

船員税制について考える

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1011

日本海事センター企画研究部

特別研究員 中村秀之

我が国は島国であり、食糧、資源・エネルギーの海上輸送が極めて重要であることは言うまでもない。国際社会において、我が国は経済大国の一つであると同時に、海運大国の一つと考えられているが、我が国の海運を担う人材である日本人船員の数は、1980年に比べ、内航船員で半分以下、外航船員では外国人船員の増加もあって15分の1以下にまで減少している。また、日本籍船は、1975年に比べ、隻数で4割程度減少し、船腹量も3分の1近くにまで減少した。このような状況の下、我が国では、成長戦略会議や審議会、シンポジウムといった様々な場面において、日本人船員確保の重要性がしばしば強調される。

全日本海員組合は、1952年以来、船員税制の確立を目指す様々な運動を展開してきた。同組合の要望内容は、外航船、内航船及び漁船に乗り組む日本人船員すべてに関し、所得税、住民税等の軽減制度を創設することである。国土交通省海事局は、平成22年度税制改正要望として外航日本人船員に係る所得税及び住民税の軽減制度の創設を求めたが実現しなかった。当センターでは、全日本海員組合の委託を受けて、諸外国において設けられている同様の制度について調査するとともに、我が国の税法体系において、どのような制度が創設可能かを検討する調査・研究を行い、報告書を取りまとめた。

ここでは、すでにとりまとめた報告書の内容や調査の過程で得た印象を踏まえつつ、我が国における船員税制創設の可能性について、改めて考えてみたい。なお、本稿における考察は、船員所得税等の軽減制度について調査研究した研究員としてのものであり、当センターで設置した調査研究会の公式見解ではないことをお断りしておきたい。

諸外国の船員税制

一口で「船員税制」と言っても、実は国によって様々な制度がある。今回、詳細な調査を行った国は、デンマーク、フランス、ドイツ、オランダ、ノルウェー、英国、韓国及び中国である。このうち、欧州諸国の現行制度創設には二つの流れがあるように思う。

一つは、ノルウェーの国際船舶制度（NIS）、もしくは、デンマークの国際船舶制度（DIS）創設を契機とした流れである。1980年代、デンマークは自国籍船の減少という問題に直面していたが、1987年にノルウェーがNISを導入すると、デンマークを旗国とする船舶の減少に拍車がかかり、デンマークは、1988年にDIS導入に踏み切ることになった。このDIS導入の際に、DIS登録のインセンティブの一つとして導入されたのが、いわゆる純賃金制度（Net Wage System）であった。この純賃金制度は船員

の所得税の免除制度である。ただし、この制度では、その免除された利益の帰属先は決められておらず、労使交渉に委ねられている。労使交渉の結果を追認するという北欧型の行政システムの一つの表れと言えるかもしれない。デンマーク海事当局を訪問してのインタビューで最初に言われたことは、「税制は国によって考え方や原理が異なり、他の国の制度をコピーするのは難しいと思う」ということであり、強く印象に残っている。デンマークの純賃金制度は、他の欧州諸国の海運業界が理想とする形であるが、実際、その制度を完全にコピーできている国はないようである。

1988年に、デンマークで純賃金制度が導入されると、他の国においても海運会社の国際競争力を維持、強化させるため、海運会社が納付する船員の所得税を軽減する措置が取られるようになった。

オランダでは、1990年に、主として外航船に乗る船員の賃金の19%を上限として、源泉徴収するこれら船員の賃金税を海運会社が納めなくてよいとする制度が導入される。すると、ノルウェーでは、1993年にはNIS登録船舶及び本来の船舶登録制度であるNOR登録船舶の両方について、船員の総賃金の約10%を補助金として海運会社に給付する制度が設けられた。このような動きを受けて、オランダでは、船員賃金の19%としていた上限を、1996年に38%に、1998年にはさらに40%に引き上げている。すると、ドイツでは、1999年に外航船に乗る船員の所得に係る源泉徴収税をその40%まで海運会社が留保できる制度を導入した。さらに、ノルウェーは、2002年、EU加盟国との競争条件の平準化を図るためとして、NOR登録船舶で働く船員を対象に純賃金制度を導入する。ただし、この純賃金制度は、デンマークと異なり、源泉徴収して納めた税金に相当する額を補助金として給付する制度となっている（2008年に1船員当たり年19万8千NOKという上限が設けられた。）。また、ドイツでは、2002年に基本的にEU加盟国の国籍を有し、ドイツ籍船に乗る船員の賃金の約40%を補助金として海運会社に給付する制度が創設された。

このように見ると、「船員税制」と言うと、船員の所得税の100%免除とも言える純賃金制度から、税の一部免除である税額控除制度（課税の対象となる所得に税率をかけて算出した税額から一定の金額を差し引く制度）、そして補助金制度と制度の実態は多岐にわたる。特に、補助金制度は、海運会社が源泉徴収した所得税を補助金として一部還付するというもので、所得税とは関係しているものの税制ではないとも言える。また、これらの制度の特徴は、船員の雇用の確保を念頭に置きつつも、直接的には海運会社の国際競争力の維持又は強化が制度導入の目的となっており、実際に海運会社が何らかの形で裨益する仕組みとなっている。

ちなみに、欧州委員会の策定した国家補助ガイドラインでは、船員に関する社会保障費及び所得税がゼロになるまでこれらの負担を軽減することが認められており、このような欧州諸国の動きが追認又は容認されている。

もう一つの船員税制創設の流れは、どうやら昔の植民地経営の伝統に根ざしているよ

うだが、海外で働いて得た収入について税金を課さないことで、海外でのビジネス活動を優遇、奨励するといった制度に端を発する。英国では、海外で得た収入について送金基準によって課税するという制度が70年代まで存在してきたが、この制度を英国内の居住者については廃止することになった。その際、一定期間以上国外の労働に従事する者については、その労働によって得た所得の税を軽減する制度が設けられた。この制度は1998年に廃止されたが、船員に限定してこの制度が残され、183日以上英国を不在にする船員については、そこで得た収入について所得税が免除されるという現行制度が創設された。なお、船員にのみこのような制度が残された背景には、英国では、戦争の際に物資輸送のために商船が徴用される可能性があり、その際の乗組員として船員が位置づけられているということがあるようである。一方、フランスでは、そもそも、183日以上海外に滞在した場合、非居住者として扱われ、海外で得た収入については課税されない。このルールを一定の要件を満たす者が容易に利用できるようにするための制度が創設されており、フランス国際船舶制度(RIF)登録船舶で働く船員についても、2005年以降、この制度が適用されることになった。船員以外にこの制度を利用できるのは、天然資源の探査や開発に従事する者や、海外の建設現場での労働に従事する者などである。

次に、詳細な調査を行ったアジアの国、韓国及び中国であるが、韓国では月150万KRW、中国では月2,800元の特別の所得控除(課税の対象となる所得を計算する際に、実際の所得から一定額を差し引くこと)が外航船で働く船員に認められている。このような所得控除は、特殊な労働環境に対する補償や、外貨獲得の奨励等を目的として導入されたものであり、韓国では1970年代に、中国では1980年代に導入されている。

実は、このような所得控除制度は、ヨーロッパでも古くから認められていたようで、例えば、デンマークでは、DIS登録船舶以外で働く船員については、年56,900DKKの特別の所得控除が認められているが、当局者から、これは、控除額が変わっているものの古くからある制度であり、その導入目的については昔のことでよくわからないとの説明を受けた。ノルウェーでは、NIS登録船舶及び外航に用いられるNOR登録船舶について、年7万NOK(現在は8万NOK)又は総所得の30%を上限とする船員のための特別の所得控除制度がある。この制度自体は1992年に創設されたものであるが、その原型は古くから存在したようである。オランダの上述の船員税制も、当局者から、その原型は昔から存在していたものという説明を受けている。昔の制度については、現在の多くの当局者が制度創設の経緯等の詳細を知らないが、長期に洋上で集団生活をする船員の特殊な労働環境、離家庭性、公共サービスを受けられないこと等への埋め合わせ的な意味合いがあることは間違いないようである。ちなみに、我が国では全日本海員組合が船員税制を要求し始めたのは1950年代であって、航海日当が旅費に準じた扱いとなつて非課税とされたのは1954年のことである。

我が国における船員税制創設の可能性

以上のように、「船員税制」には、様々なタイプがあり、その導入の目的や経緯が異なっている。制度の導入目的が異なれば、当然のことながら制度の仕組みや目指すべき効果も異なってくる。そのため、当センターがとりまとめた報告書では、目的別にいくつかの制度のオプションを検討している。これらのオプションをどれか一つ選ぶというわけではなく、組み合わせることも考えられ、そうすると実に多様な「船員税制」のあり方が存在することになる。そこで重要となるのが、我が国において日本人船員、そして船員という職業をどのように位置づけるかということであろう。これによって、何のために船員税制を創設するのか、船員税制創設の目的が決まってくるからである。

次に、既に述べたように、各国には、183日以上海外で働いた者について非居住者と扱ってそこから得た収入については課税しないとか、船員については特別な所得控除を認めるとか、現在の大規模な船員税制に発展し得る種のような制度が古くからあったことに留意する必要がある。これに対して、そのような古くからの制度に相当するものが我が国にあるとすれば、それは、旅費、つまり必要な経費として非課税とされている航海日当かもしれない。だとすれば、航海日当のように経費が非課税となる点を基に我が国の船員税制を創設するというのも一考に値しよう。

一方、航海日当等を種とせずとそれとは別に新たに制度を創設するのであれば、船員税制の仕組みを我が国の現行法制等も考慮しながら様々な角度から議論していく必要が出てくることは当然であるが、そのような仕組みの議論とは別に、新たな制度の創設という点から、実際に新たな制度を導入したドイツから学ぶべきことが多くあるように思う。

ドイツの財務当局者の説明では、源泉徴収税の留保の制度は同国の税制の基本原理に適合していたわけではない。ドイツがこのような制度を導入できたのは、ハンブルグなどのハンザ同盟都市の伝統を残す都市やそのような都市を擁する諸州の海事関係者、荷主である産業界の関係者が一同に声をそろえて要求したからであり、このような活動は2000年以降、国民海事会議（Nationale Maritime Konferenz）として関連業界関係者だけでなく首相までが参加する大きな会議となっている（この会議は現在までに既に6回開催されている）。したがって、我が国において、船員税制が創設されるためには、海事業界及びその周辺業界の関係者が一体となって日本人船員の必要性、そのための税制の必要性を訴えていく必要がある。そして、そのような訴えを国民の多くが受け入れるようになって初めて船員税制の創設が可能となるのではないかと思う。であるとすれば、既に述べた第一の点に再び戻ることになるが、我が国において日本人船員、そして船員という職業をどのように位置づけるかということが最も重要となろう。

国土交通省海事局は、外航船員の所得税等の軽減制度の創設について、平成23年度税制改正要望には盛り込まなかったものの、平成24年度税制改正要望に向けて検討会を設置し、その実現を模索していくことになっている。検討会での今後の議論に注目し

ていきたい。

日本における船員を取り巻く環境(データ)

図 1: 日本の外航船員数の推移 (数値は外航船員数の実数値)

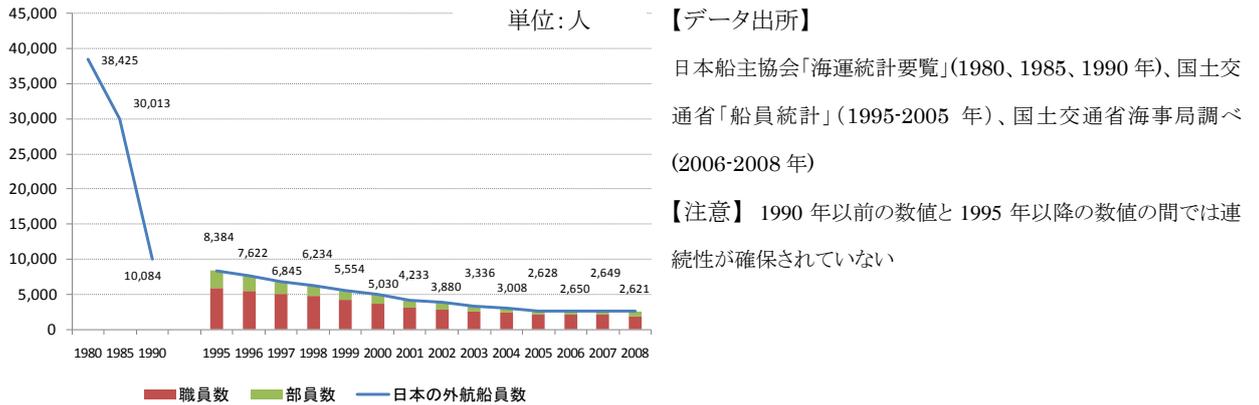


表 1: 日本船籍の貨物船船舶数、船腹量の推移

	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2009
日本船籍の貨物船船舶数(隻)	5,849	6,157	5,840	6,026	5,539	4,669	3,976	3,701
日本船籍の貨物船船腹量(万トン)	3,822.8	3,938.7	3,838.3	2,567.8	1,862.8	1,407.9	1,165.3	1,372.8
船舶数の対世界シェア (%)	15.7%	14.9%	14.2%	14.5%	12.6%	10.1%	8.2%	6.9%
船腹量の対世界シェア (%)	11.6%	9.8%	9.7%	6.4%	4.0%	2.7%	1.8%	1.6%

【データ出所】IHS Fairplay “World Fleet Statistics” 【注意】 対象は 100 総トン以上の船舶

図 2: 日本人船員数の推移

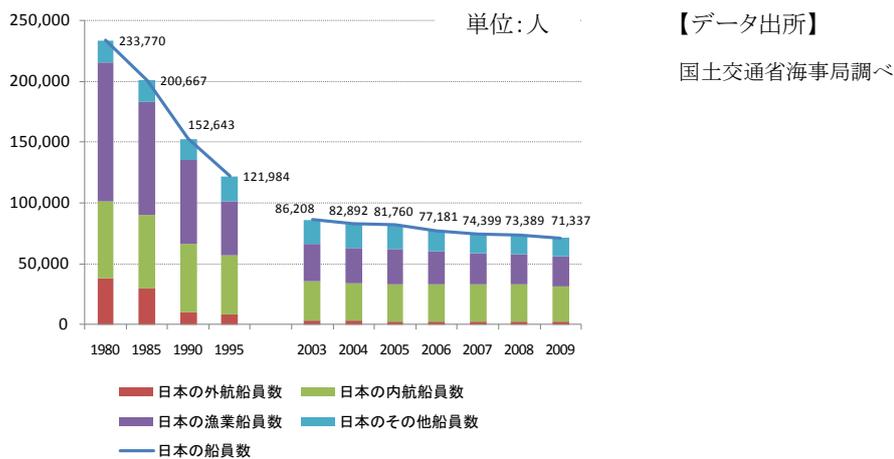
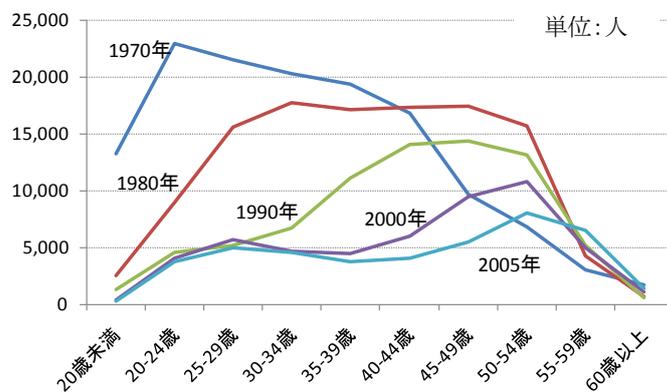


表 2: 日本の船員数の推移(図 3 の内訳、単位:人)

	1980	1985	1990	1995	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
日本の外航船員数	38,425	30,013	10,084	8,384	3,336	3,008	2,628	2,650	2,649	2,621	2,384
日本の内航船員数	63,208	59,834	56,100	48,333	31,886	30,708	30,762	30,277	30,059	30,074	29,228
日本の漁業船員数	113,630	93,278	69,486	44,342	31,185	29,099	28,444	27,347	26,101	24,921	24,320
日本のその他船員数	18,507	17,542	16,973	20,925	19,801	20,077	19,926	16,907	15,590	15,773	15,405
日本の船員数	233,770	200,667	152,643	121,984	86,208	82,892	81,760	77,181	74,399	73,389	71,337

図 3: 日本における船員の年齢構成の推移(1970-2005 年)



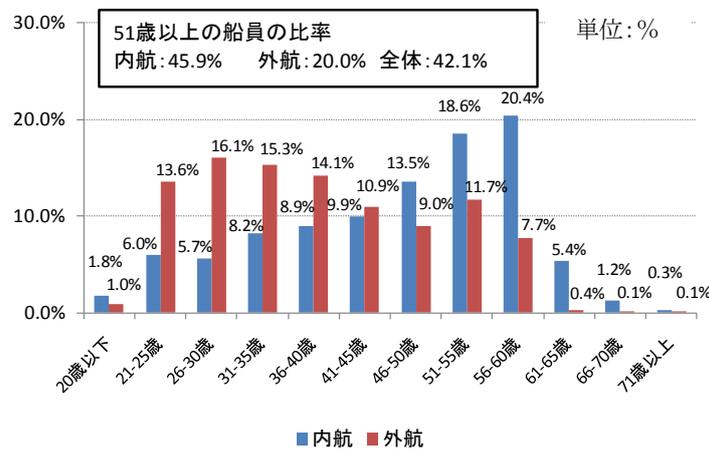
【データ出所】

国土交通省「船員統計」(1995-2005 年)

【注意】

- 1.ここでの保有する船舶の合計総トン数が 1000GT 以上の船舶所有者に雇用される船員の数
- 2.貨物と旅客(内航・外航とも)の他、漁船員も含む

図 4: 日本における内航船員と外航船員の年齢構成(2009 年)



【データ出所】

国土交通省海事局「船員労働統計」

表 3: 船員所得税等の軽減制度の有無

調査を行った24か国のうち、8割以上の20か国は、船員の所得税等の軽減制度を有していた。

ベルギー	デンマーク	フランス	ドイツ	ギリシャ
○	○	○	○	○
アイルランド	イタリア	オランダ	ノルウェー	ポルトガル
○	○	○	○	○
スペイン	スウェーデン	英国	中国	台湾
○	○	○	○	×
香港	インド	韓国	パキスタン	シンガポール
○	○	○	○	○
タイ	オーストラリア	カナダ	米国	
○	×	×	×	