比較考量すべきだと主張し、言わば全面对決の様相を呈している。

(3) おわりに

折しもギリシャでは、チプラス政権が今年7月の総選挙で敗北を喫したところである。同政権は、反緊縮や既存政治打破を掲げてかつて熱狂的な支持を集めたものの、欧州連合などからの圧力に負けて、それら公約を守れなかったことが敗因とされている。チプラス氏は、再び反緊縮を掲げて年金の追加削減の見送りや最低賃金の11%引き上げを表明していたが、国民はより安定した政治を求めたとされ、穏健な中道右派によるかじ取りを選択した。

国全体として欧州連合の政策に不満を覗かせ、しかしその一方で現実的な選択も示す中において、欧州連合よりも歴史を有すると自負するトン数標準税制については今後どのような展開を見せるのか、まだ不透明である。