

## 第 127 回 OECD 造船部会の結果概要

## (1) 新議長の就任

今次会合より、セルバーク ノルウェー OECD・UNESCO 代表部大使が造船部会議長を務めました。(前任はオラフ ノルウェー OECD・UNESCO 代表部公使。前回第 126 回造船部会では議長不在のため、副議長である我が国の前田 ジャパン・シップ・センター (JETRO) 海事部長が、議長代理を務めた。)

## (2) 造船分野における公的助成防止等に関する法的拘束力のある国際規律の策定

本年 6 月の OECD 事務局と中国との協議において今次交渉の将来の妥結の可能性を問われたことを踏まえ、新たな国際規律の要素である補助金規律・船価規律等に関する各国の要求事項を洗い出すとともに、その差を埋めるための検討の方向性について議論がなされました。

欧州委員会は、2005 年の協定交渉時の EU 提案に基づく厳格な船価規律を含めることを強く求め、また、現在の WTO における協定見直しへの影響の懸念を引き合いに、最大限に野心的な規律を作ることに各国が合意しない限り議論を進めることはできないと強硬に主張しました。

これに対して日本は、規律すべきは補助金に起因する低船価であるとの認識を示しつつ、各国の対立点を解消し、議論を建設的に進めるため、最も効果的な船価規律のメカニズムの具体的検討を進めるべきと主張しました。

韓国は、造船業に船価規律を適用することは不適切との立場を示しつつも、中国の参加を条件として船価規律に関する議論を行うことを受け入れました。

結果、事務局にて効果的な船価規律のメカニズムの検討を行うとともに、来年 3 月を目途に中間会合を設置し、改めて対立点の解消に向けた議論を行うこととなりました。

## (3) 韓国による公的支援問題

我が国及びデンマークより、本年 11 月 22 日に韓国産業通商資源部より発表された、中小造船会社への 140 隻の LNG 等親環境燃料船の発注支援 (2020-25 年)、7 千億ウオンの金融支援等からなる「造船産業活力向上策」について、政府主導による強引な市場創出や、政府系金融機関による商業的判断と乖離した金融支援等であるとすれば、現在の造船業が直面している過剰供給状態の改善を遅らせ、市場を歪曲するものであるとの懸念を表明し、事業の目的と期待する効果について説明を求めました。これに対して韓国より、内航船等による大気汚染改善に向けた代替建造・改造の促進のための施策であり、市場を乖離した産業支援策ではないとの説明がありました。

## (4) OECD 造船部会ワークショップについて

会合前日の 11 月 29 日に、造船分野における市場歪曲船価等をテーマとするワークショップが開催され、各国の政府や産業団体等から約 80 名が出席しました。各参加者からは、市場歪曲要因や新造船船価への影響のほか、ダンピング等についての見解が紹介され、参加者により活発な議論が行われました。また、船主団体を含む多くの参加者より早期の規律策定を求める声がありました。