

令和元年 12 月 17 日
海事局 船舶産業課

造船分野の公的支援等に関する国際規律策定の議論凍結、 正式交渉入り断念

～第 129 回 OECD 造船部会の結果概要について～

12 月 13 日、フランス（パリ）にて開催された第 129 回 OECD 造船部会において、造船分野の公的支援等に関する国際規律策定の正式交渉開始に向け、規律が目指すべき共通の目標レベルに関する最終協議が行われました。

日本、欧州等各国は全て受入れを表明しましたが、韓国のみ低価格受注の規制等一部の目標について強く反対し、各国の説得にも関わらず一切妥協の姿勢を見せませんでした。結果、国際規律策定の議論は状況に大きな変化が見えるまで凍結されることとなり、正式交渉に進むことはできませんでした。

また、韓国の支援措置に対する質疑が行われ、欧州より、韓国の近年の海運造船向け支援措置を広く採り上げ、市場歪曲の懸念があるとともに、正しい報告がなされていないと強く批判しました。日本は、国際規律の凍結も踏まえ、新たに造船部会独自の造船需給と船価に関する調査・分析を行うべきとの提案を行い、欧州等より多くの支持を受け、2020 年から着手することとなりました。

第 129 回 OECD 造船部会における結果概要については、別紙をご参照ください。

第 129 回 OECD 造船部会

○日程：令和元年 12 月 13 日（金）

○場所：OECD 事務局（フランス、パリ）

○出席：日本、韓国、ドイツ、トルコ、ノルウェー、デンマーク等 計 14 カ国 + EU

○日本出席者：国土交通省海事局

【参考】OECD 造船部会における国際規律の議論の経緯

- （1）OECD 造船部会は、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）国際造船市場はリーマンショック以後需要が低迷し、供給過剰状態が続いており、各国の造船業界は厳しい競争環境に置かれています。こうした中、市場を歪曲し、造船分野の供給過剰問題の是正を遅らせるおそれのある公的支援を防止し、公正な競争条件を確保することを目的として、第 124 回 OECD 造船部会（平成 29 年 4 月）より、造船分野の公的支援等に関する法的拘束力を持つ新たな国際規律の策定に向けた議論が行われてきました。
- （3）同時に、OECD では、造船部会非加盟の主要造船国である中国に対して、国際規律策定の議論への参加を求めています。中国は前向きな意思は示しつつも、まず合意見通しを承知したいとして参加の可否を明らかにしていません。
- （4）欧州より、将来の交渉妥結の可能性を高めるためには造船部会参加国において、規律が目指すべき共通の高い目標を持つべきとの強い要求があり、前回会合（令和元年 5 月）において、各国が正式に目標を表明することが決定されました。今次会合では、規律が目指すべき共通の目標レベルの合意に向けた最終協議が行われました。

【問い合わせ先】



海事局船舶産業課

担当者名 末広、足立（代表 TEL：03-5253-8111、内線 43-624、43-637）

TEL：03-5253-8634（直通）、FAX：03-5253-1644

第 129 回 OECD 造船部会の結果概要

(1) 国際規律

日本は、韓国に対して、直面する市況の深刻さを踏まえて、韓国以外の加盟国は、市場を歪曲するような補助金や著しい低価格受注の規制等を共通の目標レベルとすることに合意していること、韓中を含む造船業界は新たな規律を求めており、これに応えるのは政策当局の責務であること等を指摘し、反対の立場を変えて、新たな規律策定に向けて共に努力するよう促しました。

欧州、トルコ、ノルウェーが日本に続き、韓国の翻意を促しましたが、韓国は、中国の参加があれば低価格受注の規制の議論は可能というこれまでの姿勢を崩さず、一切妥協の姿勢を見せませんでした。これに対し、欧州は、中国の背後に隠れようとする韓国の姿勢を強く批判するとともに、これ以上議論しても合意の可能性はないとして、状況に大きな変化が見えるまで国際規律の議論の凍結を主張し、これをイタリア、ルーマニア等が支持しました。

結果、国際規律策定の議論は凍結されることとなり、規律策定の正式交渉入りは事実上断念となりました。

(2) 政策ラウンドテーブル

韓国が行っている支援措置について、日本及び欧州より予め提出された質問に基づき質疑が行われました。日本からは、「エコシップ代替補助金」等について問い正すとともに、大宇・現代の統合に係る支援について質問し、国際市場の歪曲の懸念がある旨指摘しました。

欧州からは、韓国の近年の自国海運企業及び造船企業に対する支援措置を広く採り上げ、これらの措置に対して市場歪曲への懸念を表明するとともに、韓国の情報提供が不足及び不透明であると指摘し、事務局が職権に基づく厳格な調査を実施することが必要と主張し、これを欧州各国、ノルウェー、トルコが支持しました。しかしながら韓国は、造船部会は支援措置の是非を判断する場ではないとして調査を拒否し、実施の合意には至りませんでした。

(3) 次期作業及び予算計画 (2021-2022 年)

日本より、国際規律の議論が今次会合で凍結されたことも踏まえ、供給過剰と低船価問題対応に係る国際協調促進を目的として、新たに造船部会独自の造船需給と船価に関する調査・分析を行うことを提案しました。欧州等多くの国が日本提案を支持するとともに、コストも調査対象に含めるべきと提案しました。韓国は、船価の定義が不明である、調査に先立ちコスト情報の管理メカニズムが必要と主張しました。

結果、コスト調査も対象に含めることとして、本作業を 2020 年から着手することで合意されました。