

第4回「海事フォーラム」における五十嵐副会長スピーチ

当協会は、今年度の事業計画の主要課題として、「トン数標準税制の適用範囲の拡大」および「ソマリア沖・アデン湾における海賊問題」などを掲げ、国土交通省をはじめとする関係各方面に理解を求めています。

今般、10月5日に開催された日本海事新聞社主催の第4回海事フォーラムにおいて、当協会五十嵐副会長から、これら2つの課題に関する当協会のスタンスについてスピーチを行ったので紹介いたします。

【五十嵐副会長スピーチ】(全文)



日本船主協会副会長の五十嵐でございます。
本来であれば、当協会会長の芦田がお話しすべき所ではありますが、若干役不足ではありますが、私より、いわゆる「トン数税制問題」と「ソマリア沖海賊問題」という、日本船主協会が現在直面しております二大課題につき、説明をさせていただきます。

まず「トン数税制問題」から始めさせていただきます。皆様よくご存知のように、日本の法人課税は法人所得税の形で、国・地方合わせて、課税所得の約40%が課税されています。この40%自体が世界の中でも極めて高い水準にあり、来年度より5%の法人減税が行われることになっておりますが、先の大震災の影響で、減税幅が当面実質切り下げられる方向で議論をされていること、皆様ご存知の通りです。

国により偏差は激しいものの、他の海運先進国の実効税率は25%~30%強の間に集中しており、日本の39.54%という法定実効税率は法外に高いものといえ、よしんば5%の減税がなされたとしても、依然企業にとっては、日本は拠点を置くに魅力的とは言えないでしょう。

しかしながら、グローバル化の進展により、日本企業の多くはその生産拠点、営業拠点を海外に展開していきました。日本の電機、自動車などの大手メーカーさんたちはその結果、日本での課税所得が相対的に低下し、日本での納税比率は40~60%まで下がってきています。即ち、海外で相対的に低い実効税率を享受し、少なくとも連結ベースでの実効税率は実質的に相当下がり、また特にメーカーさんは進出時に相当な投資減税等を更に享受しているものと思われま。

これに対し日本海運企業は、他産業に比べてもグローバル化は勝るとも劣ることはない水準にもかかわらず、国内納税比率は90%超と、極めて高い、即ち高率な日本での所得税を払わざるを得ない状況が続いています。

いわゆるビジネスの太宗を占める「海運業」に関しては、その船の国籍、航路、顧客の国籍等々に全く関連なく、日本に法的な本社を置く会社が運航する限り、その運航利益の全てを日本で課税される仕組みとなっていますし、今や所有船の大部分を占める便宜置籍船の所有会社の益金も、親会社である日本本社で課税されているのが、他産業と大きく異なる点です。

これだけでも外国の海運会社に比し税制に相当な競争力劣位にあるわけですが、これに加えてこの15年で世界中の海運国に急速に普及した「トン数税制」が日本の海運会社の相対的競争力を更に殺ぐ形となっています。

「トン数税制」そのものは極めて単純な外形標準課税形式で船舶の所得税に代替するもので、対象船舶のネットトンに応じて毎年定額の税金を支払うことにより、通常の法人所得税支払いを免除される制度です。

先にお話ししたような、各国共通の問題である海運会社への課税の他産業会社と比較した場合の不公平感、また市況に連動して激しく変動する海運業収支にともなう税収の大幅な変動、自国籍船及び船員の急速な減少に対する危機感、そして何よりも自国の海運会社はその国からシンガポールのような海運優遇税制を打ち出した国へのエクソダスが起きるのではという危機感、これらが相俟って、「トン数税制制度」は急速に普及しました。

トン税制度の魅力は、税負担の安定等々ありますが、海運企業にとっての最大の魅力はその税額の低さにあります。

大きさの異なるバルカーでその税額をイメージして頂くとすると、一隻あたり年額で、ハンディサイズで150万円弱、ハンディマックスで200万円弱、パナマックスで300万円弱、ケープサイズで約400万円となります。もしケープサイズの1隻あたりの年間の利益が1億円とすると、実効税率は4%、2億円とすると2%、現在の約40%の実効税率と等しくなる利益額は1,000万円と、勿論該当する船舶の利益変動に伴い、そのメリットは大きく変化し、欠損状態ではデメリットも発生しますが、常識的、一般的に大変魅力的な税制ということが出来ます。

このような魅力に裏打ちされて、一定の自国籍船の維持・増加義務や、自国籍船員の雇用義務などコスト増の要因はあるものの、1996年にオランダがはじめて「トン税制度」を導入して以来、世界中のいわゆる海運国が、短期間のうちに競って導入を果たしました。

欧州の主要海運国、即ち英国、フランス、ドイツ、デンマーク、等々、そして米国、韓国と導入し、もともと実質的に海運非課税という更に進んだ制度を導入しているシンガポールと香港をも合わせれば、その大部分の所得で伝統的な法人所得税を支払っているのは、いわゆる海運国の中では実質日本のみという状況に陥っています。

今回の世界の海運国間における「トン税制度」普及の特色の一つはそのスピードにあると言えます。

オランダが「トン税制度」を創出・導入して以来、わずか15年で、言い換えればあっという間に「トン税制度」が世界の海運業課税のグローバルスタンダードになってしまい、同制度を導入済みの国の海運企業と、そうでない国の海運企業間に、決定的なそして個々の海運企業の努力で絶対に克服できないコスト競争力の差をもたらしてしま

ったと言えることです。

外航海運業界は、これまでも一度同じような制度上の大変革に遭遇しました。いわゆる「便宜置籍船」がコスト競争力上業界のグローバルスタンダードになるプロセスで、世界中の海運企業が、好むと好まざるとに拘わらず、自国籍船から便宜置籍船に、生き残りを賭けて転換していきました。

勿論その過程では、多岐にわたるヒッチを起こし、軟着陸をするまでに実質的に大変長い期間を必要としましたが、ただ便宜置籍船化の大波は、各国の当時の状況によって多少の差異はあったものの、原則的にどの国でもほぼ同じ条件で、その過程を乗り切ることができました。

今回の「トン税制度」の波は過去の便宜置籍船化の波に匹敵する大変化だと考えていますが、今回は税制であるだけに、国の決断がない限り、その国の海運会社は劣後の競争条件で戦わざるを得ないという、企業の自助努力を超越した問題である点が大きな違いとなっています。

さて日本でも 2008 年に、関係各位のご尽力によりトン税制度が導入されました。ただし、その段階では対象船舶を日本籍船に限定したため、対象船舶が外航海運全運航隻数の 4～5%にとどまり、大多数を占める外国籍船が対象外のため、税務上のメリットも限定的なものとなっています。

今年度の税制改正では、先の大震災時に経験した、日本の海運会社が運航する船舶が、その国籍に拘わらず如何に経済安全保障上重要な役割を果たしたか、そして果たしているかという事実に基づいて、そして今説明したように「イコールフットィング」が日本海運企業の生き残りのための必須条件だという認識にたつて、その適用範囲に一定の条件はつけるものの、日本籍船に加え、外国籍船に拡大するよう要望しています。

日本にトン税制度が導入されていなかった期間、そして導入後も日本籍船を対象が限定されていた期間の、外国海運会社との税負担の差、イコールキャッシュフローの差、そして累積された内部留保の差は莫大なものがあります。

ただ終わったことは言っても仕方ありません。来年度以降は是非とも世界単一市場で戦わざるを得ない海運企業として、外国海運企業と少なくとも税制面ではイコールフットィングで戦える今回の要望を、是非とも認めていただいて、少なくとも制度上の致命的なハンディキャップを取り除いていただきたいと切にお願いする次第です。

次に、もう一つの大きな課題、「海賊問題」について申し上げます。

かつて 80 年代 90 年代を通じて、海運業界を悩ませた海賊問題といえばマラッカ海峡周辺の海域での海賊問題でした。日本海運会社の運航船が何隻かシージャックされたこともありましたが、日本政府のリーダーシップの下、周辺諸国の海賊取り締まり体制が徹底され、現在でも根絶とはいえないものの、そのリスクは大幅に減少しました。

それに替わるように 2000 年代前半から活動が活発となったのが、ソマリア沖の海賊問題です。ソマリアは 1970 年代以降、長期にわたる内戦状態が続き、何度か暫定政権樹立、国連による介入等が試みられてきました、残念ながら事実上の無政府状態が続いています。

それらの過程で流出した高度の武器を手に、母船から高速の小型艇を送り出す形で、且つ原則としてその対象船を乗っ取る形で、船舶を抑留し、乗船中の船員を人質とし、その解放のために身代金を要求するというのが彼らの標準的な海賊行為です。

アデン湾水域が、アジア・中東と欧州を結ぶ基幹航路であり、マラッカ・シンガポール海峡水域の約9万隻には及ばないものの、年間約2万隻の商船が通航し、その約10%弱は日本商船隊が占めています。

日本・欧州を結ぶコンテナ船、自動車船が日本関係通航船の3分の2を占め、ある意味でその動向次第では、日本経済の息を止めかねない極めて重要な水域であり、言い換えればとてつもないリスクを抱えた状況が継続していると言えるでしょう。

ソマリア近海及びアデン湾・紅海水域での海賊事件の件数は、2006年の20件から、2008年には111件に、そして昨年2010年には219件へと、後で説明します対策がいろいろ取られているにも拘わらず急増し、その結果、2010年には何と48隻がハイジャックされました。現在でも漁船も含め17隻が抑留中で、378名の船員が人質として、ソマリアの港で解放を待っている悲惨な状況にあります。

このような状況に対応するため、2008年以降、国連安全保障理事会の決議に基づき、各国の艦船がこの水域に派遣され、通航商船の護衛に当たっています。現段階で日本から派遣された2隻も含め33隻がその任務に当たり、また日本から派遣された2機も含め、9機の哨戒機が同水域の海賊活動に対する哨戒活動を行っています。

特に日本では2008年の日本籍タンカー襲撃事件を機に、危機感が高まり、日本船主協会として艦船派遣も含めた対応を政府に要請し、政府・国会関係者のご尽力により、2009年3月には、「海上警備行動命令」により、自衛艦及び哨戒機が派遣され、6月には、「海賊対処法」も成立いたしました。

艦艇を派遣いただいて以降今年8月までにほぼ300回弱に及ぶ護衛活動に従事していただき、日本商船隊約600隻を含む、2100隻の商船護衛をしていただき、また哨戒機も派遣以降500回を超える哨戒任務に従事していただき、同水域の安全通航にとって欠かせない存在となっており、この場を借りまして改めて護衛・哨戒活動の関係者各位に厚く御礼を申し上げます。

しかしながら、このような各国政府の取り組みにも拘わらず、襲撃件数及びハイジャック件数も必ずしも沈静化する様相を示していません。

本年1月以降でも既に海賊襲撃事件は180件に及び、結果的にハイジャックされた船舶数も昨年に比べ若干ペースダウンはしているものの、既に22隻に及んでいます。

アデン湾水域の警戒強化に、アデン湾内でのハイジャック件数は激減したものの、湾外のより東方、そしてインド近海、そしてより南方のタンザニア沖と、海賊の活動水域が、従来の護衛水域を大きく超えて、拡大しており、特にペルシア湾と極東を結ぶ水域での活動拡大は、これまでの貨物船に加え、日本への重要なエネルギー輸送への影響が懸念されています。

この水域での、海賊活動の沈静化のためには、ソマリア自体の政治的・経済的自立、即ち海賊収入に依存しない、あるいはできない体制への移行が必須であり、国際的支援もまた必須ですが、短期的に達成できるものとも思えません。

当面、海賊活動が続く限りは、現在の護衛活動を継続していただくと共に、状況が許すのであれば、海賊の活動水域拡大に対応して、護衛艦または補給艦の追加派遣を検討していただきたいと思います。

以上二点御説明いたしました。外航海運は他産業に先駆け、早くから厳しい国際競争にさらされ、保護もない代わりに規制も相対的に薄い産業として、懸命にコスト競争力強化も含め、それぞれの会社が生き残りをかけ経営努力を続けてきました。

その結果幸いにも世界の海運会社上位5社に3社が入り、従来 of 海運立国という日本の産業構造を支えることができる競争力を自助努力で達成してきました。ただ、今ご説明した、税制上イコールフットィングと、海賊から輸送ルートを守る安全保障的な側面は、民間の個社の努力の範疇を超えた問題であり、その解決のためには日本政府にお願いせざるを得ない問題となっています。

特に、トン数税制に関しては、日本のみがそれを本格適用しない状況が今後も続くということになると、一部の海運会社は防衛上、勿論コンプライアンスの許す範囲内で、海外への移転を真剣に検討することも起きうるという危惧感を持っています。

トン数税制の完全適用が、日本で外航海運企業が存続していくための最低必要条件だという認識を共有していただけると幸いです。

ご清聴ありがとうございました。

以上