

韓国海運政策をめぐる最近の動向に関する一考察

尹 宋 漢
(流通経済大学大学院博士後期課程)

目 次

- 1 はじめに
- 2 韓国海運政策の基本理念
 - 2.1 海運業界の合理化・統合の推進
 - 2.2 海運業の保護育成施策
 - 2.3 外航海運における規制緩和の推進
- 3 最近における外航海運政策の展開
 - 3.1 外航海運業支援に関する政府の基本方針
 - 3.2 最近の主な外航海運支援策
- 4 結論

1 はじめに

韓国の海運政策は国内船社の保護・育成政策から1990年代以降、民間主導による競争力強化を図る規制緩和政策へと転換している。このような展開を続けている韓国の外航政策を調査するため、日本政府は2004年3月に調査団を構成し、国際船舶制度推進調査を行った。本稿はごく最近の動きにも言及しながら、その調査結果の概要を紹介するとともに、若干の私見を述べるものである。

韓国の海運業界は、1980年代の海運不況期において、政府主導のもと大幅な合理化・統合が進められた。その後、1996年12月にはOECDに加盟し、大幅な規制緩和が進められ、外航海運政策は政府主導による保護的な育成施策から、民間主導による施策へと転換することとなった。

こうした流れの中で海運業振興施策として実現した制度は、1997年8月に制定された「国際船舶登録制度」である。この制度の導入により、国際船舶として登録された船舶に対する税負担が従来の約1/2に軽減された。次いで、2002年4月に第二船籍制度である「済州船舶登録特区制度」が導入された。さらに、法人税についても、韓国外航海運の国際競争力を確保するため、「トン数標準税制」が2005年1月から導入された。資金調達支援策として、船舶確保が難しくなった韓国の船社のために2002年5月に「船舶投資会社制度」が導入された。

一方、韓国の外航船社が雇用する韓国人船員数は、20年前の1985年と比較すると、約7

割の水準にまで急激に減少している。その背景には、船員という職業が敬遠されて船員志望者が少なくなり、船社もコスト競争力の観点から外国人船員の雇用拡大を進めたことがある。

このように韓国籍船のコスト競争力強化のために様々な民間主導による競争力強化を図る規制緩和政策へと転換している。

2 韓国海運政策の基本理念

2.1 海運業界における合理化・統合の推進

韓国の海運業界では、1980年代の海運不況期において、政府主導のもと大幅な合理化・統合が進められた。1983年12月に「第21次産業審議会」において「海運産業合理化計画」が議決され、この合理化計画を裏付ける法律として1984年8月に「海運産業育成法」が制定された。同計画は、韓国船社間の統合や合理化に参加した船社について、①「租税減免規正法」による登録税、取得税、特別付加税の減免、②市況が好転するまでの船舶購入、それに関わる元利金の償還猶予、③計画造船資金の返済期間の延長、特別外貨の貸出融資、④中古船舶の改造資金の支援など、金融及び税制上の支援を中心に行うものであった¹⁾。

この計画に基づき、政府主導で外航船社の統廃合が進められた結果、外航船社の数は110社から34社²⁾にまで減少した。この外航船社集約の目的は、韓国船社間の過当競争を防ぎ、さらに外航海運の国際競争力を強化することにあった。

2.2 海運業の保護育成施策

上記の「海運産業合理化計画」に基づいて、①一部の貨物における輸送権を韓国船社に留保する「貨物留保制度」、②資本金規模・保有船舶数に応じて海務士及び海技管理士の雇用を義務付ける「海務士及び海技管理士制度」等の施策が導入された。また、当時の韓国の海運業は、①事業参入については免許制、②定期航路の運賃については申告制がとられるなど、政府の規制に基づく海運業の保護育成政策がとられていた。

船舶の調達については、1962年以降の「計画造船制度」により、船社の船舶取得が奨励された。同制度は「造船奨励法」に基づき、①自己資金10%、政府の補助金40%、国内金融機関からの融資50%、②船社負担を軽減するために船舶を建造した後に担保を取ること、③利子率5%、償還期間15年、鉄鋼用原料や木材など、原材料の輸入関税を免除するなどの画期的な内容で運用されていた。

その後、1976年以降「海運・造船総合育成方策」が実施され、これに基づく計画造船制度は、自己資金10%（コンテナ船は5%）、国内金融機関からの融資50%（同55%）、外国金融機関からの融資は40%というスキームで運用されていた。しかしながら、前述の「海運産業合理化計画」の実施以降、政府の資金不足や外航海運産業の縮小等により、事実上、韓国外航船社における船舶調達は制限されていた³⁾。

2.3 外航海運における規制緩和の推進

1967年以降、韓国は自国発着貨物について、自国船社に対する貨物輸送の優先権を与えるため、外国籍船による輸送についてはウェーバー（自国船不就航証明書）の取得を義務付ける「ウェーバー制度」（貨物留保制度）をとってきた。そのため、かつては、日韓貨物定期航路において韓国籍船がほぼ独占的な輸送を行っていた。しかしながら、日韓海運当局間協議等を受けて、日韓定期航路におけるウェーバー制度は1995年1月に廃止された。

さらに他国との航路についても、1996年12月の韓国のOECD加盟に際し、韓国船に留保されていた貨物のうち、肥料原料・穀物・石油化学及び原油についての留保が同年12月までに撤廃されたほか、政府指定貨物3品目（石炭・鉄鉱・LNG）に関する貨物留保措置についても1998年12月までに留保が撤廃された⁴⁾。

この他、外航海運における規制緩和政策として、①航路開設について1996年に免許制から登録制への変更、②1999年に外国船社による韓国内での支社設立の許可制から申告制への変更、③外国船社による韓国籍船所有の認容、等が実施された。

さらに、韓国の海運市場における自国及び外国の船社のより自由な事業活動を保証するために、外航海運事業への参入基準が1999年に緩和され、500百万ウォン（約62.2百万円）⁵⁾以上の資産及び5,000総トン以上の船腹を保有する船社であれば参入可能となった⁶⁾。

現在韓国では、①安全と環境に関わる事項、②韓中航路における行政指導を除いて、特に厳しい規制は行っていない⁷⁾。政府としては行政手続の緩和により、船社の自由な活動を支援することに重きを置いている。

3 最近における外航海運政策の展開

3.1 外航海運業に関する政府の基本方針

1) 自国籍船と自国人船員に対する考え方

(1) 政府

韓国では自国籍船を確保する意義を、優良な船舶の確保によって、①安全な航海を支援し、②海運産業の維持保全（確保）を図り、③優秀な自国人船員を確保することに求めている。

また、自国人船員を確保する意義も、①優良な船員の確保、②安全な航行の支援等に求めている。しかし、自国籍船のコスト競争力を確保していく必要性や、自国人船員の高齢化の進展及び船員志望者の減少等から、労使間の合意を前提とした外国人船員の配乗要件の緩和を政策的に進めている。

なお、この問題に関しては、外国人船員の配乗要件の緩和を求める船社側の立場と、韓国人船員の雇用を主張する労働組合側の立場を調整することが、政府の役割と考えられている。

(2) 船主協会と船社

自国籍船確保の意義についての船主協会・船社の見解は明確ではない。韓国では、①BBCHP (BareBoat Charter Hire Purchase；国籍取得条件付裸用船) 以外のいわゆる便宜置籍船の法的な位置付けが曖昧であり、船社が便宜置籍船を活用している実態を積極的には明らかにしていないこと、期限付きの便宜置籍船であるBBCHPは、船舶検査や配乗要件など運航面に関して韓国法令の適用を受けるため、運航コスト面において自国籍船との差がないこと等によるものと考えられる。

他方、自国人船員の確保について、①船舶と陸上との間における円滑な連絡体制やコミュニケーションの確保、②船内秩序の維持、③安全な船舶運航や十分なメンテナンスの確保等の観点から、一定の意義が認められている。しかし、自国人船員のコスト競争力が低下してきていることから、韓国外航船社のコスト競争力強化のために、船員配乗要件の緩和を求めている⁸⁾。ただし、海運産業の長期的な発展のため、海技・ノウハウの伝承を担ううえで必要最小限の自国人船員を確保することは考えている。

(3) 船員の育成

韓国の外航船社に雇用されている韓国人船員数は、2005年12月現在7,402人⁹⁾となっており、20年前の1985年と比較すると、約7割の水準にまで急激に減少している (表1 参照)。その背景には、船員という職業がいわゆる「3D」¹⁰⁾職種として敬遠されて船員志望者が少なくなり、船社もコスト競争力の観点から外国人船員の雇用拡大を進めたことがある。

最近、船員の高齢化が進んでいることに加え、船員志望者の数が減少傾向にある現状を勘案すると、今後の自国人船員の減少は避けられないとの見通しで、官民ともに一致している。

韓国では、①船員養成体制の改善等の中長期的な船員需給安定化対策、②船員労働環境の改善、③船員保険・福祉制度の改善、等の施策を検討・実施しているものの、抜本的な解決には至っていない。そのため、今後は韓国人船員 (職員及び部員) の確保より、①韓国人船舶職員 (海技士) の確保、②外国人船員の質の確保・向上がより重要な課題になると認識している。

表1 韓国船社に雇用されている韓国人船員数の推移 (2006年度6月現在)

(単位：人)

年度	職員	部員	計	年度	職員	部員	計
1980	4,577	5,982	10,559	1998	4,140	3,075	7,215
1985	4,410	6,709	11,119	1999	4,028	2,839	6,867
1990	4,251	5,304	9,555	2000	4,014	3,897	7,911
1991	3,963	5,002	8,965	2001	3,423	3,459	6,882
1992	4,021	4,824	8,845	2002	3,754	3,873	7,626
1993	3,676	4,198	7,874	2003	4,192	2,303	6,495
1994	3,752	4,167	7,919	2004	4,716	2,216	6,932
1995	3,899	3,994	7,893	2005	5,147	2,255	7,402
1996	3,943	3,557	7,500	2006	5,312	2,183	7,495
1997	4,109	3,230	7,339				

資料：韓国船員福祉センター『韓国船員統計年報』、各年度より作成。

なお、外国人船員の質の問題については、外航船社の配乗外国人船員が2006年2月現在、中国724人、インドネシア337人、ベトナム18人、ミャンマー521人、フィリピン829人、合計2,429人¹¹⁾と少ないことに加え、船員の殆どが部員であるため、政府は韓国籍船の航行の安全に影響を与えるようなレベルには達していないと判断している。

2) 海運産業における中長期発展計画

韓国は「東北アジアにおける物流中心国」となることを国家目標としている。政府はこの目標を達成するために、海運産業を国家発展のためのリーディング産業として位置付け、海運業に関する国家計画として「海運産業における中長期発展計画」を策定している（2001年6月に国家計画として公告）。

現在の中長期発展計画は、海運法第44条（海運産業における長期発展計画）に基づいて策定されており、産・研の専門家と海運業界の広範な参加の後、最終的に国務会議の審議・議決を経て、国家計画として確立された。また、この計画は、2000年2月に海洋開発委員会の審議を経て確定された海洋関連の最上位の国家計画である「海洋開発基本計画」（Ocean Korea 21：OK21）を具体化する計画として策定されたものである。

中長期発展計画のなかでは、①2001年から2010年までの中期の実践計画と（表2参照）、②2020年までの長期ビジョンが提示されており、これらの計画は5年ごとに策定される。2007年度には3兆9663億ウォン（4,940.7億円：前年対比69%増）を投資する計画が今年6月27日に国務会議で確定された。

また、この計画では、基本的なビジョンとして「海運を中心とした物流富国の実現」を掲げており、このビジョンを達成するための3大基本目標として、①持続的なコスト競争力の確保、②高品質の複合サービス提供、③世界海運秩序の主導・新規市場の開拓の3点を設定している。さらに、これらのビジョンや基本目標を達成するための基本戦略や重点推進課題が提示されている。基本戦略として、①世界の海運先進国としての成長基盤の構築、②グローバル競争力を具備した海運産業の育成、③世界の海運市場をリードする先進的な海運サービスの提供、④海上物流における連携強化、⑤朝鮮民主主義人民共和国との海運協力の拡大をあげている。

表2 主な中期の実践計画

内 容	2004年	2005年	2007年	2011年
運航船隊 (DWT)	2,680	2,800	3,200	4,000
海上荷動き量シェア (%)	3.9	4.0	4.1	4.3
自国船員配乗率 (%)	62	62	64	68
海運収支黒字割合 (%)	30	30	30	30
船舶ファンドによる自国籍船隊船腹量 (千GT)	1,425	1,461	1,535	1,694

資料：韓国海洋水産部より作成。

3.2 最近の主な外航海運支援策

1) 国際船舶登録制度

海運産業の国際競争力を高めて国民経済の発展を図ることを目的として、国際船舶の登録と国際船舶に対する支援等に関する事項を規定した国際船舶登録法（法律第5365号）が1997年8月22日に制定された。2005年末の国際船舶登録数は、579隻となっている。

この国際船舶は、海洋水産部¹²⁾の長官が承認する資格証明書を持った外国人船員を乗船させることができる。外国人船員の乗船の基準及び範囲は、船員を構成員とする労働組合の連合団体（全国海上産業労働組合連盟）、海運法第57条の2の規定による外航貨物運送事業者の協会（韓国船主協会）等、利害関係者と関係中央行政機関の長の意見を聞いて、海洋水産部の長官が定めることとなっている（同法第5条）。また、政府は国際船舶に対して租税の減免その他必要な支援を行うことができる（同法第9条）。

上記法律5365号第5条によれば、外国人船員配乗は2005年10月から原則として職員1人、部員7人までとされているが、国際船舶については、各船社の雇用外国人船員数合計が、保有隻数に1隻当たり配乗可能外国人船員数を乗じた数の範囲内であれば、船舶によっては8人以上の外国人船員の配乗が認められている。これは「船社別T.O制度」¹³⁾とよばれる仕組みで、8人という外国人船員の配乗要件が、船社が保有する船舶全体における1隻平均の数値に基づいて判断される制度となっている。

2) 船舶投資会社制度

(1) 制度導入の背景と目的

従来、韓国の船舶金融市場は発達が遅れており、韓国船社はやむなく新造船の資金調達を英国、ドイツ、日本などの海外マーケットに大きく依存していた¹⁴⁾。しかし、1997年の通貨危機以後、韓国船社は高い負債比率が災いして船舶確保のための資金調達が困難になり、新造船の発注が殆どできなくなっていた。さらに借入金に占める外貨比率が高かったことから、ウォンの下落が経営を大きく圧迫することとなり、所有船の一部を海外に売却せざるをえなくなった。

上記のような背景から政府は、民間資本の導入を自由化する船舶投資会社法（第6701号）を2002年5月に制定した。同法は、船舶投資会社の設立及び運用などに関して必要な事項を整備することで船舶に対する健全な投資機会を提供して海運産業の活性化など、国民経済の発展に貢献することを目的にしている¹⁵⁾。これは弱体化した韓国海運と外航商船隊を整備強化するために、船舶金融市場の確立を目的とするものである。同法の導入によって、3兆3,000億ウォン（約4,110.7億円）の船舶金融市場が形成されるものと見込まれている¹⁶⁾ほか、今後の20年間で約4,620万総トン、60兆ウォン以上（約7兆4,740億円）もの船舶確保需要を創出すると予想されている¹⁷⁾。

船舶投資会社は、本船をオペレータに用船して得られる用船料収入の90%をパートナー（投資家）に配当する。保有船舶を売却した際の価額の80%は、税控除可能な損金とみなされる。

(2) 制度の主な内容

船舶投資会社¹⁸⁾は単一目的のために設立される会社であり、2隻以上の船舶に投資することは認められていない。船舶の処分以後は自動的に解散するのが一般的であるとみられる。船舶投資会社から船舶を用船して運航するのが船舶運航会社（船社）である。自社の資金で船舶を所有するほか、船舶投資会社からの用船も可能である。

船舶投資会社はいわゆる「ペーパー・カンパニー」に近く、その主要な目的・機能は資金調達であり、海運市場、用船市場等に関するノウハウは持っていない。したがって、船舶の賃貸、売却等に関する業務の代理人もしくは仲介人が必要となる。この代理人としての役割を果たすのが船舶運用会社であり、現在韓国船舶運用(株)、KSF船舶金融(株)、世界へ船舶金融(株)、ソウル船舶運用の4社が設立されている（表3参照）。この船舶運用会社は船舶投資会社からの委託を受けて、船舶の借受人（用船者）を探して契約を行い、手数料収入を得ている（図1参照）。

船舶投資会社の存続期間は最低5年間とされており、発起人は発行する株式の30%以内を引き受けなければならない。同制度の設立は当初認可制（同法第6701号31条）であったが、制度の活性化や投資者の保護を強化するためにこれまで2回にわたって同法を改訂するなど、現在は許可制（同法第7641号31条¹⁹⁾へと強化された。また船舶購入後の増資は認められていない。株主は船舶投資会社が存続する間、当該株式の買換えを船舶投資会社に請求することができない。しかし、株式を証券市場に上場することは許可されている。

表3 船舶運用会社の現況

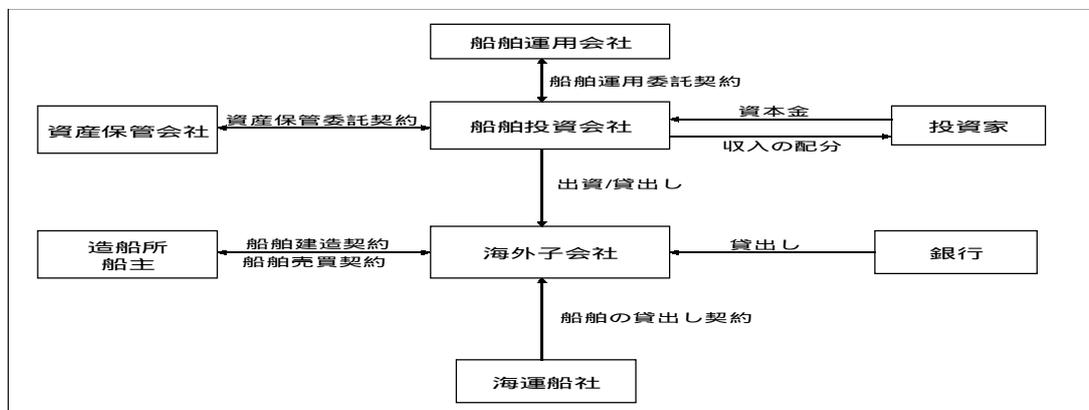
単位（億ウォン、億円）

運用	開始	資本金	主な株主
韓国船舶運用(株)	2003.3	85 (10.6億円)	大宇造船海洋、STX産業銀行、大韓海運、水産協同組合
KSF船舶金融(株)	2004.2	84.7(10.5億円)	K1 SHIPPING、輸出入銀行、ウリ銀行、長錦商船、等
世界へ船舶金融(株)	2005.3	70 (8.7億円)	滄溟海運、三星物産、韓進重工業、ミレエセツ証券
ソウル船舶運用	2005.4	70 (8.7億円)	C&船舶、ウリ銀行、ハナ証券、大韓火災海上

資料：韓国海洋水産部海運物流局海運政策課より作成。

注：（ ）内の値は円への換算値である。

図1 船舶投資会社制度の基本概念図



資料：韓国船舶運用会社。

また、船舶投資会社が直接船舶を運用することはできないほか、船舶投資会社は所有する船舶を最低2年間以上、船舶運航業者に貸し出さなければならない。

(3) 投資家に対するインセンティブ

政府は、個人投資家に対して船舶投資会社から受け取る配当金所得に関する一部非課税措置の導入等、船舶投資に対する税制上のインセンティブを与えている。また、船舶投資会社制度によって新造・購入された船舶は基本的に国内に登録されるが、船舶投資資金の50%以上を外国人から調達している場合には、船舶を外国に登録することを許可している。そのため、外国人投資家の資金を誘導する効果もある。

同様の船舶投資会社制度は他のアジア諸国（日本を含む）では導入されておらず、韓国が最初の導入国であるため、韓国がアジアにおける船舶投資市場の1つの大きなセンターになる可能性があるものと考えられている。

なお、韓国船主協会によると、最近では一般銀行も船舶金融に対する関心を示しつつあり、これまで船舶投資会社に対する資金提供はリース会社を中心に行われてきたが、船舶投資会社法のスキームにより、今後は民間銀行による資金提供が増えるものと予想されている。

3) 国家必須国際船舶制度

(1) 制度の概要

韓国は2000年現在、いわゆる便宜置籍船の割合が世界平均61.8%より10ポイントも高い72%²⁰⁾を占めていた。コスト面等、経済的な目的意識のみに基づく便宜置籍船の増加は、非常時における国防軍事補助手段としての船舶の役割に支障をきし、国民経済的にも大きなダメージを生じさせる危険性を増大させることとなる。このため、国際船舶のうち、戦時・事変あるいはこれに準ずる非常時に国民経済に緊要な物資と軍事物資を輸送するための国家必須国際船舶（国際船舶登録法第3条・第8条ほか）が指定されている。

政府は、非常事態に備えて、国際船舶と船員の効率的な活用のために必要と認める場合には、国際船舶であって、大統領令が定める基準に該当する船舶を関係中央行政機関の長と協議して、国家必須国際船舶に指定できる（同法第8条）。

(2) 国家必須国際船舶の指定基準

国家必須国際船舶の指定基準は以下のとおりである（同法施行令第3条）。

- ・国際総トン数2万トン以上かつ、船齢が15年以下の船舶。
- ・国民経済または国家安保に重大な影響を及ぼす物資であって、海洋水産部令が定める物資を運送する船舶。

なお、「海洋水産部令が定める物資」とは軍需品・糧穀・原油・液化ガス・石炭または製鉄原料をいう（同法施行規則第4条）。また、海洋水産部の長官は、大韓民国の国籍を持った荷主と長期運送契約を締結した船舶を優先的に国家必須国際船舶として指定することができる（同法施行令第3条）。

(3) 国家必須国際船舶の配乗条件と徴用

国家必須国際船舶の徴用は、1984年8月4日に制定された「非常備蓄資源管理法」(第3745号)に基づいて、有事の際船社は自社船舶を用いて物資を輸送する義務を負い、船員手帳の保有者は乗船しなければならない。これは国家非常時戦略物資の安定的な輸送、韓国籍船員の維持及び海運企業の国際競争力強化を目的に導入されたものである。

同船舶制度の施行のため、同法第8条、同法施行令第3条及び第4条の規定に基づいて、2006年度に徴用対象船舶は、自国船5隻、BBCHP船25隻²¹⁾となっている。その内訳は、バルクキャリア10隻(645,562GT)、タンカー6隻(830,842GT)、LNG船11隻(1,080,220GT)、コンテナ船3隻(139,810GT)の30隻(2,696,433GT)が指定された。

海洋水産部の長官は、同国際船舶について、外国人船員の配乗を制限することができる。この場合、海洋水産部の長官は、外国人船員の配乗を制限することによって当該船舶所有者等に賃金負担による損失が発生した時には、当該船舶所有者等にこれを補償しなければならない(同法第8条)。

国家必須国際船舶の外国人船員の乗船制限基準は、1隻当たり部員7人以内とされている(同法施行令第6条)。外国人船員の配乗規制に対する損失補償は、国際船舶に対する外国人船員の配乗可能数が8人、同船舶における外国人船員の配乗制限基準が6人となっているため、2人の損失補償が生じている。政府はこの30隻のうち、1隻当たり2人の船員コスト差額に対する補償の財源10億8千万ウォン(1億3千万円)²²⁾の予算を確保している。

政府は今後、糧穀運搬船、タンカー、LPG/LNG船、鉍炭船、コンテナ船など、88隻(6,031千GT)を2012年まで増やす計画である(表4参照)。

4) 済州船舶登録制度(第二船籍制度)

(1) 船舶登録制度導入の背景

最近、韓国は便宜置籍船の自国籍回復(Flagging Back)と海外船舶の自国籍誘致という狙いで船舶登録制度の改編を行っている。韓国の便宜置籍船には大部分が金融の優遇を受けるために置籍するBBCHP船舶が多い。さらに、自国籍船の過重な費用構造のために、一部の船舶を海外に移籍するなど、いくつかの自国籍船社は船舶確保手段の一つとして、便宜置籍船を利用していた。

また、1997年のアジア金融危機以後、外国の金融機関を利用している韓国の外航船社は高額な負債を抱えていた。このような状況から、多くの船社は流動性を確保するために、1997年に53隻(約128万トン)、1998年には50隻(約166万トン)を売却するなど1997年から2001年までの5年間に125隻も売却していた²³⁾。

韓国の関税庁は、BBCHP船舶でない自国籍船社の便宜置籍船は、関税法に基づき、不

表4 国家必須国際船舶の拡大計画(2012年まで)

船主	糧穀運搬船	タンカー	LPG/LNG船	鉍炭船	コンテナ船	合計
隻数(千GT)	3(192)	15(3,346)	33(564)	35(1,767)	2(162)	88(6,031)

資料：韓国海洋水産部海運物流局海運政策課より作成。

正な方法で輸入した船舶で、脱税行為だという見方もあった。自国籍船社の不法行為を事前に防ぎ、自国籍船社の船舶確保と営業活動を保証するために、便宜置籍船制度の見直しが前向きに検討されるようになった。

(2) 濟州船舶登録特区の登録状況

政府は2001年12月27日に国会を通過した「濟州島国際自由都市の特別法」(第6643号第47条)の構想をまとめ、2002年4月1日に「濟州特別船舶登録制度」を制定した。同登録制度に関連して、4月20日に「租税特別制限法」(第6689第6条)が改定・即日発行し、濟州島籍(濟州・西帰浦港)に登録(記録)²⁴⁾した自国籍船舶にかかる税金の多くが免除されることになった。

同登録制度に基づいて濟州島籍に登録した船舶に対しては、国税の法人税(農漁村特別税:取得税減免額の20%)と地方税の登録税(船価の0.02%)の外、取得税として船価の2%、地方教育税として登録税の20%、財産税の20%、共同施設税として船価の0.6~0.16%(トン数別)を永久的に免除し、国際船舶登録船以上に税制上のメリットを付与し、自国籍の国際競争力強化を目指している。

2002年4月の濟州船舶登録特区制度の成立時点において、韓国船(外航船)の約6割が濟州島に登録された。2002年5月31日までに、431隻の韓国船のうち自国籍船173隻、BBCHP船142隻、計315隻が濟州島に登録され、船腹量では韓国船の総船腹量1,197万トンのうち1,121万トン(94%)に達した。港別の内訳をみると、濟州港254隻、西帰浦港61隻となっていた²⁵⁾。その後、2002年10月の368隻、2003年の379隻、2004年の423隻、2005年の538隻と毎年増加している。

2006年9月現在、自国籍船422隻、BBCHP船156隻、計578隻が同登録特区制度に登録されるなど、登録隻数はさらに増加しており、ほぼ濟州に登録されている(表5参照)。

(3) 船社の享受する減税メリット

2005年の登録隻数は538隻(自国籍船387隻、BBCHP船151隻)で濟州船舶登録特区制度により、地方税と国税の138.2億ウォン(約17.2億円)の減税メリットを受けた(表6参照)。

(4) 船舶登録制度の課題

海洋水産部、韓国船主協会及び外航船社、濟州地方政府といった関係各機関は、濟州船舶登録特区制度を肯定的に評価している。韓国船主協会では濟州船舶登録特区制度を、ノ

表5 濟州船舶登録特区制度における船舶登録の状況

(単位:隻)

年 度	自国籍船		BBCHP	合 計
	濟州市	西帰浦市		
2002年10月	304	64	148	368
2003年	216	24	139	379
2004年	269	31	123	423
2005年	353	34	151	538
2006年9月	389	33	156	578

資料:濟州地方海洋水産庁の内部資料などより作成。

注:2002年10月は4月から10月まで、2006年9月は1月から9月までの登録数である。

表6 濟州船舶登録特区制度における租税減免の状況

(単位：百万ウォン、百万円)

年度	地方税			国税	計
	取得税	財産税	地方教育税	農漁村特別税	
2002年	3,101(386.2)	483(60.1)	111(13.8)	620(77.2)	4,315(537.5)
2003年	11,506(1,433.2)	1,856(231.1)	422(52.5)	2,301(286.6)	16,085(2,003.6)
2004年	8,643(1,076.6)	1,964(244.6)	667(83.0)	1,728(215.2)	13,002(1,619.6)
2005年	8,578(1,068.5)	2,687(334.7)	847(105.5)	1,715(213.6)	13,827(1,722.3)

資料：濟州地方海洋水産庁の内部資料。

注：() 内の値は円への換算値である。

ルウェーの第二船籍制度（NIS）のように、条件次第で船長を含めて外国人船員の配乗が認められるような制度として認識している。しかし、これは船員労組との関係上、簡単に実現するものではないと考えられる。

また、現在韓国船（韓国籍の外航船+BBCHP）の9割以上が既に濟州船舶登録特区制度に登録している。他方、この制度は外国籍船の濟州への置籍をもターゲットとした制度であるにも関わらず、現在のところ外国籍船（BBCHP船を除く）の登録実績はない。

関係各機関へのヒアリングによると、官民ともに現行制度のままでは外国船社が船舶を濟州島へ登録するとは考えていない。その理由は、①濟州船舶登録特区制度の認知度がまだ高まっていないこと、②外国人船員の配乗が8名までに制限されていること、③登記・登録の一元化が未だ実現されていないことの3点をあげられる。

今後、外国籍船が登録できる環境を整備し、船社に様々なインセンティブを与えるなど、ヨーロッパのような第二船籍制度として、濟州船舶登録特区制度を改善しなければならない。

5) トン数標準税制度

(1) 施策の検討経緯と関係各者のスタンス

①税制案の検討経緯

海洋水産部では、韓国船社、韓国海洋水産開発院の3者を中心に、税理士・会計士を加えたワーキンググループを設立するなどして、2002年5月から2004年12月にかけて数十回にわたりトン数標準税制の研究や議論を進めてきた。

税制の素案を作成する過程では、ノルウェー、オランダ、英国のトン数標準税制を参考にしたが、この中で特に英国の制度を参考にした。しかし、英国の制度の特徴である「トン数標準税制の適用と船員養成施策とのリンク」（雇用する船舶職員15名当たり訓練生1名の雇用義務）については、韓国のトン数標準税制には取り入れない方向で検討が進められていた。

②関係各者のスタンス

韓国船社及び韓国船主協会は、韓国海運の競争力強化にとって同税制がきわめて有効であるため、できるだけ早期に導入しなければならないとの立場であった。また、海洋水産部も、韓国船社が、欧州諸国を中心とする他国の船社と対等に競争できるような国際競争力を確保するため、同税制を導入する必要性を認めていた。

さらに、財政経済部（財務省）では、他の業界との関係もあって、当初は同税制の導入に反対していた。しかしながら、①短期的には税収減が予想されるものの、海運業は他産業への経済波及効果があるため、減税によって得られた海運業の利益が再投資に回されることによって他産業や個人の所得増が見込まれること、②欧州諸国など諸外国でもこの制度が導入されていること、③そもそも既存の法人税制下において外航海運業界からの納税額が少ないこと等、海洋水産部からの説明を受けることにより、2003年6月、2005年度からの同税制の導入に合意した。

(2) トン数標準税制の概要

トン数標準税制²⁶⁾は欧州諸国での導入が進んでいる。オランダ(1996年1月)、ノルウェー(1996年6月)、ドイツ(1999年1月)、英国(2000年7月)等の諸国で導入されているほか、近時はイタリア、インド等でも導入に向けた動きがみられる。

韓国のトン数標準税制は租税特例制限法の改正(第7332号)により、2005年1月1日から施行された。その主な内容は以下のとおりである。

①海運企業に対する適用税制の選択権の付与

トン数標準税制の導入後、船社に同税制が強制的に適用されることはなく、船社が同税制を選択する場合においてのみ、同税制が適用される。したがって、引き続き法人税の適用を望む船社については、同税制は適用されない。

なお、韓国のトン数標準税制では、一旦既存の法人税の適用を選択した船社でも、同税制の適用を望む場合には、随時の変更(選択)が可能である点が特徴的である。具体的には、課税標準計算特例を適用受ける法人は、海洋水産部の長官からトン数標準税制適用適格企業の確認を受け、管轄国税庁に申請することによって、同税制の適用を受けることができる²⁷⁾。

②拘束期間と適用対象

租税特例制限法によると、制度選択後の変更が認められない拘束期間が5年間に設定されている(同法104条10の2項)。韓国では、拘束期間をヨーロッパのように10年に設定すると、船社に対して中長期的な経営の予測という過度な負担を負わせることになるものと考えている。他方、例えば拘束期間を1年とすると、船社はトン数標準税制と法人税の有利な方を毎年選択することができることとなり、租税システムの安定性が阻害されかねない。以上の理由より、拘束期間を5年にしている。

一方、韓国の商法に依拠して登録された船社(外航定期旅客、外航不定期旅客、外航定期貨物、外航不定期貨物)で、韓国の法人税の課税対象であれば、トン数標準税制の適用を受けることができる。

③みなし利益の計算

みなし利益(トン数標準利益)は、船社が運航する船舶別のみなし利益を合計した金額となる(表7参照)。船舶別のみなし利益は以下の算式による。

みなし利益 = 船舶別純トン数 × 船舶別運航日数 × 1 運航日当たりのみなし利益 × 使用率

なお、運航日数の算定にあたっては、船舶の整備改良補修その他の不可避な事由により、連続的に30日以上運航しなかった場合を除いて、運航したものとみなす。また、対象企業が船舶を貸船した場合には、当該船舶の運航の要否に関わらず、貸船期間を運航日数とみ

表7 トン数標準税制におけるみなし利益

個別船舶の純トン	1 運航日あたりのみなし利益 / 1 トン
1,000トン以下	14ウォン (約1.7円)
1,000トン～10,000トン以下	11ウォン (約1.3円)
10,000トン～25,000トン以下	7ウォン (約0.8円)
25,000トン～	4ウォン (約0.5円)

資料：租税特例制限法第104条の10第8項。

注：() 内の値は円への換算値である。

なす。

(3) 政策目的と効果

トン数標準税制は、①韓国外航海運企業の国際競争力強化に加え、②いわゆる便宜置籍船のフラッグング・バック、③自国船社の他国への移転阻止を目的としている。しかし、フラッグング・バックさせる便宜置籍船の隻数の目標等、具体的な政策目標は設定されていない。英国やノルウェーにおいて当該税制の導入後に自国籍船が増加したという事実から、フラッグング・バック等の効果が期待されている。

韓国船主協会によると、2005年度に法人税からトン数標準税へと変更した船社は、会員76社のうち韓進海運、現代商船などの47社となっており、会員船社の61.8%を占めている(表8参照)。上記のように、船社にとってトン数標準税導入のメリットは、国際競争力の強化に加え、①トン数標準税制は外形標準課税であるため、支払税額を予測することが可能となり、会社経営の予測精度が高まること、②支払税額が為替差益・為替差損に左右されないこと、③節税目的での不合理かつ非計画的な投資を抑制できること等があげられる。

4 結論

韓国の外航海運政策の目的は、①物資の輸送手段の確保、②海運業の振興による付加価値の創出、③外航海運業の国際競争力の確保である。官民ともに海運業が韓国経済に占める重要性や経済波及効果の大きさをあげている。すなわち、海運業を優遇し活性化を図ることが韓国経済全体に資するという考え方がベースになっており、単に海運業のみに対して減税措置を講じるということではなく、海事関連産業も含めて国家産業として発展させていくという観点である。

韓国政府は、本文で述べたように船舶投資会社制度、トン数標準税制度、済州船舶登録

表8 韓国海運大手における法人税とトン数標準税の比較

単位 (億ウォン、億円)

	2004年度の法人税	2005年度のトン数標準税	減税効果	減税率
韓進海運	1,742(216.9億円)	115(14.3億円)	1,627(202.6億円)	94%
現代商船	898(111.8億円)	71(8.8億円)	800(99.6億円)	93%

資料：韓国船主協会より作成。

注：1) 減税効果と減税率は2004年度の法人税と比較したものである。

2) () 内の値は円への換算値である。

制度などを定着させることが進められている。これを中心に「世界一流の海運物流産業育成」を形成するための基盤となる制度として位置付けられている。

この計画の内容は、①船隊規模2,800万DWTへの増強、②世界海上荷動き量の4.0%占有、③海運収支の黒字割合30%及び自国籍船員の配乗率62%となっている。この計画が実現すると2011年には世界5位の海洋先進国として浮上することができると見込んでいる²⁸⁾。

上記のような考え方から韓国は、「世界一流の海運物流産業育成」となることを国家目標としている。政府はこの目標を達成するために、海運産業を国家発展のためのリーディング産業として位置付け、海運業に関する国家計画として「海運産業における中長期発展計画」を策定している。

さらに、韓国政府は2006年3月に国務会議において、海運業をサービス輸出産業として認めて、対外貿易法施行令が改定された。外航海運はサービス輸出により、2004年に182億ドル、2005年には190億ドル²⁹⁾の外貨獲得源となっている。これは半導体、自動車、無線通信器機とともに主要外貨獲得品目として韓国の国際収支改善にも大きく寄与している。

このように、韓国籍船のコスト競争力強化のために様々な民間主導による競争力強化を図る規制緩和政策へと転換している。このように、韓国経済において海運が占めているこの比率を考えると、今後外航海運の役割と重要性を持続的に強化しなければならない。

注

- 1) 財団法人韓国海事問題研究所『海運物流大辞典』、2002年、1,371~1,373ページ。
- 2) 韓国海洋水産部『海洋水産白書』、2002年7月、195ページ。韓国船主協会のヒアリングによれば33社とされている。
- 3) 財団法人韓国海事問題研究所、前掲書、140ページ。
- 4) 運輸省海上交通局(編)『日本海運の現況』、平成9年版、10年版。
- 5) 2006年10月13日現在のレート(1ウォン=0.124567円)で換算。以下、同じレートにて換算する。
- 6) 海洋水産部、<http://www.momaf.go.kr>ホームページ。
- 7) 金亨泰「最近の韓国の海事事情」、海事産業研究所報No433、2002年10月、17ページ。
- 8) ヒアリングによると、韓国船主協会は配乗要件の全面撤廃、または船長のみ韓国人とする配乗要件の緩和を求めている。一方、大手船社では少なくとも配乗人員の1/2程度までの緩和を求めている。
- 9) 韓国船員福祉センター『韓国船員統計年報』、2005年。
- 10) Difficult・Dirty・Dangerousの頭文字をとったものであり、日本のいわゆる「3K」と同じ意味合いで使われる用語である。
- 11) 韓国の外航船員全体に占める外国人船員の割合は約1/3程度である。資料：韓国海洋水産部。
- 12) 海洋水産部(省)は、1986年に大統領令第15135号により、当時の海運港湾庁、水産庁、建設交通部(省)水路局、海難審判院などを統合したものである。
- 13) 船社別T.O(Table of Organization)制度とは、船社が雇用する外国人船員の数が、船社別保有隻数に1隻当たり雇用可能人員を乗じた人数の範囲内であれば、船社が船舶毎の外国人船員配乗計画を任意に決定することを認める制度である。

- 14) 海事産業研究所『韓国で「船舶投資会社法」が成立』、海外海事情報No.1152、2002年6月25日。
- 15) 『船舶投資会社法』第1条。
- 16) 海事産業研究所、前掲。
- 17) 林鐘寛「船舶投資会社制度の活性化のための果敢な租税改革が必要である」、韓国海洋水産開発院『月刊海洋水産』、2002年8月、1～4ページ。
- 18) 韓国金融監督院から2004年度の『最優秀金融商品』として選ばれた。
- 19) 同法は、設立当初の「船舶運用会社の登録等」(第6701号第31条)から、2005年7月29日に「船舶運用会社の許可等」(同法第7641号第31条)へと改正された。その内容は、「船舶投資会社の委託を受けて船舶等資産を運用する業務を行おうとする者は次の各号の要件を取り揃えて海洋水産部の長官の許可を受けなければならない」と強化された。
- 20) 尹宋漢「済州島の特別船舶登録制度の現況と国際競争力」、海事産業研究所報No.436、2002年10月、11ページ。
- 21) 海洋水産部海運物流局海運政策課の内部資料。
- 22) 2006年度の内訳は、指定隻数 30×2 人船員コスト差額(36百万ウォン) = 10.8億ウォン、資料：同上。
- 23) 政府の負債比率規制によって、各銀行は53の系列企業と「財務構造改善のための約定」を締結した結果、該当の船社も1999年まで負債比率を200%に下げられるようになった。このような財務構造を全船社に強要し、海運産業は不利な要因となった。尹宋漢「済州特別船舶登録制度の現況と課題」、海運No.912、2003年9月、30～32ページ。
- 24) 韓国の便宜置籍船の場合、済州島に登録すると二重登録になるため、済州島に登録するときは記録という用語を使用している。この論文では登録とする。
- 25) 尹宋漢「済州船舶登録特区制度の現況と課題」、前掲、31ページ。
- 26) トン数標準税制とは、外航海運企業の利益について、実際の利益ではなく、船社が運航する船舶のトン数(純トン数 $\cdot N/T$)と運航日数に基づいて算出する「みなし利益」に対して課税する一種の外形標準課税である(税率自体は通常の法人税率を適用)。そのため、実際には船社に損失が発生した場合にも税金が課されることになる。
- 27) 租税特例制限法施行令104条8の6項、2006年2月9日に改定。
- 28) 海洋水産部『2005年度上半期の主要政策課題評価』、2005年10月29日。
- 29) 海洋水産部海運物流局海運政策課。