

平成 29 年 11 月 27 日  
海事局 船舶産業課

## 造船業における公的助成防止の国際規律に関する議論が進展

### ～第 125 回 OECD 造船部会と GGSD フォーラムの結果概要について～

- 11 月 20～21 日、フランス（パリ）にて開催された第 125 回 OECD 造船部会において、造船業における公的助成の防止に関する国際規律策定について、参加国の大多数が、中国の参加を得た上で法的拘束力のある国際規律を早期に策定することを支持しました。これを受け、今後、規律の対象項目についての検討を進めたうえで、造船部会加盟国と中国による会合を早期に開催することとなりました。
- また、造船部会と同時期に開催された OECD 主催の国際フォーラム（GGSD フォーラム）の海事セッションにおいて、我が国から、過剰な船舶建造能力が地球温暖化ガスの削減に悪影響を与えること及び、これに対する対策の必要性などを説明しました。

第 125 回 OECD 造船部会と GGSD フォーラムの詳細な結果概要については、別紙 1 をご参照ください。

#### 第 125 回 OECD 造船部会

- 日程：平成 29 年 11 月 20 日（月）～21 日（火）
- 場所：OECD 事務局（フランス、パリ）
- 出席国：日本、韓国、ドイツ、トルコ、ノルウェー、EU、デンマーク等 計 15 カ国
- 日本出席者：国土交通省海事局、日本造船工業会等

#### 【背景】

- (1) OECD 造船部会（別紙 2）は、造船に関する唯一の政府レベルの多国間フォーラムであり、造船市場の健全化のための政策協調を行っています。
- (2) 近年、韓国において、経営不振に陥った造船企業に対し公的金融機関による巨額の金融支援が行われており、このような巨額の支援が市場を歪曲させる可能性について、OECD 造船部会で議論を行ってきました。
- (3) こうした市場を歪曲する公的支援を防止し、造船市場における公正な競争条件を確保するとともに、過剰建造能力問題を解決するため、前回部会より、造船業における公的助成の防止に関する新しい国際規律の策定に向けた議論を開始しています。

#### Green Growth and Sustainable Development Forum : GGSD フォーラム 海事セッション

- 日時：平成 29 年 11 月 22 日（水）
- 場所：OECD 事務局（フランス、パリ）
- 日本出席者：国土交通省海事局次長 大坪 新一郎 他

#### 【開催趣旨】

OECD が主催する国際フォーラムであり、今回は「Greening the Ocean Economy」をテーマとしています。

【問い合わせ先】海事局船舶産業課 中尾（内線 43-653）、細川（内線 43-634）  
代表番号 03-5253-8111、直通番号 03-5253-8634、FAX 番号 03-5253-1644

## 第 125 回 OECD 造船部会と GGSD フォーラムの結果概要

## 【OECD 造船部会における結果概要】

## (1) 造船業における公的助成の防止に関する新しい国際規律の策定

参加国の大多数が、中国の参加を得た上で法的拘束力のある国際規律を早期に策定することを支持しました。また、国際規律策定に向けた今後の進め方について、加害的廉売など公的助成以外の、国際規律の中で規定される要素についても検討を進めるとともに、造船部会加盟国と中国による会合を早期に開催することとなりました。

加えて我が国より、各国の造船施策や市場歪曲要素に関するワークショップの開催を提案した結果、来年 5 月のワークショップ開催について今後検討していくこととなりました。

## (2) 韓国の公的支援問題等

我が国から、2017 年 3 月に発表された韓国産業銀行 (KDB) 及び韓国輸出入銀行 (KEXIM) による大宇造船海洋 (DSME) への 4.5 兆ウォン(約 4400 億円)規模の追加金融支援等が、市場を歪曲させる可能性があるとの懸念を示し、同支援の詳細情報の提供を要請しました。また、輸出信用アレンジメント船舶セクター了解 (SSU) に関し、海洋構造物を対象に加える改正等についても議論がなされました。

## 【GGSD フォーラムへの参加】

(1) 11 月 21 日から 22 日にかけて、OECD が主催するグリーン成長と持続可能な発展に向けた国際フォーラム (Green Growth and Sustainable Development Forum : GGSD フォーラム) が開催されました。

(2) 11 月 22 日に開催された海事セッションでのパネルディスカッションに大坪新一郎海事局次長が参加し、次のことを説明しました。

- ・ 国際海事機関 (IMO) において、船舶からの地球温暖化ガス (GHG) の削減に向けた戦略が 2018 年に採択される予定であり、我が国から、野心的かつ実現可能性のある GHG の排出削減目標を提案している。
- ・ 船舶の供給能力が過剰な状態にある場合、船価の低下に伴い、造船所における先進省エネ技術の導入意欲が低下すること等により、GHG の削減に悪影響を与えるおそれがあるため、供給能力過剰の早期解消に向け、市場を歪曲する公的支援を防止する必要がある。
- ・ GHG 削減目標を達成するためには、日本が液化水素の海上輸送について検討を進めているように、クリーンエネルギーを生み出す部分 (風力発電等) だけではなく、エネルギーの運搬 (液化水素運搬船など)・燃焼 (水素を燃料とするエンジン) まで含めた包括的なサプライチェーンを確立することが重要である。



GGSD フォーラムにおけるパネルディスカッションの様子