

OECD第6作業部会（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、主要造船国間の政策レビュー、「公的輸出信用アレンジメント船舶セクター了解（SSU）」や「造船政策に関する一般指導原則」の見直し・改正等、**造船市場の健全化のための政策協調**を行っている。

## 概要

### ●沿革

- 1963年4月 工業委員会第5作業部会（造船）設立
- 1966年4月 理事会直属の第6作業部会に改編
- 1994年 造船業への不当な公的助成廃止、加害的廉売防止をまとめた国際規律である「造船協定」を採択  
※米国が未批准のため、未発効
- 2002年～ 新造船協定交渉（2010年打ち切り）
- 2006年 部会参加国が必要経費を分担する運営方式（Ⅱ部予算）に変更  
※分担割合は、加盟国の船舶建造量に応じて算出。  
※我が国は、25%を分担。

### ●会合開催頻度

年2回開催（6月及び11月）

### ●議長・副議長

議長：ノルウェー  
副議長：日本、韓国、EU

### ●職員派遣

1995年以降、国交省海事局より、OECD造船部会事務局へ職員を6名派遣

## OECD造船部会 参加国

1. クロアチア
2. デンマーク
3. フィンランド
4. ドイツ
5. イタリア
6. 日本
7. 韓国
8. オランダ
9. ノルウェー
10. ポーランド
11. ポルトガル
12. ルーマニア
13. スウェーデン
14. トルコ
15. EU

## 昨今の取り組み

### （1）公正な競争条件の確保に関する議論

- 経営難に陥った造船企業に対する韓国の巨額公的支援について、公正な競争条件の確保の観点から、日本による問題提起の下、集中的に審議を行ってきたところ。
- 市場を歪曲する公的支援の防止に向けて、公正な競争条件の確保を目的とした新しい規律策定の議論が開始。  
議論の内容：規律の交渉項目、非加盟国の参加の必要性、法的拘束力を有する枠組、今後のロードマップ 等

### （2）供給能力過剰問題への対応

- 世界的な造船供給能力過剰の現状を受け、政府支援が供給能力に与える影響等を議論。
- 各国における取組に関するベストプラクティスの共有及び透明性の向上を図るため、各国の造船政策に関する詳細評価・比較（ピアレビュー）を実施。