

《論 文》

邦船社の海外置籍におけるシンガポール置籍の意義

合 田 浩 之

目 次

はじめに
1. シンガポールと海運経営
2. 日本政府と企業の国際経営
3. 新しいシンガポール置籍の意義
おわりに

キーワード：便宜置籍船，シンガポール，法人税

はじめに

本稿では、日本の外航海運会社による、その船隊のシンガポールへの置籍について考察する⁽¹⁾。

日本の外航海運会社（以下、本稿では、実務界での慣行に従い「邦船社」と略記）は、その船隊を自ら直接所有せずに、海外に設置した子会社に所有させることによって、海外に置籍する事がほとんどである（図表1）⁽²⁾。

このように、海運会社がその船隊を、本社が登記されている国（以下、「本国」と略記）ではな

い外国に置籍する実務慣行を便宜置籍（FOC: Flag of Convenience）と呼び、そのような船を便宜置籍船（FOC Vessel）と呼ぶ。またそのような置籍を許す国を便宜置籍国（FOC Country）と呼ぶ。このような実務慣行は、日本に特有のことではなく、主要な海運会社は、おおむね一般的に行っている⁽³⁾。

便宜置籍は、海外に設置した子会社（現地法人）に船（運送用役の生産設備）を所有させるということであるから、経済学的には本国から当該国への資本輸出であり、直接投資である。しかし、なぜそのように表現せずに、さらにいえば、海外置

図表1 日本商船隊の内訳

船 籍	隻 数	千総トン	構成比	船 籍	隻 数	千総トン	構成比
パ ナ マ	1,786	72,370	66.5%	香 港	100	4,166	3.8%
リ ベ リ ア	113	5,065	4.7%	バ ハ マ	69	4,115	3.8%
シンガポール	107	4,218	3.9%	フィリピン	35	1,099	1.0%
日 本	107	7,876	7.2%	そ の 他	218	9,888	9.1%
				合 計	2,113	108,797	100.0%

出所）国土交通省海事局『海事レポート』平成22年版，94頁。

籍という表現を用いずに、あえて便宜置籍あるいは便宜置籍船という言葉が使われるのだろうか。

便宜置籍とは、国際法では国籍付与条件の緩い法律を持つ国に船舶を登録することと解されている⁽⁴⁾。

ある国が、船舶への国籍付与要件を緩くすることは、海外からの置籍を誘致するという当該国の意図の現れである。その意図は伝統的には、登録料収入の獲得が最終目的であると考えられてきた。

海外からの船舶の置籍を自国に誘致する国は、単に国籍付与要件を緩くするだけではなく、当該国に船舶を登録した海外船主に経済上の便宜を供与する制度も船舶登録制度に並行して整備することが常である。

このような諸国には、海外からの船舶の置籍を誘致する政策を開始する以前は、海運或いは造船業及びその関連産業が生成していたとは言い難い⁽⁵⁾。

逆に、船主が、そのような便宜置籍国に船舶を置籍する理由は、歴史的には沢山存在してきた。その理由の1つとして、先進国の海運会社が、自国の船員ではなく、賃金の安い途上国の船員を雇用するということが挙げられる⁽⁶⁾。したがって、船員の労働組合である国際運輸労連（ITF）⁽⁷⁾や発展途上国から、便宜置籍船という制度への反対運動が展開されてきた時代があった。ところで、

先に国際法上、便宜置籍とは国籍付与条件の緩い法律を持つ国に船舶を登録することと述べた。条件が緩いというのは相対的なものである。これでは便宜置籍国とそうでない国との境界があいまいであることは否めない。

海運実務界では、どの国が便宜置籍国に該当するのかという問題についてはほとんど関心がない⁽⁸⁾。船腹量の掌握というような関心が生じた時に限って、ITF（国際運輸労連）、OECD（経済協力開発機構）、UNCTAD（国連貿易開発会議）の定義を参考にしてきた（後述するようにOECDは近年では定義していない）。

斎藤純子は、1985年時点に上記の3つの機関の定義について考察している⁽⁹⁾。この時の3つの機関の定義の差は、筆者なりにまとめると図表2の通りである。

この中でOECDについては、同機関のMaritime Transport Committeeが平成17（2005）年を最後に、活動を停止しているため、OECDが現在どのように定義しているかはわからない。そのため、今日ではUNCTADの定義とITFの定義が存在することとなる。

UNCTADでは便宜置籍という言葉を用いず自由置籍（Open Registry）と表現するが、毎年刊行している*Review of Maritime Transport*の最新版である2009年版では主要10自由置籍国とい

図表2 1983年に各機関の認識する便宜置籍船国（○印）

	ITF	OECD	UNCTAD		ITF	OECD	UNCTAD
バハマ	○		○	オランダ領アンティル諸島	○		
英領バミューダ	○		○	オマーン		○	
英領ケイマン諸島	○			パナマ	○	○	○
キプロス	○	○	○	セイシェル	○		
英領ジブラルタル	○	△		シンガポール	○		
ホンジュラス	○			スリランカ	○	△	
レバノン	○	○		バヌアツ	○	○	
リベリア	○	○	○				
マルタ	○	△		対象国（地域）数	15	9	5

出所）斎藤純子「便宜置籍船問題へのアプローチ」『レファレンス』35巻3号（1985年）、98-101頁。

注）OECDは船籍取得要件が若干厳しい便宜置籍国を準便宜置籍国（△印）と呼んだが、区別の基準は不明。

う表現をしており、自由置籍国に定義される国とは何か、そして自由置籍国に該当する国はどこかということは明らかにしていない。ちなみに、10自由置籍国とは、①パナマ、②リベリア、③マーシャル諸島、④バハマ、⑤マルタ、⑥キプロス、⑦英領マン島、⑧アンティグア＝バーブーダ、⑨英領バミューダ、⑩セントビンセント・グレナディーン諸島、である。

UNCTAD は、1970年代から80年代にかけて便宜置籍船の存在が、発展途上国の海運の成長を阻害するという立場をとり、便宜置籍船制度について批判的であった。にもかかわらず、公式の刊行物であいまいな表現をとるようになったのは、建前はともかく本音では、便宜置籍船制度の存在を否定できないと考えているのではないかと筆者は推測する⁽¹⁰⁾。

ITF では、公正慣行委員会と呼ぶ部局が便宜置籍国かどうかを指定しリストを公表している(<http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenience-183.cfm>)。現在では32国が対象となっている。それは以下の通り(UNCTADのいう主要10自由置籍国と重複する国は下線を付した)。アンティグア＝バーブーダ、バハマ、バルバドス、ベリーズ、英領バミューダ、ボリビア、ミャンマー(リストでは旧国名のビルマと表記。)、カンボジア、ケイマン諸島、コモロ諸島、キプロス、赤道ギニア、フランス国際船舶、ドイツ国際船舶、グルジア、英領ジブラルタル、ホンジュラス、ジャマイカ、レバノン、リベリア、マルタ、マーシャル諸島、モーリシャス、モンゴル、蘭領アンティル諸島、北朝鮮、パナマ、サントメ＝プリンシペ、セント＝ヴィンセント・グレナディーン諸島、スリランカ、トンガ、バヌアツ。

これらのうち、フランス国際船舶、ドイツ国際船舶とは、フランス、ドイツがそれぞれ外航海運に従事する自国籍船を「国際船舶」と定義する特別の登録制度を用意し、従来のフランス籍、ドイツ籍の船舶と異なる扱い(一番大きい取り扱いの差は自国民の乗組み義務を緩和し、多くの外国人船員の乗組みを許すこと)をしているものをいう。このような外航海運に従事する自国籍船に用意さ

れた特別の登録制度を第二船籍とか、オフショア船籍等と呼ぶ。欧州にその事例が多い。韓国でも済州島置籍船制度と称する第二船籍を近年制度化した。

ITF という組織の性格上、船員、とりわけ先進国の船員の雇用条件に影響を及ぼす登録制度はすべて批判の対象とするという姿勢は、理解できなくはない。しかし、欧州諸国の第二船籍を便宜置籍として批判の対象とするという姿勢は、少なくとも海運の実務家であれば、理解に苦しむところであろう。また、それでいてITFが英領マン島を便宜置籍国としないことも同様に理解に苦しむ。北朝鮮やミャンマーが対象とされていることも実務の立場からみれば、不思議である。そのような国に民間海運企業が登録するとは常識では考えられないからである。ミャンマーについてはビルマとITFが表記していることを併せて考えると、便宜置籍国とITFが定義する際、一種の政治的メッセージが伴うと考えることができるのではないか。ミャンマーをあえてビルマと表記する国や機関は欧州諸国に多い。これはミャンマーの現政権(軍事政権)に対する批判的立場をとっていることを暗に示す場合が多いからである。そのような問題点があるにせよ、ITFがどう考えているかということは、海運実務の立場では重要である。ITFの反便宜置籍船キャンペーンの対象として運航を妨害されるリスクがあるかないか、という要素がいまなお残るからである。

1. シンガポールと海運経営

1.1 シンガポール船籍

上記のような1983年時点における便宜置籍国に関する理解と現在の理解についてシンガポール船籍を比較すると、興味深いことがわかる。すなわち、1983年時点でシンガポールを便宜置籍国と考えるのはITFだけであり、UNCTADとOECDはそうには認識しなかったということと、今日ではITFでさえもシンガポールは便宜置籍国とは考えなくなったということである⁽¹¹⁾。

シンガポール自身が、外国法人への自国への船

舶登録を許してきたのは、自国民の雇用を創出することが目的であり、登録料収入が目的ではなかった。1981年には船舶登録要件を厳しくしたので、便宜置籍国ではなくなったと、同年のUNCTAD第三回海運特別会期においてシンガポールが主張したことがある⁽¹²⁾。

シンガポールは、外国法人の自国への船舶登録を許している。その意味においては、邦船社の海外置籍という実務だけをとってみれば、便宜置籍国といえなくもない。だが、海運実務界ではシンガポールを単純な便宜置籍国と考えることはない。

1.2 シンガポール政府の外資政策と過去における拠点形成の動き

国際海運業の観点からは、シンガポールは、重要な国（都市）と考えられている。ひとつには、その港湾の国際競争力が高いと考えられていることであり、ふたつには国際海運事業を推進するうえで、世界的な拠点の1つとして考える会社が多いということである。その拠点とは、具体的には、船舶管理の拠点⁽¹³⁾という意味と、アジア地域を統括する拠点ということである。

このようなシンガポールの優位性は、単に地理的条件からのみ獲得されたものではなく、戦後のシンガポール政府の一貫した海事政策によって形成された面も無視できない⁽¹⁴⁾。

シンガポールの船舶登録制度が創設されたのは1966年である。ついで自由置籍制度を設けて、外国船社の置籍の誘致をはじめたのは1970年である。同国政府には、シンガポールを国際的な海事拠点にする意図があったのである⁽¹⁵⁾。

もっとも、1981年には、外国船に提供してきた自由置籍の便宜供与を廃止した。同時に船舶登録条件の引き締めが行われ、外国船主が実質的に支配する船舶は船齢15年未満とする措置がとられた⁽¹⁶⁾。これは、非シンガポールの海運会社に対して、要するにシンガポールに船舶所有だけを目的とするペーパー・カンパニーではなくて「実体のある法人」を設立して、なおかつ、当該法人が一定の船質を維持するよう政策を軌道修正した事を意味する。

この軌道修正は、船質の維持という点をさておけば、シンガポールに「実体のある海運企業」を誘致する税制への転換に他ならない。この転換は、後述の通り、外国企業誘致のための一般的な優遇税制と船籍制度を非シンガポールの海運会社が併用することによって、明瞭なものとなっていく⁽¹⁷⁾。

このことは、それまでの便宜置籍国が「実体ある外国海運企業」の誘致を行ってこなかったことを考えると、大きな転換であり、シンガポール置籍の船籍としての独自性がここにあらわれたといえるであろう。また先進国の第二船籍（オフショア船籍）制度の整備との比較においても、シンガポールの船籍と優遇税制を双方整備したことは、独自性があると考えられる。前者は自国からのFlag out（海外への転籍）を防止するという「守り」の優遇税制として制度設計されたものであり、シンガポールの方策は積極的に海外海運会社を誘致する「攻め」の優遇税制として機能した。ただし、制度目的として事前に企図されたわけではなさそうである。

同国は、いわゆるNICsの1国であった。近隣の低開発国の勃興の前に、昭和60（1985）年に同国政府は、低賃金による労働集約的な工業によって同国の経済を支えるということは困難になるという認識を持ち、リー・シェン・ロン（李顕龍）貿易産業大臣を座長とする経済委員会を設置して、国家戦略を策定させた。この委員会が設置した18の分科会には、陸海空それぞれの運輸（海運の分科会長はPacific International Lines社⁽¹⁸⁾のY. C. チャン会長）・通信・倉庫及び流通といったものが含まれていた。委員会の策定した報告書では、海運サービスの概念を拡張し、シンガポールをCargo City（貨物の拠点都市）として開発することが提言された⁽¹⁹⁾。

これを受けて昭和61（1986）年にシンガポール船主協会はLloyds Maritime Information Service社と合同で、シンガポールの海運における現状の課題と展望を研究した。この検討では、シンガポールの既存の海運税制と海運優遇策が香港と違って規制的であると判断された。すなわち、シンガポールが船主ならびに船舶管理会社を誘致

するには、シンガポール法人によって運航される外国置籍船とシンガポール置籍船とを差別すべきではないということ、船舶購入における税額控除について非海運部門から得られる収入との合算を認めるべきであるということ、用船料収入に対する課税を撤廃すべきであるということが提唱された⁽²⁰⁾。

この提唱は1988年以降実施される同国の海事分野での規制緩和の契機となるが、1991年に導入された海運優遇税制（AIS: Approved International Shipping Enterprise「認定国際海運企業」制度。所得税法13F項）がそれまでの集大成となった。

このAISは、シンガポールを多くの海運企業の国際拠点の1つとさせる礎石の1つとなっている。その理由は、シンガポールに進出してきた多数の海運企業がAISと併用して、一般的に外国企業を誘致する税制の1つである地域統括子会社優遇税制（RHQ [Regional Headquarters] Award 所得税法43E項）を利用したからである⁽²¹⁾。

2. 日本政府と企業の国際経営

2.1 従来の日本政府の姿勢

日本政府は、日本政府の法人税収入の確保という観点からタックスヘイブン対策税制⁽²²⁾を昭和53（1978）年に導入した。この税制は海運の便宜置籍だけをターゲットにしたのではなく、企業が海外の税制を活用して、日本政府への法人税の納付額を調整する企業行動一般を規制したものである。この税制は、法人税の実効税率25%以下の外国について、産業分野の実情にあわせて蔵相が軽課税国として指定した場合、当該外国子会社と親会社の収入に関してのみ合算して日本の法人税を適用するというものであった⁽²³⁾。

海運業についていえば、パナマ・リベリアといった便宜置籍を供与する国へ船舶保有目的の子会社を設立した場合、この税制導入と同時にこれらの国は軽課税国として指定された⁽²⁴⁾。シンガポール（現在の実効税率は17%）に設置された日本企業の子会社が同税制の対象となったのは平成5

（1993）年である⁽²⁵⁾。これは、税制の適用が、軽課税国の指定という形ではなく、日本企業の外国子会社の租税負担割合が25%以下であれば、基本的に特定外国子会社（租税特別措置法66条の6第1項）としてこの税制の適用対象とするという改正措置がとられたからである。

日本のタックスヘイブン対策税制は、日本政府の法人税確保には合目的である。他方、民間企業の海外での正常な経済活動は、日本の経済発展の原動力の一つである。日本の先進企業の途上国への資本輸出（直接投資）は、世界の要請するところでもある。日本のタックスヘイブン対策税制は、海外から実体のある企業を誘致して経済発展を目論む途上国の投資優遇税制を妨害する一面も兼ね備えている。したがって、単に軽課税国に所在するという理由だけで、正常な事業活動を営むものまでもこの税制の対象とするのは適当ではないと考えられる。そのため、一定の要件を満たせばこの税制の適用除外となることが定められている⁽²⁶⁾。

シンガポールとの関係でいえば、日本のタックスヘイブン対策税制で軽課税国として指定されたシンガポールの企業優遇税制のメリットを、日本の親会社が享受するには、日本企業のシンガポール現地法人が「シンガポール企業としての実体」を有する必要性が生じた。これは、一言でいえば、シンガポールの地場の取引を増すことである。

しかし、当該シンガポール法人が仮にタックスヘイブン対策税制上の適用除外の外国子会社となったとしても、そこであげた収益は、当該法人に蓄積されるか日本以外の第三国（例えばオランダ⁽²⁷⁾）に再投資され、通常は日本に還流されることはなかった（理由は後述）⁽²⁸⁾。

2.2 日本政府の政策転換

しかしながら2009年度の税制改正で日本政府は「外国子会社配当益金不算入制度」を導入した。外国子会社配当益金不算入制度とは、一言でいえば海外子会社から国内親会社への配当の95%を益金不算入とする制度である。

この制度は、特定の要件を満たせばタックスヘ

イブン対策税制によって親会社に所得を合算させられていた外国子会社についても益金不算入が認められる。

外国子会社配当益金不算入制度の狙いは、日本企業が海外子会社で揚げた利益を国内に還流させることである。国内に配当が還流されることによって国内の雇用や国内における研究開発が海外に流出することを防ぐことが最終的には企図される。

このような政策転換がなされたのは日本を取り巻く環境が大きく変化しつつあるという認識が政府に存在するからであろう。その環境変化とは1つには少子高齢化であり、他方東南・南アジア諸国がさらに急成長する歴史的機会に遭遇しているという認識である⁽²⁹⁾。それゆえ、日本政府の政策文書や政府関係者の叙述する著作には、しばしば「アジア諸国の成長による果実を日本に取り込む」ことの必要性が記されている⁽³⁰⁾。

アジアの成長を日本にとりこむということは、具体的に何か、そのひとつは、アジア諸国の国内総生産が増大することを当該諸国の成長と考えれば、アジア諸国での需要に応じて、当該国向けの日本からの輸出を増やすこともさることながら⁽³¹⁾、進出した日系企業の現地法人が獲得した利益（益金）を日本に還流するということである⁽³²⁾。

進出した日系企業の利益を日本に還流するということは親会社への配当という形で親会社の所得になって還流するわけであるから、そこで日本の法人税が問題になる。先に筆者は、シンガポールで優遇税制を適用された進出日本企業は、シンガポールで獲得した利益を再投資するが、日本には

資金を向かわせなかったと記したが、その理由はまさにそこにあった。2009年度の税制改正前は親会社の他の所得同様、当該配当も税率40.69%の法人税（東京の地方税込み）が課されていたからである⁽³³⁾。

3. 新しいシンガポール置籍の意義

シンガポール置籍船の世界の商船隊に占める構成比および、船腹量は年々増加の傾向にある。

またその原動力は外国船社のシンガポール置籍にあることが看取できる（図表3）。

3.1 シンガポール置籍メリットの再生

海外子会社配当益金不算入制度が創設されたことに、引き続きタックスヘイブン対策税制が存続されることで、邦船社は、海運優遇税制を有するシンガポールですでに形成された「実体のあるシンガポール法人」に新規に保有する船舶⁽³⁴⁾を所有させる節税上のメリットが生じることになる。逆にいえば、パナマ・リベリアに設置された外国子会社についての状況は変わらず、当該便宜置籍国の提供する税制上のメリットは日本政府に否定されたままということになる。今後、邦船社の船舶の置籍先としてシンガポールが選ばれる事例が増える可能性は高い。そして、そのように置籍数を増やしながら、タックスヘイブン対策税制を回避するためには、ますますシンガポール法人の活動の実体性の程度を高度化していかなければならない。つまり、船舶の置籍数の増加に合わせて本社・本

図表3 世界の商船（1,000 総トン以上）におけるシンガポール置籍船の位置付け

（重量トンの単位は1,000 重量トン）

	シンガポール置籍船									世界 商船合計	
	全てのシンガポール籍船					シンガポール船社		外 国 船 社		隻数	重量トン
	隻数	世 界 シェア	重量トン	世 界 シェア	世界 順位	隻数	重量トン	隻数	重量トン		
2007 年	2,080	2.2%	51,043,000	4.9%	7 位	499	14,877,000	1,581	36,166,000	94,936	1,042,351,000
2008 年	2,423	2.5%	55,550,000	5.0%	7 位	536	16,440,270	1,887	39,109,730	97,481	1,117,779,000
2009 年	2,451	2.5%	60,798,000	5.1%	7 位	545	16,482,632	1,906	44,315,368	99,741	1,192,317,000

出所) UNCTAD, Review of Maritime Transport (2007~2009)。

注) シンガポール船社は、シンガポール以外に置籍する船隊を有している。

店機能を徐々にシンガポール法人に移転し、究極的には会社法上も本社をシンガポール法人にすることも検討の対象となるであろう。

3.2 日本からの邦船社及びその機能の移転が示唆すること

最近、邦船社（オペレーター）の経営上、重要な機能が日本から海外に移転する事例が散見されるようになった⁽³⁵⁾。一方で、邦船社（オーナー）の中に海外移転を実施した企業出現したことも報じられている。そのひとつの可能性として、海運企業（或いは海運に留まらない企業一般）に対する税制において、日本の競争力が劣化していること（裏を返せば、移転先が税制面において競争力を有すること）が示唆される。

実際、税理士法人フェアソリューションコンサルティングの細田明税理士は、このように企業がタックス・プランニングを行うことは、海外では常識であり、投資効率が良いとして投資家にも歓迎され、逆に本社を税金の高い国に設置することは経営者としては問題があると評価されるという⁽³⁶⁾。また浅井俊一は、トン数比例税制（海運業に対する課税方法の一つで、運航する船隊に比例して課税する一種の外形標準課税）の導入の有無という視点から、日欧の船社の利益率を比較し、税制面に不利な邦船社が欧州船社に比して利益率が低いことを示している⁽³⁷⁾。

おわりに

シンガポールについては、一般的には競争力あるターミナル・オペレーター企業の存在が指摘され、それをもって港湾の競争力があるとされることが常であった。筆者はそれだけでなく、海運企業の経営支援機能の点でも優れていると考える。その競争力を涵養する要素の1つに海運企業への優遇税制、制度設計時にそれを企図したか、しないかにかかわらず、これと併用される船籍制度が存在するのである。

もちろん税制は、産業界だけのために存在するわけではなく、当該国民のさまざまな利害を調整

して成立するものである。議会の審議、議決という適切なプロセスを経て制定された税制は、その適正手続を経たということで正当化され、国民や企業が当該国に居住、立地する限りにおいて、誠実に服しなければならないことはいうまでもない。しかし、それを不満とする企業が国外に移転し、私人が（国籍を変更することはないまでも）税法上の非居住者を選ぶ時代が、すでに到来している⁽³⁸⁾。シンガポールは海運振興を通じた港湾、ひいては国民経済の振興に、少なくとも日本に比較して相対的には成功しているといえるのではあるまいか。

《注》

- (1) 便宜置籍船に関するこれまでの研究は、便宜置籍船制度に関する国際法における法解釈や、便宜置籍された船の安全性に関する検討、先進国の海運会社とその船隊を便宜置籍することによって雇用に影響が生じる先進国船員に関係する研究がほとんどであった。

便宜置籍国自体の法制・税制の分析は、実務を概説するような文献を除くと、殆ど存在しない。パナマについて、馬木昇『パナマ便宜置籍船の法律実務——株式会社法・船舶登記登録法・船舶抵当法』成山堂書店、1993年がある。バヌアツについて、榎本喜三郎「ヴァヌツ共和国船舶登録の全体像——五カ年半の執務を顧みて——」榎本喜三郎『「便宜置籍船」問題論叢』財団法人近藤記念海事財団、1993年、第四部付録二、424-491頁がある。

シンガポールについては、高村三郎「海運・流通業」林俊昭編『シンガポールの工業化——アジアのビジネスセンター』アジア経済研究所、1990年、第4章第2節に簡単に触れられている程度である。シンガポールの船籍制度が、シンガポール港のコンテナハブ港としての地位を堅持するために運用されているという見解として「船舶登録制度で注目されるシンガポールとフランスの動向」『海事産業研究所調査月報』2004年4月、52頁がある。

- (2) 日本商船隊とは、日本の外航海運に従事する船をいう。日本商船隊といった場合、日本国籍船と外国用船の二つに分類される船の合計である。外国用船とは日本の海運会社が外国籍船を用船し運航管理しているものである。なお、外航海運とは

内航海運の対概念であり、内航以外の海運を外航海運と呼ぶ。内航海運とは、日本国内相互の海上輸送をいう。したがって、この表でいう日本籍船以外の船（外国籍船）は外国用船ということになる。

外国用船の中には、日本の海運会社の海外の現地法人が所有している船がかなりの程度含まれている。本稿で問題にする日本の海運会社に海外置籍された船とは、日本商船隊の内、外国用船に該当する船である。

- (3) 邦船社が便宜置籍した船を、歴史的経緯から仕組船くみせんと呼ぶことが定着している。そして、仕組船を所有する邦船社の外国子会社で、船舶所有を唯一の目的として設立された会社を仕組会社と呼ぶ実務慣行が定着している（したがって、本稿では仕組船あるいは仕組会社という表現を適宜用いる）。海運業以外では仕組会社のように単一の機能に特化した海外子会社を特別目的子会社（SPC: Special Purpose Company）と表現する。しかし海運界で仕組会社をそのように呼ぶことは、まず聞いたことがない。

- (4) 山本草二『国際法（新版）』（有斐閣、補訂、1997年）423頁。山本草二は、平成8（1996）年から平成12（2004）年まで国際海洋法裁判所裁判官であった。

- (5) 便宜置籍国は、しばしば海運業とは無関係の国という非難をうけることがある。しかし必ずしも、そういいきれない。例えばキプロスの場合、船舶管理会社、船主の他、船舶保険、海運ブローカー、船舶金融を供する金融機関、船用機器・船用品・食料品の供給業者、船用燃料供給業者など100社以上の周辺産業が集積している（『欧州の海事センターに』『COMPASS』25巻5号、2006年7月、41頁）。

またパナマは、パナマの海事産業（パナマ運河・港湾・海事弁護士／海上保険／各種検査・船舶登録・船用燃料油供給・船舶修理・船への各種消耗品の供給業等）のGDPシェアは、平成15（2003）年の時点で推計約20%ということである（小林志郎『パナマ運河拡張メガプロジェクト』文眞堂、2007年、166頁）。

- (6) 便宜置籍がなされる理由は、政治的理由と経済的理由に大別されると考えられる。政治的理由とは、①有事の際の中立国籍の取得、②国有化リスクの回避（戦後のギリシャは共産党政権が執政した時期があり、これへの対処としてギリシャ船主が便宜置籍を行った。——これは経済的理由ともオーバーラップする。そのようなリスクのある国

の船主に外国の金融機関は融資に消極的になるからである）、③政治的な大国の外交上の庇護を受ける目的（18世紀の地中海諸国の船主が域内大国であるフランス、オーストリア、ロシア等の国旗を掲げた）、④国家承認の少ない事実上の国家に置籍することの回避（例えば、中華民国〔台湾〕は、事実上の独立国といえるが、国家承認をする外国は多くなく、そのような国に置籍される船に対して外国の金融機関が融資することに消極的だったということがある）ということが考えられる。

経済的理由に共通する点は、船主にとって自国の法制が、国際競争上、不利益であるという認識にたつて、その自国の法域の外にでるということである。不利益な規制とは、具体的には、①自国籍船への船員の配乗要件（自国籍船員の配乗を強いられ、外国籍船員を配乗できない）、②為替管理、③船舶の構造要件、④税制、といったところである。

経済的理由については、筆者は、歴史的にはたくさん理由が存在したものの、経済の世界的な自由化が進展する中で、最終的には船員の配乗問題ひとつに収斂していったという仮説を立てている。その論証は、別稿に譲る。

- (7) International Transport Workers' Federation（本部ロンドン。1896年設立）のことで、日本では国際運輸労連と訳している（ITF東京事務所のウェブサイト <http://www.itftokyo.org/index.html>）。以下本稿ではITFと略する。ITFには船員部会と特別船員部会があり、便宜置籍船に対処しているのは後者である。ITFでは便宜置籍船の排除を長年主張している。ただし、現実には船員の雇用条件、船舶の質（これは便宜置籍船に限った問題ではない）の点について問題があるとITFが認識する船、船主を絞り込んで、その改善を要求するといった行動がとられている。

- (8) 自社が支配する船腹が便宜置籍船であるかどうかということは、ITFのボイコットの対象になるかどうかという一点に限り、海運会社の関心事項となった。それは、ボイコットの対象とされれば、船舶の航海が停止され、不稼働となるので採算に影響が生じるからである。

ITFによる便宜置籍船のボイコットとは、連携する港湾労働者に荷役を拒否させることにより、対象となる船舶の運航を停止させるとか、在港中の船舶にピケットングを行う事により、船主に対して、ITFの労働協約の締結を促す等のようなことである。

最初に便宜置籍船に対するボイコットがなされ

- たのは1952年で、米英・北欧・ベルギーにて行われた。ただしこのような手法については、労働訴訟で船主側から違法性が主張され、多くの国で判例や制定法で規制されるようになった（下山田聰明『自由置籍と国際運輸労働者連盟』社団法人日本海運集会所、2003年、174-179頁）。
- (9) 斎藤純子「便宜置籍船問題へのアプローチ——その規模を把握する——」『レファレンス』35巻3号、1985年、99-100頁。
- (10) 実際、産油国や中国等の途上国の海運会社は、世界的にも大手と呼べる企業に成長しており、便宜置籍船制度の存在が途上国の海運業の発展を阻害するという議論は、現実の前に説得力を失っている。
- (11) ただし、全日本海員組合は、シンガポール籍船がITF定義の便宜置籍船に含まれていないのは、不当と考えている節がある。同組合が実施するFOCキャンペーンの対象にはシンガポール籍船と香港籍船（香港は中国本土とは別の船籍制度を有する）に含んでいるからである（『海事プレス』2005年5月24日）。
- (12) 榎本喜三郎『「便宜置籍船」問題論叢』（近藤記念海事財団、1993年）108頁。
- (13) シンガポールにおける船舶管理に関する先行研究は、例えば米澤聡士「船舶管理とシンガポールの立地優位性」『世界経済評論』47巻10号、2003年10月、43-54頁。
- (14) シンガポール政府による海事セクター育成は、港湾や海運もさることながら、昭和38（1963）年に政府主導による造船業が生成（Jurong Shipyard limited（日星合併）の設立）されたことが、その始まりである（詳しくは拙稿「船舶修繕業」『港湾経済研究』47号、2008年、183-196頁参照されたい）。海運については、1968年12月の国営海運会社Neptune Orient Line（NOL）社の設立が、その始まりである。ただし、NOL株式を所有していたシンガポール国有の投資会社Temasek Holdingは、80年代なかばから徐々にその持ち株を民間に売却し、現在は実質、民間企業である。戦後のシンガポールの海運政策に関しては高村三郎「海運・流通業」林俊昭編『シンガポールの工業化——アジアのビジネスセンター』（アジア経済研究所、1990年）第4章第2節を参照。JSCやNOLを所有していたTemasek HoldingはSovereign Wealth Fundの草分けであり、その研究は今日的意義があると思料するが、それは別稿に譲る。
- (15) Singapore Shipping Association, “Singapore Shipping Past, Present & Future”, Times Media Private Limited, Singapore (2000), p. 24.
- (16) 高村、前掲書281頁。だから、シンガポールの船籍制度は国際運輸労連（ITF）から便宜置籍とはみなされていないのである。
- (17) 便宜置籍という実務慣行のはじまりのひとつに、国際的な二重課税の調整制度が欠缺していたことへの対処という側面があった。アーリング・ネス氏（ノルウェー人として生まれ、戦後米国に帰化）は、戦前、英国法人の捕鯨企業（Vikingen社。1928年ロンドンで設立）を有していた。ところが、本社機能（取締役会の機能）をパリに1930年に移転した。それは英国で法人税を課された後、配当にノルウェーで課税を受けたからである。もっとも、そうすると当該英国法人がそれまで所有していた捕鯨船（英国籍）が問題となる。英国籍商船の管理は英国法人でないと出来ないという規定（1984年英国商船法）が存在していたからである。そこでネスの同僚がパナマ法人を設立し、捕鯨船をパナマ置籍とすることを提案したという。ネスはニュージャージー＝スタンダード石油が船隊をパナマに転籍したことを確認し、これを模倣した（Erling D. Naess, “Autobiography of a Shipping Man”, A Seatrade Publication, London (1977), pp. 40-41）及びアーリング・ネス『パンリブホン大論争——船籍に関する戦い』社団法人日本船主協会、1973年、1-3頁）。
- もっとも、ニュージャージー＝スタンダード石油の船隊のパナマ置籍は、そもそもの発端は、タックス・プランニングが主目的とは言い難い。同社の場合、1930年代のパナマ置籍は、同社のドイツ法人DAPG社が、ベルサイユ条約に基づくドイツ商船の連合国向け賠償の為に没収を逃れるべくダンチヒ自由市に置籍にしていたタンカーについて、ドイツがダンチヒの併合を要求し、ポーランドとの関係が険悪になったことを懸念して、昭和10（1935）年にパナマに転籍させたのが始まりである（Rodney P. Carlisle, “Sovereignty for Sale — the origins and evolution of the Panamanian and Liberian Flags of convenience —”, Naval Institute Press, Annapolis, USA (1981), pp. 49-51）。同社のパナマ置籍船隊が、世界を航行した事は、世界の船主にパナマ置籍という方法が存在することを注目させ、その意味を検討させることになった（*Ibid.*, p. 44）。
- (18) 昭和42（1967）年に設立されたシンガポールのコンテナ船運航会社。船腹量では直近で世界19位の中堅オペレーターに位置する。詳しくは

同社ウェブサイト (<https://www.pilship.com/ecms-server/Public/HomePage.jsp>) 参照。

- (19) Singapore Shipping Association (2000), pp. 43-44.
- (20) *Ibid.*, p. 45.
- (21) その適用第1号は、香港の International Maritime Carriers (IMC) であったことは (*Ibid.*, p. 48), 象徴的である。IMC の起源は故 Frank Tsao 氏が率いる Great Southern Steamship 社であるからである。すなわち、同社は、日本の輸銀の輸出船金融を利用して新造し、旧山下汽船に用船に出すという「初期の仕組船」(初期の仕組船という用語は、地田知平氏の用語(地田知平『日本海運の高度成長』日本経済評論社、1993年、252頁)を手掛けた船主の後裔である。

邦船社としての適用第1号(1997年3月)は NYK Bulkship (Asia) Pte. Ltd. 社である。同社は平成5(1993)年から不定期船・タンカーに関する日本郵船のシンガポール子会社として、現地にて営業活動を進めている。その起源は、1975年3月4日に設立された仕組会社 Poseidon Maritime Transport 社である(日本郵船株式会社社史編纂室編『日本郵船社史創立100周年からの20年』日本郵船株式会社、2007年、292頁)。

- (22) このような税制は程度の差はあれ、先進国には大抵存在する。しかしながら、親会社への合算課

税は、親会社が当該国に設立するから可能であり、逆にいえば親会社がタックスヘイブンに設立された場合は、このような税制でタックスヘイブンの利用を封殺することは不可能である。タックスヘイブンに本社が存在する海運企業は以下の付図の通りである。

- (23) 損金の合算は認められておらず、損益の合算でないことに注意を要する。この点については、これを不服として愛媛船主が税務当局と争ったものの、結局、船主側が敗訴して確定した最高裁判例(最判平成19年9月28日『判例タイムス』1257号、69頁所収)がある。この事件については、例えば、拙稿「双喜汽船事件」*Business Law Journal* 2巻2号(2009年)、102-106頁参照されたい。
- (24) したがって、日本の海運会社が(今日でも)節税目的でパナマやリベリアに置籍しているという俗説(例えば、篠原陽一編著『現代の海運』税務経理協会、1985年、165-166頁)等は1978年以降に限れば、誤りである。
- (25) したがって、1978年から1992年までは、シンガポールに置籍すればいわゆる節税が可能であり、あえてタンカーをシンガポールに置籍する事例があった(例えば旧・東京タンカー(現・新日本石油タンカー)の事例(東京タンカー(株)航跡四十年編集委員会『航跡四十年』東京タンカー株式会社

付図 タックスヘイブンに本社を置く海運会社

社 名	登記簿上の本社	実質の本拠地	主な営業領域	備 考
Royal Caribbean Cruise Limited	リベリア	米国フロリダ州	クルーズ客船会社	
Teekay Corporation	マーシャル諸島	カナダ	タンカー・海洋開発	
Frontline Limited	英領バミューダ諸島	ノルウェー	タンカー・LNG	
Pacific Basin Shipping Limited	英領バミューダ諸島	香 港	バルカー	
Dryships Inc.	マーシャル諸島	米系ギリシャ船主	バルカー	NASDAQ 上場
Navios Maritime Holdings Inc.	マーシャル諸島	米系ギリシャ船主	バルカー	運賃先物取引で有名
BW GAS Limited	英領バミューダ諸島	ノルウェー	LNG	
Tsakos Energy Navigation Limited	英領バミューダ諸島	ギリシャ船主	タンカー	
Danaos Corporation	マーシャル諸島	米系ギリシャ船主	コンテナ船主	NYSE 上場
Teekay LNG Partners L. P.	マーシャル諸島	カナダ	LNG	
Star Reefers Inc.	英領ケイマン諸島	ノルウェー	冷凍船	
Eagle Bulk Shipping Inc.	マーシャル諸島	米 国 (NY)	ドライ (ハンディ)	
GENCO Shipping and Trading Limited	マーシャル諸島	米系ギリシャ船主	バルカー	NYSE 上場
Excel Maritime Carriers Limited	リベリア	米 国	バルカー	NYSE 上場
Seaspan Corporation	マーシャル諸島	米 国	コンテナ船主	NYSE 上場

注) 筆者が各種資料から取り纏めた。

1991年、27頁）、東燃タンカーの事例（東燃タンカー株式会社編『東燃タンカーのあゆみ 自昭和54年 至平成6年』東燃タンカー、1995年、72頁）。これは1981年以降、シンガポールでは実体のあるシンガポール企業であれば、外国法人が実質支配する船舶も置籍できたので、タンカー会社であれば親会社のバンカー（船用燃料重油）販売等を受託する事を併用することにより、シンガポールの船舶保有目的の子会社を実体のある法人に仕立て上げることが可能だったからである。

- (26) 高橋元監修『タックスヘイブン対策税制の解説』清文社、1979年、129頁。適用除外の要件とは、①事業基準、②実体基準、③管理支配基準の3つである（租税特別措置法〔昭和21年法律15号、以下本稿では法令番号を省略〕66条の6第4項）。

海運業に限定して考えると、まず外国子会社が所有する船が、親会社に裸用船（定期用船、航海用船ではない）されている場合は、事業基準を満たさず適用除外とならない（租税特別措置法関連通達66条の6-15）。

つぎに実体基準として、その外国に必要な事務所が設置されいるかどうかで絞り込まれる。邦船社が設立するパナマヤリベリアの仕組会社は、この絞り込みでほとんどの場合、適用除外とはなくなるであろう。邦船社の置籍事例でいえば、この絞り込みをクリアできるのは、シンガポール法人への置籍くらいであろう。

さらに、外国子会社の管理支配が、外国の子会社の本店所在地国で行われていることが求められ、なおかつ海運業（税法上の用語では「水運業」）の場合、親会社とのグループ企業以外の者との取引が50%を超えれば、適用除外ということになる（山田彰宏・高田綾子『完全詳解／タックスヘイブン対策税制・外国子会社配当益金不参入制度』税務研究会出版、2010年、82-98頁）。

このことから含意されるのは、邦船社のシンガポール法人に経営意思決定機能を日本の親会社と独立していること、シンガポールに置籍した船舶が、親会社に備船され親会社で運航するというのではなく、シンガポール法人がそのまま運航するということである。

- (27) オランダに持株会社的な投資子会社を設置し、当該投資子会社を経由して更に日本以外の第三国の関連企業へ投資するのである。
- (28) 海外での日本企業の内部留保額は、平成21（2009）年度単年度の留保は1兆8,312億円、2009年度末の残高は19兆5,891億円となっている（経済産業省「第39回海外事業基本調査結果

概要確報」http://www.meti.go.jp/statistics/tyo/kaigaizi/result/result_39.html。

- (29) 筆者は、次のようなことを指摘した。人口動態から考えるとインドネシア・ベトナムといったアセアンでもこれからの国は、2010年あたりから高度成長期に入り、それは2025年～2030年まで続く可能性があること、中国は目下高度成長中なるも2020年にはピークを迎え、安定成長の時代へ遷移する可能性を秘めること、そしてインドはしばしば中国の次のフロンティアと目されるが、人口動態からみれば、インドの「離陸」の前に、後発のアセアン諸国が「離陸」する可能性があるということである（拙稿「中国・東南アジアの物流の現状」『海運』996号、2010年9月、12-14頁）。他方、人口動態論でいえば、日本は生産年齢人口による従属人口の負担が2010年以降急速に大きくなることが示唆される。つまり人口という要素だけで考えると、日本の成長は難しい。もちろん、成長会計でいえば自然成長率は人口成長と生産性の向上、すなわち、技術革新によるのであるから、人口の要素だけで議論する事は片手落ちである。アジアの成長という意味では、生産性の向上即ち、技術革新は、中等以上教育の広範な普及という事実（細かな社会的指標については省略）を考えると潜在性が高いと考えてよいであろう。

- (30) 2010年6月18日に閣議決定された『『新成長戦略』について』（<http://www.kantei.go.jp/jp/sinseichousenryaku/sinseichou01.pdf>）2-3頁に政府の少子高齢化という認識と政府の策定するアジア成長戦略が有機的に結合していることが示されている。この政府の新成長戦略には、アジアに於いて促進されると想定されている物流インフラの整備に、日本政府が積極的に関与し、日本企業がこれに連携することも促されている（21頁等）。このことは、筆者は海運経済・港湾経済という意味でも注目すべき新潮流と考えるが、大きな論点なので別稿にゆだねる。

- (31) 日本とアジア諸国とのFTA網の形成は、その目標のひとつが日本を含めたアジア域内貿易の拡大であることは事実である。平成14（2002）年に発効した日本・シンガポール新時代経済連携協定（正式には新たな時代における経済上の連携に関する日本国とシンガポール共和国との間の協定（平成14年条約16号））は日本のアジアFTA/EPA網形成の第一歩である。日本がアジア諸国と締結するFTA/EPAにおいて、海運・物流・港湾といった点で何か目立った内容の協定が新た

に結ばれたわけではない。

一般に、日本のアジアの FTA/EPA 網の形成が、日本とアジア諸国との貿易、あるいはアジアに展開する日系企業相互のアジア域内貿易を飛躍的に増加させるかどうか、という点については、根拠を特に提示しないまま貿易の増大や、海運貨物の荷動き量の増大を予測する論文が散見される（例えば、森伸行「欧州の視点から見た東アジア市場統合とロジスティクス」『海運経済研究』39号、2005年）。しかし本当にそうであるかは検討の余地がある。なぜならば、アジアの域内の自由貿易制度への志向は、そのような関税制度の撤廃が始まる前に、企業行動が制度の整備に先行していたという事実があるからである。

なお、日本・シンガポール新時代経済連携協定が存在しながら、シンガポールの企業優遇税制にタックスヘイブン対策税制を適用して否定するのは、そもそも筋が通らないという考えもある。しかし、国税不服訴訟では（高裁までの判断であるが）認められていない（東京高判平成19年11月1日平成19年行コ148事件）。もっとも、シンガポールの税制に日本政府がまったく配慮しないわけではない。シンガポールの法人税率が20%に引き下げられたのは2005年である。これにより、シンガポール所在のアジア地域統括子会社がタックスヘイブン対策税制上の特定外国子会社になる可能性が高くなったので、特例措置として、当該地域統括子会社に従事する者の人件費の10%相当額を特定外国子会社の提供対象金額から控除できるようにした（租税特別措置法66条の6第3項）。

- (32) あるいはアジアに立地する企業から日本国内に立地する企業が知的財産権に基づく収入を得ること考えられる。
- (33) 関谷浩一・西田宏之「外国子会社配当益金不算入制度創設による国際税務戦略への影響」『税務弘報』、2009年4月号、170頁。因みに、日本の法人税の税率自体が国際比較でいえば高いという評価もある。財務省「法人所得税の実効税率の国際比較（2010年1月現在）」（<http://www.mof.go.jp/jouhou/syuzei/siryou/084.htm>）によれば、地方税も含めた法人税は、日本（東京）は40.69%、米国（カリフォルニア州）40.75%、フランス33.3%、ドイツ（全ドイツ平均）28.00%、イギリス28.0%、中国25.00%、韓国（ソウル）24.20%とある。ちなみにシンガポールの場合、17.0%に過ぎない。

もっとも、だからといって日本国民全体の租税

負担率が高いとはいえない。財務省は2007年度の実績で「租税負担率の内訳の国際比較」と題する資料を公表している（<http://mof.go.jp/jouhou/syuzei/siryou/021.htm>）。これによれば日本の租税負担率は24.6%に過ぎず、米国は26.4%、イギリス37.8%、ドイツ30.4%、フランス37.0%、スウェーデン47.7%である。これは、日本では資産課税、消費課税、個人所得税の負担率が他国に比較して低い一方で、法人所得課税の負担率が高いからである。

- (34) 外国子会社配当益金不算入制度が創設されたものの、邦船社がすでにパナマ等に置籍済みの仕組船をシンガポールに転籍させるということは、税務上、邦船社は不利になる場合が存在する。この転籍は、パナマ子会社からシンガポール子会社への船舶の所有権の移転（売却）という商行為に伴うことになる。親会社が日本である以上、この船舶の売却は税法上、時価でおこなわねばならないが、その時売却益が帳簿上発生すれば、当該売却益には課税されるからである。
- (35) 例えば、邦船社の石油製品タンカーやケミカルタンカーの運航及び営業はすでにシンガポールにほとんど移転が完了している（例えば飯野海運は2006年）。これは、世界のタンカー・オペレーターが、シンガポールにほとんど進出しており、用船市場の規模としてはロンドンを凌駕し世界一になったといわれているからである。
- ところが日本郵船株式会社の定期船部門についても日本国内での荒貨を担当する100%子会社を除いて2010年7月に全ての機能（担当の執行役員の執務場所も含む）がシンガポールに移転された。
- (36) 深澤義仁「青灯 税務の国際競争力」『海事ブレス』2010年4月13日。
- (37) 浅井俊一「諸外国及び日本におけるトン数標準税制の動向に関する考察」『海事交通研究』56集、2007年、36頁。トン数標準税制は、外形標準税のため、海運市況が高騰した際、内部留保を厚くして、資本蓄積を加速させることが可能で、船舶の追加的な投資の際、資本費負担が小さくなるという効用があるといわれている。
- (38) この点について経済産業省は2010年6月3日に「産業構造ビジョン」（212-215頁）を公表して、日本の法人税引き下げによる外国企業の誘致と日本企業の移転防止を説いている（<http://www.meti.go.jp/committee/summary/0004660/vision2010g.pdf>）。