

## 韓国の海運政策

### 1 はじめに

韓国の海運政策決定と実行までの速さには驚かされます。

光陽港、釜山新港の開発は、速さばかりではなくて、その規模の大きさでも度肝を抜かれる国家事業として他国からも容易に見える事例です。しかし、これ以外にも、多種多様なプロジェクトが、国家事業として推進されていますが、それらが韓国内のメディアに載ったときには既に実行に移されていることばかりです。韓国内にいても取り残されてしまいそうになるくらい目白押しに出てきている海運・物流の案件を整理してご紹介いたします。

具体的には、済州島国際都市特別法（2002 年から）、トン税制度実施（2005 年から）、国家必須国際船舶制度（2006 年から運用）、船舶金融制度（2005 年）、総合物流企業育成（2006 年から）、グローバル・ターミナル企業育成（2006 年から）などです。

今回は、主に目下日本で論議が高まっている『トン税制度』の韓国版と、『済州島国際都市特別法』、『国家必須国際船舶制度』についてご紹介します。

### 2 韓国トン税制度(2005 年 1 月 1 日発効)

(1) 韓国を有数の海運国家に育成するために、海運会社の実営業利益でない運行船舶の純トン数と運行日数を基準に算出した個別船舶の標準利益に法人税率を掛けて法人税を算出する方式を採用しました。

トン税制度の選択は個別船社の自由。一度トン税制度を採用すると違反事例がない限り 5 年間は継続する義務。営業利益が出ているときには節税効果が出る仕組みです。(2005 年度の大手海運 6 社の節税効果は後述)

(2) トン税適用資格要件：韓国籍外航船社で、2 年未満の期間で傭船した外国籍船舶の【傭船運航純トン数】<sup>※1</sup> が【基準船舶】<sup>※2</sup> の【基準運航純トン数】<sup>※3</sup> の 5 倍以下であること。

この条件を満たせない船社もある模様で、2005 年にトン税適用を受理された船社は 51 社。因みに、韓国船主協会への登録社数は、93 社（2006 年末現在）。

※1 傭船運航純トン数 = 2 年未満の外国籍傭船船舶の純トン数 X 年間運航日数

※2 基準船舶 = 所有船舶 + 外国籍船社所有船の 2 年以上の傭船船舶

※3 基準運航純トン数 = 基準船舶の純トン数 X 年間運航日数

(3) トン税制度採用による大手 6 社の初年度の節税実績: (出典 Shipping Dily Dec. 15, 2006)

	a	b	c	d
	2005 納税額 (百万ウォン)	通常法人税率 25% 基準での試算税 額(百万ウォン)	減税効果 (百万ウォン)	税減額率(%)
			b-a	c/b x100
韓進海運	11,534	150,594	139,060	92.34
現代商船	7,139	106,178	99,039	93.28
SK 海運	6,420	28,447	22,017	77.40
STX Pan Ocean	4,875	66,931	62,056	92.72
大韓海運	2,286	23,290	21,004	90.18
高麗海運	894	5,908	5,014	84.87
6 社合計	33,148	381,348	348,200	91.31
2004 年対比	-92%			

【参考】百万ウォン=約 13 万円(2007 年1月現在)

(4) 韓国トン税制度の実効性を検証して、2009 年で廃止も:

韓国政府は、3 年に一度、トン税制度の実効性または廃止を検討すると、今年 9 月に警鐘を鳴らしました。それは、トン税制度を継続するためには、トン税導入によって得た利益を、社会還元、韓国籍船隊の拡充、韓国海運産業の競争力向上などに結びつけよ、との警鐘でした。

韓国では他の優遇税制が同じような審査の結果、廃止が決定された事例もあり、関係船社には緊張が走っているとも報じられています。

### 3 濟州国際自由都市特別法 (2002 年 4 月施行)

(1) 船舶の韓国籍登録を活性化するために、濟州島内の開港を船舶登録特区に指定。

(2) 特恵として、船舶の取得税、漁村特別税、地方教育税、財産税、共同施設税が免除される。

(3) 船舶取得価格を 100 億ウォンと仮定すると、2.9 億ウォン (2.9%) 相当の租税減免効果がある。

(4) この特別法の恩恵を享受している船舶は、492 隻 (2005 年 4 月末現在)。濟州市登録が 339 隻。西帰浦市が 32 隻。

特別法が施行された当初は大型船社しか利用していなかったのが、その恩典が知れ渡るにつれて中小船社にも利用が増えているとのこと。

### 4 国家必須国際船舶の指定 (2006 年施行) (国際船舶登録法第 8 条)

(1) 海洋水産部長官 (大臣) は、国家非常時に備えて国家必須国際船舶を指定できるというもの。

(2) 指定を受ける船舶の条件は、①総トン数 2 万トン以上で船齢 15 年以下、②国民経済または国家

保安に重大な影響を及ぼす物資を輸送する船舶。

(3) 海洋水産部令が定める特定物資とは、軍需品、糧穀、石炭、鉄鋼原料、など。

(4) 国家必須国際船舶の指定を受けた船舶は韓国人船員だけを乗船させる。外国船員との経費格差は政府が補填する。

(5) 2006年1月、30隻が指定をうけた。指定を受けた船種と船社別の指定船舶数の明細は下記のとおり。

船種	隻
バルク船（糧穀運搬船、鉱炭船）	10
油槽船	6
LNG 船	11
コンテナ船	3
合計	30

船社	隻
現代商船	7
韓進海運	6
STX Pan Ocean	4
大韓海運	4
SK 海運	4
巨洋商船	1
高麗海運	1
大林H&L	1
三善ロジックス	1
昌明海運	1
合計	30

##### 5 【おまけ】韓国国籍船社の保有船腹量上位 20 社（出典：SHIPPING DAILY 2006.7.18 号）

自社所有船と国籍取得条件付裸傭船（BBCHP）を合せた船腹量です。

（表は次ページ）

順位	船社	2006.6 現在		2004.6 時点		GT増減量
		隻	GT	隻	GT	
1	現代商船	35	2,557,232	36	2,573,125	-15,893
2	韓進海運	41	2,408,262	45	2,589,919	-181,657
3	STX Pan Ocean	50	1,550,812	46	1,427,310	123,502
4	SK 海運	17	1,541,279	14	1,351,999	189,280
5	大韓海運	21	1,455,240	14	984,882	470,358
6	巨洋海運	12	948,346	11	873,069	75,277
7	昌明海運	10	367,648	7	150,985	216,663
8	EUKOR	8	354,995	3	125,862	229,133
9	世洋海運	6	264,048	5	225,808	38,240
10	C&海運	3	181,739	3	146,032	35,707
11	高麗海運	17	177,779	17	177,808	-29
12	KSS海運	11	171,921	9	121,882	50,039
13	三善ロジックス	6	137,625	5	90,844	46,781
14	長錦商船	11	115,211	9	96,376	18,835
15	興亜海運	24	111,686	26	98,983	12,703
16	Stellar 海運	1	92,866	1	92,866	0
17	封臣(善友海運)	7	86,072	na	na	86,072
18	東亜商船	1	77,273	na	na	77,273
19	中央商船	2	76,187	1	25,683	50,504
20	大洋商船	2	72,929	na	na	72,929