

韓国造船政策に関する 調査報告書

2012年3月

日本船舶輸出組合
財団法人 日本船舶技術研究協会

目次

<要約>	1
I. 韓国と造船業	12
1. 造船業の定義	12
2. 造船業と韓国経済	13
2.1 付加価値	13
2.2 輸出入	14
2.3 雇用	16
2.4 競争力	18
2.5 産業関連	20
3. 造船業と地域経済	22
3.1 地理的分布	22
3.2 地域社会と造船業	24
4. 意義	26
II. 政策と分析の枠組み	26
1. 国と政策	26
2. 現代社会と国家	27
2.1 多元主義的(pluralist)観点	27
2.2 マネジメント的(managerial)観点	29
2.3 階級主義的(class)観点	30
2.4 政策主体	31
3. 1997年の通貨危機とその政策	31
3.1 韓国経済の発展	32
3.2 1997年の通貨危機と韓国経済	37
4. 政策の分析対象	41
4.1 行政府と立法府	41
4.2 その他多様な主体	41
III. 造船業と政策	42
1. 中央政府	42
1.1 関連法律	42
1.2 支援例	44
1.3 関税優遇	48

韓国造船政策に関する調査報告書

1.4 川下産業の育成	51
1.5 R&D投資	54
1.6 労働法の改正	56
2. 国会	61
2.1 法律案	61
2.2 決議案	63
2.3 発言	64
3. 地方自治体	65
3.1 概要	65
3.2 造船業と地方政府	66
4. 労働組合そして使用者団体と使用者	80
4.1 労働組合の設置状況	80
4.2 造船業と労働組合	82
4.3 使用者団体	85
4.4 使用者	92
5. 市民社会団体	95
5.1 韓国と市民社会団体	95
5.2 造船業と市民社会団体	98
6. 大学と研究機関	101
6.1 政策主体としての大学	101
6.2 造船業と大学	102
6.3 政策主体としての研究機関	106
6.4 造船業と研究機関	108
7. メディア	115
7.1 概要	115
7.2 社説と造船業	116
7.3 評価	123
8. その他主体	123
IV. まとめ	126
1. 韓国の造船産業政策	126
1.1 中央政府	126
1.2 国会	127
1.3 地方自治体	127
1.4 労働組合そして使用者団体と使用者	128
1.5 市民社会団体	130

韓国造船政策に関する調査報告書

1.6 大学と研究機関	131
1.7 メディア	132
1.8 その他主体	133
1.9 評価	134
2. 韓国造船産業の未来	135
2.1 新たな環境	135
2.2 韓国造船業界の対応	136
2.3 展望	140
参考資料	143
参考URL	146

〈要約〉

I. 韓国と造船業

・「第9次韓国標準産業分類改正案」によると、造船業は「C. 製造業」のうち、「31. その他運送設備製造業」に属する産業で、公式名称は「311. 船舶及びボート建造業」である。

〈韓国標準産業分類による造船業〉

C	製造業(Manufacturing)	
31	その他運送設備製造業(Manufacture of the Other Transport Equipment)	
311	船舶及びボート建造業(Building of Ships and Boats)	
3111	船舶建造業(Building of Ships)	
	31111	鋼船建造業(Building of Steel Ships)
	31112	合成樹脂建造業(Building of Synthetic Resin Ships)
	31113	非鉄金属船舶及びその他海上用船舶建造業(Building of Non-ferrous Metal Ships and Other Sailing Ships)
	31114	船舶構成部品製造業(Manufacture of Sections for Ships)
	31119	その他船舶建造業(Other Building and Repairing of Ships and Boats)
3112	娯楽及びスポーツ用ボート建造業(Building of Pleasure and Sporting Boats)	
	31120	娯楽及びスポーツ用ボート建造業(Building of Pleasure and Sporting Boats)

出所:「韓国標準産業分類」、統計庁、2008年

・2010年、韓国は1,172兆8,034億ウォンの国内総生産(GDP)を記録したが、これに造船業が寄与した部分は1.23%と推定されている。

・2010年、韓国は通関ベースで4,663億ドルを輸出し、造船業はこのうち10%を上回る467億ドルを記録した。

・2009年の統計によると、製造業全就業者のうち造船業は13万1,367人で、5.35%を占めている。特に、給与額全体を全就業者数で割ると、造船業は4,599万ウォンで、製造業のうち4位を記録した。

・2006年、韓国造船産業は世界市場の67.73%を占め、世界最高水準の競争力を持っている。

・産業連関表を基に、直・間接的な効果をみると、造船業は全体製造業のうち、中・上級以上の地位を占めている。輸入誘発効果では13位、生産誘発、付加価値、雇用誘発効果でも30の製造業のうち、それぞれ12位、15位、14位を占めた。

・雇用の質・量ともに充実した造船業は蔚山地域に集中しているが、蔚山は2009年1人当り地域総生産(GRDP)において、全国で最も高い4,706万ウォンを記録した。

II. 政策と分析の枠組み

・政策(public policy)は伝統的な観点から、「国家の行政府や立法府が法律や制度的慣行に合致するように、一連の問題と関連して取る原則に基づいた行動」と定義することができる。

・現代社会で国の存在理由に対する議論はまだ進行中である。今まで提起された観点は大きく、多元主義的(pluralist)、マネジメント的(managerial)、そして階級主義的(class)観点の3つに区分される。

・その理由は、現代国家はこれらが主張する特徴を全て含んでいるためである。現代社会における政策を正しく理解するためには伝統的な意味の政策だけでなく、これら3つの観点から類推できるすべての政策主体の言動まで調べる必要がある。

・多元主義的観点から組織や社会の構成要素は個人である。即ち、国に対して大きな意味を付与していない。個人の選好(動機、不満、そして好み)と価値(社会的に容認された規範、個人的な信念、信頼、そして認識)を分析が究極的に到達すべき基本単位とする。個人は自ら行動を取り、彼らが持つ選好や価値に一致する集団に自由に参加すると信じている。また、個人間の相互作用とやり取りが現代社会の多様な社会的実体の全てを構成すると考える。

・マネジメント観点からの国家は、ある社会の一番であり、最高の支配的な組織である。多様なエリート、すなわちマネージャ(運営者)が、彼らが直面している環境に対する統制権を争うことを仮定する。マネージャは特に、外部からの不確実性の軽減に努める。社会はエリートがこれまで追求してきた戦略の歴史や政治的理想によって形成されてきた不確実な組織間の権力構造、あるいはそれ自体で一つの組織として解釈される。

・階級主義的観点から個人の行動と組織は、生産方式を含む階級関係に内在する社会的矛盾を媒介として理解する必要がある。大多数の個人は生存のために、生産手段を持っている他人に商品としての労働力を売るべきだと考える。また、支配的な組織は資本蓄積に基づくと見なす。そして、経済は私的に統制される市場で売れる商品を作る生産活動により支配されると認識される。蓄積の条件と階級

葛藤又は闘争が中核的な関心事となる。国家は支配的な組織の装飾物に過ぎないと解釈される。

・それぞれの観点によって政策主体も変わる。多元主義的な観点では、社会のほとんどの構成員が主体になることができる。しかし、これらの意見を取りまとめる過程を経ると仮定すれば、重要な団体や機関又は組織に焦点が絞られる。マネジメント的な観点では、少数のエリートが主体になる。大統領をはじめとする政府官僚と高位公務員、そして民間領域においてはメディア、学界、関連企業など、主要組織で中核的な職務を遂行する幹部と経営陣が主体になる。階級主義的な観点では、関連企業の所有者やその代理人が主体になる。

〈それぞれの観点による政策主体〉

区分	政策主体
多元主義的(pluralist)観点	団体、機関、組織
マネジメント的(managerial)観点	大統領、政府官僚、高位公務員、メディア、学界、企業幹部・役人
階級主義的(class)観点	企業所有者

・当然ながら政策に対する定義も拡大する必要がある。すなわち、個別主体が自分の利害のみならず、自分が属している集団、ひいては社会全体にプラス影響をもたらす行動や発言も政策になり得る。

・韓国経済は1970年代以降、世界的にも珍しい成長率を記録してきた。經常価格で見ると、1970年の国民総生産(GDP)と1人当り国民総所得(GNI)は、それぞれ81億ドルと255ドルから2010年に1兆143億ドルと2万759ドルに40年間でそれぞれ125倍と81倍に上昇した。このような驚くべき成果が可能だったのは、韓国経済が近代化の重要な条件である産業化に続き、その高度化にも成功したためである。

・産業構造の高度化において、1997年のアジア通貨危機は大きな意味を持つ。IMF支援枠組みは、国民に大きな苦痛を与えたが、1980年代半ばまで行われた政府の積極的な経済への関与が残した課題を一気に解決する役割を果たしたと考えられる。

・経済政策の主体の側面でも1997年の意味は大きい。1960年から1980年代半ば、民主化が始まる前の政策決定過程は少数のエリートがリードするマネジメント的モデルの典型だったと言える。1990年代、労働運動と市民運動の活性化と企業が主導した無分別な投資と拡張は、多元主義的、そして階級主義的な要素が拡大しはじめたことを意味する。1997年の経済危機により韓国の資本家階級は打撃を受けたものの、これを克服した資本家は国際水準に合致する体質を備えるようになった。

・1997年以降、韓国における政策を理解するためには、マネジメント的、多元主義的、そして階級主義的なアプローチ全てが必要な時代に入ったと言える。

Ⅲ. 造船業と政策

○中央政府

・1997年以降、政府は造船業と関連して重要な役割を果たしてきたが、その以前と比べて、大きな違いは、造船業において政府の役割が大きく縮小し、その役割も間接的なものにシフトしたことである。

・1984年に制定されて1999年に廃止された「海運産業育成法」のように、かつて韓国では、造船業育成のために法律を制定・適用した時期があった。1999年、特定産業を念頭に置いたすべての法律が「産業発展法」に統廃合され、現在は造船業のみを支援する法律はない。

・2007年末、米国発サブプライム問題(Subprime-mortgage crisis)の影響で造船産業に危機感が広がり始めた際、当時政府は大統領主宰の非常経済対策会議を開き、「産業発展法」に基づいた「造船産業の構造調整と競争力強化方案」を確定し、経営が悪化した造船所の構造調整、経営が安定した造船所に対する流動性支援、船主に対する金融支援の活性化を推進した。

・造船業は関税猶予と関税還付制度の恩恵を受けている。関税政策は、造船業のみならず、輸出産業全体を対象としている。しかし、造船業は輸出比重が高い産業であるだけに、大きな恩恵を受けてきた。

・2004年に初めて市場に紹介された船舶ファンドも政府の政策的な判断が介入したものと言える。造船業の関連産業である海運業を活性化させることにより、新規船舶に対する需要創出を図り、造船業に新しい成長動力とさせたいとの考え方を政府は当初から明らかにした。

・政府は造船業のR&D投資においても役割を果たしている。2009年に船舶及びボート産業のR&Dに約3,851億ウォンを投資したと集計されている。

・1997年を前後とし、韓国の労働市場は制度的に大きな変化を迎える。これまでの「勤労基準法」が廃止され、新しく制定されることにより、労働市場が柔軟化された。もちろん、このような労働市場の激変が造船業だけのためのことではない。しかし、多くの労働力を必要とする造船業の特性上、大きな役割を果たしたことは間違いない。

○国会

・「国会法」第79条によると、その構成員である国会議員は、国民を代表する者としてその職務を充実させるために国会で議題となる法律案・決議案・建議案など各種議案を議員20人以上の賛成により発

議することができる「議案発議権」が認められている。しかし、造船業と関係した国会での発言・活動は大して見られない。

・現在、韓国では「基盤産業の振興と先端化に関する法律」が成立し、2012年1月からの施行を控えている。同法は、造船業を始め、韓国が高い国際競争力を有している主な製造業の川上産業に当たる素材加工分野での技術力向上により、国際社会における優位性維持を図るため、ハンナラ党の金景梓(キム・ギョンジェ)議員が2011年5月2日、その他13人を代表して発議した。

・1997年以降、「造船業」がその題名に明記された議員決議案は、2009年9月14日、ハンナラ党国会議員であり、慶尚南道・巨済を地方区とする尹英(ユン・ヨン)議員(選挙区・巨済)を始めとする50人の議員による「国民経済の発展のための海運・造船産業の共同発展を促求する決議案」がある。その背景は2008年からの世界金融危機がきっかけで、内容は造船業より海運業においてより具体的になっている。

・これまで国会本会議で造船業に対して発言した国会議員はあまり多くない。時期としては造船業に危機が迫った2008年と2009年に集中している。発言の内容は自分の地方区関連の懸案について提起した2件を除けば、一般論的なものが多かった。

○地方自治体

・韓国では、1988年に「地方自治法」の全面改正により地方自治復活に向けた法的基盤の整備を行った。1991年には約30年ぶりに地方選挙が開かれ、地方議会が発足した。1995年には地方自治体の長も当該住民による投票で選出され、本格的な自治時代が開かれた。しかし、法理上、地方自治体が立案・実行できる政策の範囲は期待に及ばない水準である。造船業と関連して工業団地造成と主要地方自治体が採択したいいくつかの支援策を挙げられる。

・1990年代半ば以降、産業団地の構築においてその主体が国から広域自治団体へ、そして基礎自治団体へと拡大されてきた。1997年以降、地方自治体により主な誘致業種として造船業が明記された産業団地はそれほど多くない。2008年末時点で全南に2箇所、慶北に1箇所が造船業を優先的誘致業種として指定している。

・全羅南道は海洋レジャー産業に焦点を当てている。全羅北道は未来型輸送船舶開発を目標にWIG船の常用化に注力している。釜山広域市、慶尚南道、蔚山広域市には韓国を代表する造船所が集まっていることから、新たな競争力確保よりは造船業の付加価値を高める方向で政策を進めている。船用資機材産業を育成し、主力分野となっているLNG船、海洋プラントなど高付加価値船における国産化率を高め、これらの試験と認証を国内で行うために努力している。これらは共通して地域の中小造船事業者と共に海外市場の開拓を目指す取り組みを行っている。

○労働組合そして使用者団体と使用者

・労使紛争は製造業でなくサービス業で頻繁に見られるようになった。造船業が入るその他製造業での発生件数は2007年から2009年にそれぞれ10件、12件、10件となり、2010年には3件に落ち込んだ。その他製造業では労使紛争の解消による安定した労使文化の定着が早期に実現したと言える。

・これは個別造船所でも確認できる。現代重工業は2011年に17年連続で紛争なしに賃金交渉が妥結し、現代三湖重工業も5年間にわたって同様の記録をとり続けている。大宇造船海洋は21年間にわたって紛争なしの賃金・団体交渉を妥結している。

・実際、当該事業所に勤務する労働者の権益保護という当初目的が貫かれたことによるものと見られる。2010年に労働者給与ベースで上位100位の企業を対象に行った調査結果を見ると、韓国の代表的な造船メーカーが軒並み50位以内に入った。造船業の労働環境が大きく改善されたことは周知のとおりである。

・造船業の代表的な使用者団体としては、1948年に歴史を遡る韓国造船工業協同組合をはじめ、1977年設立の韓国造船工業会、1980年設立の韓国船用資機材協同組合、2008年設立の韓国中小型造船協会を挙げられる。このうち、韓国造船工業協会と韓国中小型造船協会の会員は中小造船所で構成されている。韓国造船工業会には韓国を代表する9つの造船所が会員として登録されている。韓国船用資機材工業協同組合は船舶の主要部品を生産する企業を会員としており、大手企業と中小企業が加入している。

・主要事業別にみれば、相対的に経営環境が悪化しつつある中小型造船所が多く加入している韓国造船工業協同組合と韓国中小型造船協会は、短期的な観点から会員社の生存に焦点を合わせた活動に取り組んでいる。一方、韓国造船工業協会と韓国船用資機材工業協同組合は韓国造船業の長期的な国際競争力の増進に向けた活動を展開している。

・個別企業の行動のうち、それぞれの利益拡大を超え、造船業全体あるいは韓国経済全体にプラス影響をもたらすと判断されるものとして、共同研究開発と教育訓練を挙げられる。

・造船産業においては政府系研究機関といくつかの造船所が参加する共同研究が様々な分野にわたって進められている。1994年に設立された韓国造船技術研究組合がこのような機能を可能とさせている。企業側では、現代重工業、大宇造船海洋、サムスン重工業、韓進重工業、現代三湖重工業の5社と、韓国海洋研究院の海洋システム安全研究所が政府を代表して参加している。

・現在、韓国の主要造船所は技術教育機関を設置して、造船所入社を希望する者に対して教育訓練の機会を無料で提供している。2006年から2010年まで約2万6,000人が船舶建造に必要な技術教育を

受けたと集計されている。毎年平均で5千人以上に対して技術教育を行ったことになる。このように主要造船所が社内に技術教育施設を運営している背景には、現場労働者の技術力を維持・発展させ、競争力の優位性を保つことにより、企業の利益拡大を図ろうとする論理が潜んでいる。しかし、教育を受けた修了生が当該造船所や協力会社に必ず就職する必要はないため、利潤最大化の動機だけが働いているとは限らない。

○市民社会団体

・20世紀後半から社会全般にわたって「非政府機構(Non-Government Organization)」、非営利民間団体、市民社会団体など、団体や組織が急速に増えている。これら市民社会団体は造船業と関連して、中央政府レベルで、あるいは当該造船所や地域政府を相手に活動を行っている。

・2007年11月22日、2004年11月当時の慶尚南道知事であった金泰鎬(キム・テホ)氏の提案を基に発議された「東・西・南海岸圏の発展特別法」が国会で成立した。同法は、下記の「提案理由」のとおり、海岸線開発に焦点が当てられており、造船業と関連しては公有水面埋立による新規造船所の敷地の供給を趣旨としている。しかし、同法が公表されると乱開発による環境破壊が避けられないことに懸念を抱いていた当該地域と中央の多くの環境団体は、国会での成立を阻止するために努力したが、失敗に終わった。そして、最後の手段として当時の盧武鉉(ノ・ムヒョン)大統領の拒否権行使を積極的に訴えた。これを受け、大統領府は11月26日、国会建設交通委員会及び当該地方自治体と会合を行い、環境保護のための3つの条件を含む場合、大統領の拒否権を行使しないことを発表した。これに対し、地方自治団体が同意を示し、同法は原案の修正を行い、2007年12月27日に公布された。

・地域レベルで市民社会団体が造船業と関連して問題を提起するのは、主に特定の造船所が原因となる環境問題である。2000年代に入り、国民の環境意識の高まりを背景に、造船所の周辺環境に対する科学的な調査を基にした問題提起と代案提示が相次いでいる。このような変化を受け入れ、造船所は環境にやさしい作業現場への転換を図り、対応に乗り出した。最初は消極的に動いた業界は時間が経つにつれ積極的に変わった。

・市民社会団体の活動が造船所の長期的な経営戦略にも影響を与えられることが、2011年11月に解決された「韓進重工業事件」から裏付けられた。韓進重工業が2007年にフィリピンのスービック湾に造船所を設立したが、結局これが原因となり、当初計画していた長期的な競争力強化戦略、即ち海外生産の拡大戦略に大きな支障をきたすことになった。

○大学と研究機関

・現在、韓国では国が定めた基準を満たすと、誰でも大学を設立することができる。学科もまた、定めた基準を満たすと、新設と増員が可能である。したがって、ある大学が特定学科を設立したり増員するということは、国が必要とする当該分野の高度人材を育てること、又は増加させることを決定したことを意味する。

・2011年度基準の全国4年制大学は全204校、2010年度基準の2年制・3年制大学は全147校ある。4年制国公立大学の場合、1946年に学科を開設したソウル大学をはじめ、11の大学で造船工学を独立した学問として課程を設置している。4年制私立大学では、1954年に学科を開設した仁荷大学をはじめ、8つの大学で造船工学課程を設置している。2年制大学でも造船関連の学科が開設されているが、まず、公立2年制大学の慶南道立昌暦大学をはじめ、3つの大学が造船関連の学科を開設している。私立2年制大学では、17の大学で造船業関連の課程が開設されている。

・これまで4年制大学で造船工学関連の学科や専攻課程の廃止は全く行われなかった。かえって、中堅技術人材を育成する2年制大学では学科の設置が増えている。また、高等学校の卒業者の間で造船関連の専攻を目指す熱意が冷めたという明白な証拠もない。造船工学を専攻した卒業者の就職率も良好であると集計されている。したがって、造船業の発展に決定的な役割を果たす高級・中堅の設計・研究開発人材を育成するために必要な好循環構造は、今のところ円滑に機能していると言えよう。

・現在、韓国で運営されている造船関連研究機関は3～5箇所で、これら研究機関は政府出資に基づいて設立された。法的に研究の自律性が保障されており、開発した技術を民間に賃貸して賃貸料の収益を創出することで、財政自立に取り組んでいる。

・1973年に設立された韓国海洋研究院は、海洋を科学的にアプローチすることに特化している。さらに、造船関連の研究も行っている。これは、1989年10月10日に設立された韓国機械研究院が、これまで運営してきた船舶海洋工学研究センターを1999年3月31日、本研究院に移転したことで裏付けられる。また、2001年に発足した韓国造船海洋資機材研究院は、造船と関連した基盤技術の研究開発と試験認証インフラ及び人材を確保することで、中小造船所の競争力強化に資することを趣旨としている。1997年に設立された中小造船研究院は、中小型船舶建造と海洋レジャー設備産業に係わる研究開発を目的とする。1976年に発足した産業研究院は現在、過去に比べて造船業と関連した政策研究をほとんど行っていない。

○メディア

・2011年11月30日時点で、韓国の検索エンジンで最もシェアの高いネイバー(<http://www.naver.com>)の入カウインドウに「社説」と共に「造船業」、「造船産業」、そして「造船」を入力して、「タイトル」に限定して記事を探してみると、重複記事と単なる情報中心の記事を除けば、全87件の社説が表示される。

・造船業に関する社説が登場した回数は、時期別に均等ではない。2003年以前は一件も見当たらないが、2004年2回、2005年5回、2006年4回と一桁を維持、2007年12回、2008年17回、2009年25回とピークに達し、その後、2010年11回、2011年11月30日時点で11回と減少に転じた。

・報道機関別の社説掲載回数をみれば、韓国最大の港湾都市・釜山に本社を置き、韓国造船業のメッカと言われる慶南地域をカバーする釜山日報が19回で最も多く、次いでソウル経済新聞が12回、ファイナンシャルニュースが11回の順となっている。地域別には、江原日報(2回)と釜山日報(19回)を除けば全てソウルで発行されるメディアである。

・内容は大きく、2008年下半期まで、2008年下半期から2010年末まで、2011年の3つの時期に分けられる。論調は楽観論から悲観論、慎重論に変わってきた。しかし、全体的に一般論に止まっており、造船業に対するメディアの役割は微々たるものであったと言える。

○その他主体

・韓国の造船産業を論ずるにあたって、与党・ハンナラ党の国会議員であり、韓国一の造船所である現代重工業の創業者・故鄭周永(チョン・ジュヨン、1915～2001)会長の3男で、大株主の鄭夢準(チョン・モンジュン)氏を抜きにして語れない。2011年8月現在、鄭夢準(チョン・モンジュン)氏は現代重工業の持分10.8%を所有する大株主である。現代重工業が現代三湖重工業の94.92%を所有し、現代三湖重工業が現代尾浦造船の46.03%を所有することで、鄭夢準(チョン・モンジュン)氏は理論的に言えば、受注量基準として2010年現在、韓国全体の25.8%に対して影響力を行使できる位置にある。

・鄭夢準(チョン・モンジュン)氏は現役国会議員で、現代重工業の顧問に退いた1991年以降、経営の第一線を離れ、1992年以来5回の当選を果たした。造船企業の大株主であり、国会議員でもあるケースは世界の造船業界では今までに例を見ないことである。

・現代三湖重工業(前身・漢拏重工業)が現代重工業グループの一員になった過程において、鄭夢準(チョン・モンジュン)氏の存在感が確認できる。1997年、漢拏重工業が経営破綻になった際、現代重工業は同じく経営が悪化した韓国重工業に対して買収の意思を表明していた。しかし、当初の計画が修正され、1999年から漢拏重工業の経営正常化に向けた現代重工業の委託経営が始まり、2002年現代重工業グループの系列会社に編入された。その背景として政治的な要因が働いたとの指摘もあるが、これは、現代重工業の大株主であり、有力政治家である鄭夢準(チョン・モンジュン)氏の存在感を示すものと言える。

IV. まとめ

・韓国造船産業に対する政策を二つの時期に分けて考えたい。一つは、現在の韓国の造船産業が世界的な競争力を確保するのに影響を及ぼした政策と、その主体を調べてみることである。もう一つは、今後韓国造船業の競争力に影響を及ぼす可能性のある主体と、これらが選ぶことのできる政策の範囲を分析してみることである。

・現在の韓国造船業の構築に大きく寄与した政策は、次のとおりである。第一、政府の労働市場の柔軟化政策は、多くの労働力を要する上で、賃金上昇の圧力を受けていた造船業界にとって時宜にかなったものとなった。第二、労働組合が高い賃金と労働環境の改善を勝ち取って、使用者側にほぼ恒久的な労使間の平和体制を提供したことは経営安定に多に役に立った。第三、造船所が社内の教育施設を設置し、最新技術を一年間数千人を対象に無料で教育することで、韓国造船業全体の労働生産性の向上に寄与した。第四、大学は造船関連の学科を増設したり、拡大することで、高級・中堅の設計人材と研究開発人材を輩出し、着実に造船所に供給してきた。第五、現代重工業の大株主であり、有力政治家である鄭夢準(チョン・モンジュン)氏の存在は、現代重工業、ひいては造船業界の意思決定過程において国の経済的な利害を反映できるパイプ役を果たした。

・上記の五つの政策主体は、今後も韓国造船業の発展において重要な役割を果たすと見られる。これに加え、韓国造船業に影響を及ぼす可能性がある主体として地方自治体と市民社会団体を挙げられる。まず、地方自治体は大規模・低コストの産業団地を造船業に提供できる主体として浮上している。もちろん、造船所が投資を決めるにあたって、敷地価格は一つの要素に過ぎないが、産業の特性上、考慮せざるを得ないだけに、地方自治体の行動から影響を受けかねない。次に、市民社会団体は造船所をめぐる環境問題だけでなく、造船所の長期的な経営戦略にも影響力を発揮するものと見られる。特に、韓進重工業事件は海外直接投資が韓国の造船所にとっておそらくこれ以上可能な選択肢ではないことを示した契機となったと言える。

・韓国を代表する製造業である造船業分野において、1997年以降、国の直接的な役割は殆ど機能していなかったが、その影響も微々たるものだったと言える。それにしても、造船所が自らの利害にのみ基づいて行動するわけにはいかない。小さくなった政府の代わりに地方自治体、労働組合、大学、市民社会団体などの行動から影響を受けることになった。それぞれが目指す方向の違う新しい主体といかなる相互作用を、どのように結んでいくのかにより、今後韓国造船業の競争力が変わることは明白である。

・20世紀末からの世界経済において最も重要な課題はエネルギーと言っても過言ではない。より多くの国が国民の福利を増進させるために経済を開放し、これを積極的に利用した成長を目指しており、以

前よりエネルギー需要が高まっている。しかし、エネルギー消費の拡大により、その副産物である温室効果ガスの増加は、地球温暖化をさらに促進する副作用をもたらした。前者にとっては、新しいエネルギー源を開発する課題が、そして後者にとっては環境にやさしいエネルギーを生産する課題が提起されている。この中で、海上での原油生産と太陽光、風力など再生エネルギーに対する需要が増え始めた。

・エネルギーに対する量的かつ質的な需要変化がもたらした新しい環境に対応するため、韓国の造船業は2つの方向で取り組んでいる。海上原油ボーリング施設の生産に参入して、再生エネルギーの生産に必要な設備、例えば、風力発電機と部品、そして太陽光パネルと関連設備の製造に取り掛かり、生産量を増やした。

・韓国造船業を代表する現代重工業、サムスン重工業、大宇造船海洋は、2012年の受注量のうち、海洋プラント部門の比重を高めていくと見られる。2011年には、現代重工業は新規受注額137億ドルのうち63.5%の87億ドルを、サムスン重工業は149億ドルのうち59.7%の89億ドル、そして大宇造船海洋は130億ドルのうち43.8%の57億ドルを海洋プラント部門で受注した。2012年には、現代重工業は121億ドルのうち66.9%の81億ドルを、サムスン重工業は132億ドルのうち63.6%の84億ドル、そして大宇造船海洋は133億ドルのうち75.2%の100億ドルを海洋プラント建設から受注すると見込まれる。

・しかし、造船所が新しく参入した太陽光発電設備の製造やこれを利用した電気生産分野の展望はそれほど明るくない。2012年の世界の太陽光新規需要は約25.1GWで、2011年の22.2GWに比べて13.1%に増えると予測されているが、その成長率は2010年の139.7%と2011年の26.9%に比べると、相対的に低調な動きとなっている。そのため、既存の主要太陽光設備の製造企業間の競争は激しくなる一方で、収益性の正常化には時間がかかるものと見られる。

・一方、風力市場の未来は相対的に明るい。2012年の陸上風力市場の規模は46.9GWで、2011年の43.9GWより約7%増えると見込まれる。これは2011年の22%より低いが、2010年の-5%よりは依然として高い水準である。全体風力市場に占める割合は小さいものの、洋上風力市場の未来はより明るい。2011年0.91GWで、2010年に比べて24%減となっているが、2012年には1.9GWで、108%増え、2015年まで最低30%の成長率を示すと予測されている。海洋プラント製造で確保した競争力を十分に活用できる洋上風力発電機の製造・設置・運営市場を韓国の造船業界が見逃す可能性は殆どないだけに、今後、これら分野での投資と生産が大きく増加することは間違いない。

I. 韓国と造船業

1. 造船業の定義

2008年2月1日から施行されている「第9次韓国標準産業分類改正案」によると、造船業は「C. 製造業」のうち、「31. その他運送設備製造業」に属する産業で、公式名称は「311. 船舶及びボート建造業」となっている。造船業は大きく、「3111. 船舶建造業」と「3112. 娯楽及びスポーツ用ボート建造業」で構成されている。造船業、すなわち「船舶及びボート建造業」は「各種材料でタンカー、漁船及び漁獲物の加工用船舶、貨物船、巡航船、遊覧船、曳き船など各種航海用の船舶と浚渫船、試すい船及び浮体構造物などその他非航海用の船舶を建造する産業活動」と定義することができる。

上記の区分によると、造船業には船舶建造と関係の薄い産業が含まれ、密接に関連すると思われる産業が除外されたりもする。まず、「95. 修理業」で「工場での航空機及び鉄道車両修理、造船所での船舶修理は当該設備を製造する産業活動として分類する」と明記されたとおり、すでに作られた船舶を対象にした修理活動は造船業の一種である。しかし、船舶部品を修理する産業は「95119. その他一般機械及び設備修理業」に属する。また、船舶を建造するのに必要な部品や部分品を作っても造船業に含まれないことがある。船舶用エンジン製造業は「2911. 内燃機関及びタービン製造業：航空機及び車両用を除く」に含まれている。航海に必要な機器とその他の船舶用測定機器を生産する産業は「272. 測定、テスト、航海、制御及びその他精密機器製造業：光学機器を除く」に属する。その他の必要な船舶部品を製造する産業はその主な材料又は製品の種類により造船業ではない他の関連産業に分類される。

<韓国標準産業分類による造船業>

C	製造業(Manufacturing)	
31	その他運送設備製造業(Manufacture of the Other Transport Equipment)	
311	船舶及びボート建造業(Building of Ships and Boats)	
3111	船舶建造業(Building of Ships)	
	31111	鋼船建造業(Building of Steel Ships)
	31112	合成樹脂建造業(Building of Synthetic Resin Ships)
	31113	非鉄金属船舶及びその他海上用船舶建造業(Building of Non-ferrous Metal Ships and Other Sailing Ships)
	31114	船舶構成部品製造業(Manufacture of Sections for Ships)
	31119	その他船舶建造業(Other Building and Repairing of Ships and Boats)
3112	娯楽及びスポーツ用ボート建造業(Building of Pleasure and Sporting Boats)	
	31120	娯楽及びスポーツ用ボート建造業(Building of Pleasure and Sporting Boats)

出所:「韓国標準産業分類」、統計庁、2008

2. 造船業と韓国経済

2.1 付加価値

2010年韓国は合計1,172兆8,034億ウォンの国内総生産(GDP)を記録した。これに造船業が寄与した部分は1.23%と推定されている。2009年の統計を基に製造業部門での造船業の役割を確認することができる。2009年、韓国製造業は合計1,121兆9,730億ウォンを生産し、374兆5,007億ウォンを付加価値として創出した。造船業は製造業生産の6.6%である74兆7,098億ウォンを担当し、製造業全体の付加価値の6.19%である23兆1,711億ウォンを創出した。付加価値の規模でみると、造船業は自動車(35兆2,230億)、通信機器(30兆8,120億)、一般機械(27兆2,028億)、ディスプレイ(24兆8,336億)に次ぐ5位を占めた。

< 2009年の製造業生産・付加価値及びその比率(小分類ベース) >

(単位:10億ウォン、%)

		生産	付加価値	付加価値比率
製造業		1,121,973.09	374,500.73	100
資本財		277,658.76	92,970.18	24.83
	自動車	113,028.09	35,223.00	9.41
	造船	74,709.81	23,171.16	6.19
	鉄道	3,019.40	1,266.44	0.34
	航空	2,490.66	1,157.98	0.31
	一般機械	72,709.05	27,202.81	7.26
	精密機器	11,701.74	4,948.79	1.32
消費財		97,551.08	37,640.11	10.05
	飲食料	61,022.27	21,803.9	5.82
	衣類	16,080.25	7,725.62	2.06
	革・履物	4,087.61	1,654.51	0.44
	印刷	4,192.07	2,018.06	0.54
	家具・その他	12,168.88	4,438.01	1.19
IT製品		101,138.90	42,031.87	11.22
	家電	25,831.62	8,499.04	2.27
	通信機器	69,100.13	30,812.00	8.23
	コンピューター	6,207.16	2,720.83	0.73

中間財		467,207.75	130,223.39	34.77
	鉄鋼	79,359.93	20,043.56	5.35
	非鉄金属	27,897.35	4,676.94	1.25
	組み立て金属	53,834.06	20,243.44	5.41
	石油化学	70,492.39	14,436.32	3.85
	精密化学	24,736.46	10,290.22	2.75
	医薬	12,693.10	7,527.77	2.01
	繊維	21,208.39	7,229.57	1.93
	ゴム	9,519.07	3,474.04	0.93
	プラスチック	32,477.58	11,516.91	3.08
	石油精製	92,438.28	13,307.76	3.55
	製紙	16,861.38	5,736.09	1.53
	セメント	13,853.26	5,595.84	1.49
	ガラス	11,836.51	6,144.95	1.64
IT部品		130,085.04	54,560.05	14.57
	半導体	40,844.13	22,989.24	6.14
	ディスプレイ	70,800.17	24,833.60	6.63
	その他電子部品	18,440.74	6,737.22	1.8

出所：産業研究院産業統計サイト(<http://www.istans.or.kr>)

2.2輸出入

2010年、韓国は通関ベースで輸出4,663億ドル、輸入4,252億ドルで、411億ドルの黒字を記録した。製造業は輸出の99.5%である4,641億ドル、輸入は74.4%である3,166億ドルを担当し、1,475億ドルの黒字を上げ、貿易収支の黒字に大きく寄与した。韓国造船業の競争力は対外取り引きでも輝いた。造船業は全体の製造業輸出の10%を超える467億ドルを輸出し、509億ドルの半導体に次ぐ2位を占めた。造船業の役割は特に、製造業の貿易収支の側面で注目すべきである。造船業は全体の製造業が記録した1,475億ドルの黒字の29.3%である433億ドルを上げ、1位を占め、321億ドルで2位を記録した自動車産業を大きく上回った。

＜ 2010年の製造業の輸出入規模と貿易収支(小分類ベース) ＞

(単位：100万ドル)

	輸出	輸入	収支
製造業	464,128.65	316,620.12	147,508.52
資本財	133,813.53	63,849.24	69,964.28

韓国造船政策に関する調査報告書

	自動車	39,523.38	7,389.96	32,133.42
	造船	46,735.32	3,358.90	43,376.42
	鉄道	646.32	131.43	514.89
	航空	1,649.41	4,089.38	-2,439.97
	一般機械	36,964.88	35,819.50	1,145.38
	精密機器	8,294.22	13,060.08	-4,765.85
消費財		10,083.33	26,492.72	-16,409.39
	飲食料	4,276.61	13,886.51	-9,609.9
	衣類	1,585.34	4,222.07	-2,636.73
	革・履物	1,329.76	3,325.52	-1,995.76
	印刷	357.88	339.82	18.06
	家具・その他	2,533.72	4,718.79	-2,185.06
IT製品		46,413.47	17,154.88	29,258.59
	家電	13,378.89	3,584.54	9,794.34
	通信機器	26,675.64	6,887.20	19,788.44
	コンピューター	6,358.94	6,683.14	-324.20
中間財		151,635.70	145,972.34	5,663.36
	鉄鋼	23,618.50	22,333.45	1,285.06
	非鉄金属	11,348.10	15,315.88	-3,967.78
	組み立て金属	9,856.79	8,771.49	1,085.31
	石油化学	39,758.17	21,376.34	18,381.82
	精密化学	6,294.35	11,976.12	-5,681.77
	医薬	1,539.43	4,447.42	-2,908
	繊維	12,283.66	5,008.48	7,275.18
	ゴム	4,147.60	2,243.76	1,903.85
	プラスチック	6,312.47	6,337.97	-25.49
	石油精製	32,574.27	41,057.18	-8,482.91
	製紙	2,870.19	3,849.37	-979.18
	セメント	297.88	85.87	212.01
	ガラス	734.29	3,169.01	-2,434.73
IT部品		90,002.48	40,578.10	49,424.38
	半導体	50,981.68	31,407.63	19,574.05
	ディスプレイ	30,362.51	4,368.24	25,994.27
	その他電子部品	8,658.28	4,802.23	3,856.05

出所：産業研究院産業統計サイト(<http://www.istans.or.kr>)

2.3 雇用

2009年の統計によると、造船業は13万 1,367人と製造業全体の従事者の5.35%が働いていると集計された。全体規模では一般機械(25万 3,546)、自動車(25万 69)、組み立て金属(22万 3,511)、飲食料(16万 6,538)、プラスチック(13万 4,689)に次ぐ6番目となっている。

ここで注目すべき点は、1人当りの給与額である。給与額全体を全就業者数で割ると、造船業は4,599万ウォンで、製造業のうち4位を記録した。10万人を越える雇用産業のうち最も高く、「良質な雇用」が最も多い産業と言える。

< 2009年の製造業の給与額・労働者数・1人当り年間給与額(小分類ベース) >

(単位: 100万ウォン、人)

	総給与額	労働者数	1人当り給与額
石油精製	578,117	10,487	55.12
鉄道	234,598	4,834	48.53
石油化学	2,063,416	44,123	46.76
造船	6,042,589	131,367	45.99
航空	359,380	7,851	45.77
半導体	3,852,534	91,906	41.91
鉄鋼	3,177,962	78,595	40.43
自動車	9,662,510	250,069	38.63
ディスプレイ	2,573,256	68,434	37.60
通信機器	2,756,380	81,533	33.80
医薬	960,553	29,128	32.97
非鉄金属	820,339	25,489	32.18
ゴム	1,157,314	36,487	31.71
家電	2,619,741	83,273	31.45
ガラス	791,505	25,503	31.03
精密化学	1,514,154	50,745	29.83
製紙	1,404,231	48,198	29.13
セメント	947,035	32,692	28.96
一般機械	7,321,421	253,546	28.87
その他電子部品	1,989,146	73,239	27.15
コンピューター	375,924	14,073	26.71
組み立て金属	5,742,117	223,511	25.69
精密機器	1,433,286	56,601	25.32

印刷	762,276	30,927	24.64
プラスチック	3,289,153	134,689	24.42
家具・その他	1,307,272	55,318	23.63
革・履物	447,952	19,106	23.44
飲食料	3,893,057	166,538	23.37
繊維	2,115,428	93,314	22.66
衣類	1,597,731	78,251	20.41
製造業	76,093,164	2,452,880	31.02

出所：産業研究院産業統計サイト(<http://www.istans.or.kr>)

また一つ驚くべき事実は造船業が「良質な雇用」を継続的に作ってきたことである。2005年から2009年まで従業員数の伸び率をみると、2009年その速度が鈍化した。造船業では一度も前年より従事者数が減少したことがなかった。一方、製造業全体では2005年以来、従業員数が減ることが明らかになっており、大半の他の製造業は少なくとも一度の減少を経験した。特に、世界経済が危機に直面していた2008年には相当数の製造業で従業員数が減少したが、造船業は9.15%という最高の増加率を記録した。すなわち、造船業は「良質な雇用」を世界経済の変動と関係なく労働市場に持続的に供給することで、製造業に従事している労働者の力となってきた。

< 2005～2009年製造業の従業員数増減率(小分類ベース) >

(単位：%)

		2005	2006	2007	2008	2009
製造業		4.49	-0.02	3.01	-2.13	-0.06
資本財		7.4	3.27	8.17	-0.05	-1.6
	自動車	9.05	-1.14	10.28	-3.32	-3.61
	造船	2.54	15.11	12.48	9.15	1.32
	鉄道	-11.46	25.13	-12.56	-1.48	2.18
	航空	0.03	8.3	-8.47	-30.75	66.26
	一般機械	7.04	2.21	4.6	0.25	-3.05
	精密機器	14.33	6	11.27	-1.41	1.7
消費財		-1.88	-2.82	4.55	-4.01	1.34
	飲食料	0.27	-2.44	6.07	-1.62	3.98
	衣類	-6.46	-4.5	3.63	-9.18	-0.51
	革・履物	-8.44	-6.24	-5.44	-4.96	-4.43
	印刷	1.79	-2.21	8.96	-1.12	0.98

	家具・その他	0.89	-0.15	3.49	-4.2	-1.36
IT製品		4.73	1.69	-1.19	-7.91	-0.37
	家電	3.91	1.02	-2.04	-8.8	-1.45
	通信機器	9.43	5.03	0.31	-5.04	1.89
	コンピューター	-7.52	-8.37	-3.64	-16.7	-6.36
中間財		3.9	-1.44	3.29	-1.81	0.5
	鉄鋼	3.18	1.26	4.97	6.53	0.41
	非鉄金属	3.63	-3.15	4.89	-4.72	4.79
	組み立て金属	14.22	2.63	6.87	-3	0.11
	石油化学	-2.39	5.03	5.04	0.28	3.53
	精密化学	0.36	1.58	5.21	-1.09	-0.2
	医薬	-1.22	-0.09	0.92	-1.02	10.33
	繊維	-10.98	-9.53	-6.03	-7.42	-1.55
	ゴム	1.96	-5.96	3.02	-0.11	1.94
	プラスチック	11.49	-2.35	2.46	-3.56	-1.38
	石油精製	1.7	-1.02	9.74	4.26	3.17
	製紙	4.91	-4.45	1.69	-0.6	-2.58
	セメント	-3.39	-2.32	5.73	-0.06	1.39
	ガラス	5.96	-0.63	6.02	5.68	6.02
IT部品		11.28	0.42	-5.28	-2.46	2.5
	半導体	20.7	-1.98	-2.21	-1.86	-0.09
	ディスプレイ	25.39	21.11	-8.21	-4.89	3.02
	その他電子部品	-5.13	-12.12	-6.24	-0.82	5.44

出所：産業研究院 産業統計サイト(<http://www.istans.or.kr>)

2.4 競争力

世界市場でのシェアから産業の競争力を評価することができる。これを計算する方式は世界市場の当該産業輸入額から韓国当該産業の輸出額が占める割合を計算し、これに100をかけることで計算できる。しかし、現実にその計算式を導入することはかなり厳しい。まず、正確な統計が比較期間に対して世界すべての国から入手しなければならない。また、産業に対する分類体系も一致しなければならない。当然ながら、世界すべての国がこの2つの条件を満たす可能性は高くないため、通常OECD加盟国を対象に評価する。すなわち、韓国の当該産業輸出額をOECD当該産業輸入額で割った後、100をかける。

下記の表は韓国製造業を中分類でみたときの世界市場でのシェア変化推移である。2002年と2006年を比較した際、製造業は全体的に3.5%から4.77%にシェアが拡大し、競争力が高まったことが分かる。

製造業を細分してみれば、消費財産業とその他産業の歩みが交錯する。消費財産業は1.44%から0.86%に減ったが、資本財は3.26%から5.11%、IT製品は6.92%から6.99%、中間財は3.65%から4.28%に増加した。したがって、韓国は消費財産業において競争力を失っていると言っても過言ではない。

＜ 韓国製造業の世界市場シェアの推移(中分類ベース) ＞

(単位:%)

	2002	2003	2004	2005	2006
資本財	3.26	3.49	4.13	4.88	5.11
消費財	1.44	1.29	1.12	0.95	0.86
IT製品	6.92	7.68	8.09	7.88	6.99
中間財	3.65	3.54	3.8	4.13	4.28
IT部品	6.7	6.86	7.38	13.55	15.5
製造業	3.5	3.61	3.97	4.61	4.77

- 注: 1) 資本財:自動車、造船、鉄道、航空、一般機械、精密機械
 2) 消費財:飲食料、衣類、革・履物、印刷、家具・その他
 3) IT製品:家電、通信機器、コンピューター
 4) 中間財:鉄鋼、非鉄金属、組み立て金属、石油化学、精密化学、医薬、繊維、ゴム、プラスチック、石油精製、製紙、セメント、ガラス
 5) IT部品:半導体、ディスプレイ、その他電子部品

出所:産業研究院 産業統計サイト(<http://www.istans.or.kr>)

製造業をより細かく分類してみると、韓国造船業の競争力が一目で分かる。2006年、韓国造船産業は世界市場の67.73%を占め、世界最高水準の競争力を誇った。2002年からの統計をみると、2003年54.40%で50%台を一回記録して以来、平均的に70%台を維持し、2006年ディスプレイ産業が57.36%でシェアを高める前まで、他産業と大きな格差を示し、名実共に韓国製造業をリードする役割を着実に担ってきたと言える。また、資本財産業のシェアが2002年3.26%から2006年5.11%に高まったことについて、造船業が重要な役割を果たしたのは言うまでもない。

＜ 韓国製造業の世界市場シェアの推移(小分類ベース) ＞

(単位:%)

2002	2003	2004	2005	2006
造船 (72.1)	造船 (54.40)	造船 (68.02)	造船 (73.43)	造船 (67.73)
繊維 (10.76)	通信機器 (12.56)	通信機器 (13.31)	ディスプレイ (27.93)	ディスプレイ (57.36)

通信機器 (10.71)	繊維 (9.69)	繊維 (8.93)	半導体 (13.33)	半導体 (13.23)
その他電子部品 (8.29)	その他電子部品 (7.85)	家電 (8.32)	通信機器 (11.98)	通信機器 (9.72)
家電 (6.81)	家電 (7.67)	半導体 (7.74)	繊維 (9.68)	その他電子部品 (9.26)
半導体 (6.44)	半導体 (6.82)	その他電子部品 (7.66)	その他電子部品 (9.39)	繊維 (9.26)
鉄鋼 (5.27)	鉄鋼 (5.75)	鉄鋼 (5.79)	家電 (8.64)	家電 (8.22)
石油精製 (5.1)	コンピューター (4.67)	石油化学 (5.26)	鉄鋼 (7.08)	石油化学 (6.76)
コンピューター (4.68)	石油化学 (4.57)	ディスプレイ (5.05)	石油化学 (6.51)	鉄鋼 (6.56)
石油化学 (4.31)	ディスプレイ (4.52)	石油精製 (4.58)	石油精製 (5.18)	石油精製 (5.76)

出所：産業研究院 産業統計サイト(<http://www.istans.or.kr>)

2.5 産業関連

今までは造船業に焦点を当てて、韓国経済でこの産業が持つ意味を調べた。しかし、造船業はその自らの生産、付加価値、貿易、雇用のみで韓国経済にプラス効果をもたらすのではない。船舶一隻を作るためには、これに必要な原材料と部品の調達がなければ不可能なことである。したがって、造船所が新しい船舶建造に着手すると、当該造船所だけでなく原材料と部品を生産する他の産業でも新しい需要と雇用が創出される効果がある。

直接的・間接的に造船業が韓国経済に占める地位は産業関連表をみると分かる。第一に、最終需要が一単位(10億ウォン)増加した際、これを充足させるために各産業部門で直・間接的に誘発される産出額の単位を表わす生産誘発計数をみると、造船業は2009年3.5である。これは10億ウォン規模の船舶一隻が新しく発注される場合、韓国経済全体的に35億ウォンが追加的に生産されるということである。比較対象製造業30産業のうち、12番目に高い水準で、資本財に限定すれば3.66の自動車と3.6の航空産業の次である。第二に、最終需要が一単位増加した際、国民経済に誘発される付加価値の単位を見せる付加価値誘発計数で、2009年、造船業は0.57を記録した。すなわち、10億ウォンの新しい船一隻が生産される場合、中間生産物を除き、純粋に追加的に韓国経済が新しく作り出す価値が5億7,000万ウォンに該当するということの意味する。製造業のうち、造船業は15位を占め、資本財では0.67の一般機械、0.66の自動車、0.62の精密機器に次ぐ4位である。第三に、特定の産業部門で生産物が一単位増加する際、直・間接的に必要な自営業者、無給家族従事者と被傭者全てを足した労働量

を意味する就職誘発効果で、2009年、造船業が含まれたその他運送設備部門は7.49を記録した。すなわち、10億ウォン価値の自動車を除いた船舶を含むその他運送設備に対する新規需要が発生する場合、経済全体に7.49の新しい雇用が作られることを意味する。製造業中でその他運送設備(造船業)部門は14番目に多くの雇用を創出すると明らかになっており、資本財に限定すれば12.33の精密機器、10.95の一般機械、9.47の自動車に次ぐ4位を占めた。第4に、最終需要が一単位増加する際、経済が発生させる追加的な輸入需要を意味する輸入誘発計数で2009年、造船業は0.43を記録した。これは10億ウォン規模の新しい船舶が発注された際、韓国経済全体的に4億 3,000万ウォン規模の海外からの輸入があることを意味する。30の比較対象製造業のうち、造船業は17位を記録し、資本財部門では0.59の航空と0.45の鉄道の次である。

直・間接的な効果の側面で造船業は全体製造業で中の上以上の地位を占めていると言える。輸入誘発効果で13番目と低い数値を記録したことに加え、生産誘発、付加価値、就職誘発効果で30の製造業のうち、それぞれ12位、15位、14位を占めた。

＜ 製造業の生産・付加価値・就職・輸入誘発効果(2009年ベース) ＞

		生産	付加価値	就職	輸入
資本財					
	自動車	3.66	0.66	9.47	0.34
	造船	3.5	0.57	7.49	0.43
	鉄道	3.42	0.55		0.45
	航空	3.6	0.41	(その他運送設備)	0.59
	一般機械	3.44	0.67	10.95	0.33
	精密機器	3.28	0.62	12.33	0.38
消費財					
	飲食料	3.12	0.68	21.1	0.32
	衣類	2.87	0.73	14.07	0.27
	革・履物	3.4	0.5	16.2	0.5
	印刷	2.75	0.77	16.2	0.23
	家具・その他	3.31	0.66	13.66	0.34
IT製品					
	家電	3.71	0.55	6.9	0.45
	通信機器	3.63	0.44	(電子部品・映像音響・通信)	0.56
	コンピューター	3.74	0.33	5.77	0.67
中間財					
	鉄鋼	4.12	0.5	4.59	0.5
	非鉄金属	3.74	0.32	4.54	0.68

	組み立て金属	3.63	0.64	10.58	0.36
	石油化学	3.94	0.36	3.6	0.64
	精密化学	3.48	0.54	6.98	0.46
	医薬	2.77	0.66	7.9	0.34
	繊維	3.44	0.56	12.1	0.44
	ゴム	3.16	0.57	9.23	0.43
	プラスチック	3.63	0.57	(ゴム・プラスチック)	0.43
	石油精製	2.83	0.26	0.96	0.74
	製紙	3.18	0.62	8.76	0.38
	セメント	3.27	0.65	9.87	0.35
	ガラス	2.61	0.61	5.64	0.39
IT部品					
	半導体	3.16	0.48		0.52
	ディスプレイ	3.65	0.51	6.09	0.49
	その他電子部品	3.37	0.6	(半導体・電子部品)	0.4

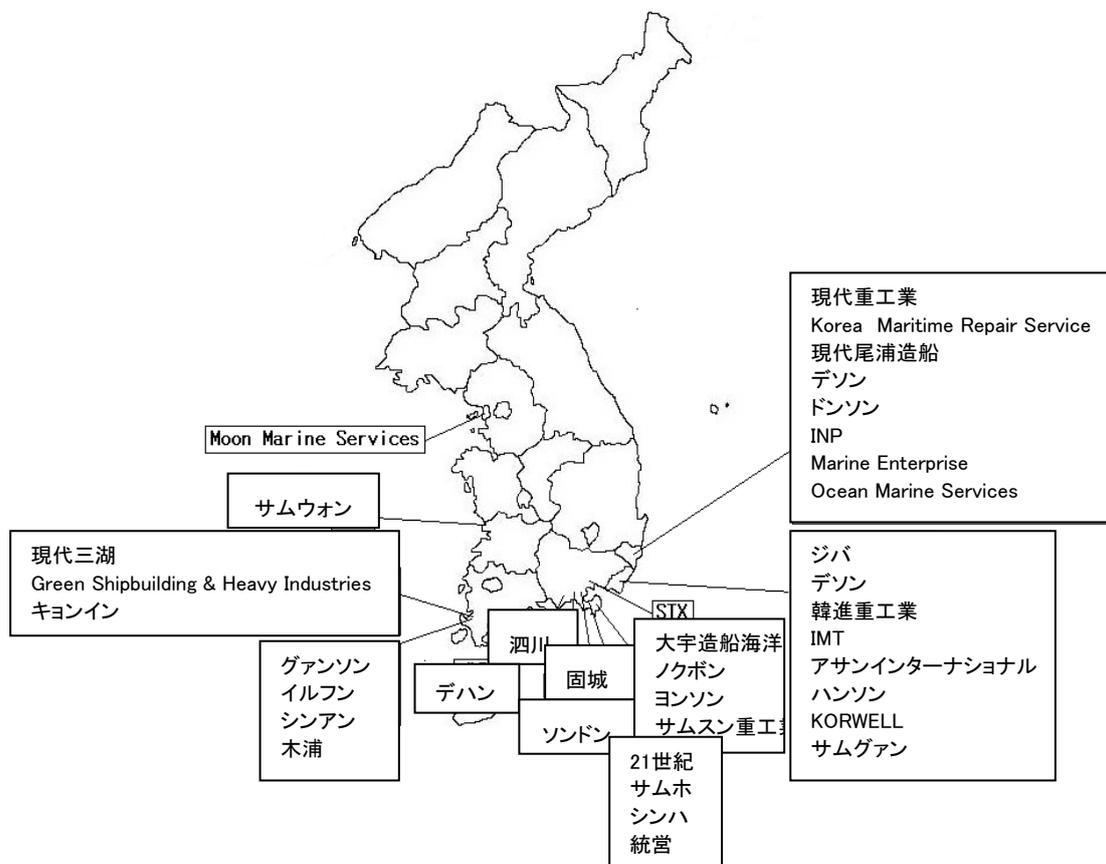
出所：産業研究院 産業統計サイト(<http://www.istans.or.kr>)

3. 造船業と地域経済

3.1 地理的分布

韓国は3面が海に接しているが、大半の造船所は南海岸にある。特に、行政区域上でみると慶尚道に集中している。注目すべき点は、全羅南道・靈岩にある現代三湖造船所を除けば、韓国を代表する造船所である現代重工業、大宇造船海洋、サムスン重工業、STX重工業、韓進重工業の造船所が蔚山、釜山、巨済、鎮海など、慶尚南道に集中している。経済開発の初期段階に政治における地域主義による影響が強かったが、最近では経済地理学を発展させたポール・クルーグマン(Paul Krugman)が1991年に紹介したとおり、類似業種の企業集中がもたらす地域全体的な規模の経済効果がより大きな役割を果たしていると考えられる。すなわち、多数の造船所が設立されることにより、当該地域が造船業に有利な環境に変化し、これがより多くの関連企業の集中をもたらした。

〈韓国主要造船所の地理的分布〉



地方	地域	造船所
慶尚南道	泗川	Sacheon Shipyard (SPP)
	鎮海	STX Shipbuilding co.,Ltd.
	光道面	Sungdong Shipbuilding & Marine Engineering Co.
	統営	21c Shipbuilding Co. Ltd.
		Samho Shipbuilding Co.,Ltd.
		Shina Shipbuilding Co.,Ltd.
		Tongyoung Shipyard (SPP)
	固城	Gosung Shipyard (SPP)
	巨濟	Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co.,Ltd. (DSME)
		Nokbong Shipbuilding co.,Ltd.
Yongsung Shipbuilding Co.		
Samsung Heavy Industries Co.,Ltd.		
釜山	釜山	Chiba Marine Korea Co.,Ltd.
	釜山	Dae Sun shipbuilding & Engineering Co.,Ltd. (DSME)

		Hanjin Heavy Industries & Construction Co.,Ltd.
		IMT Corp (Saigon Shipmarine)
		Asan International
		Hansung Ship Engineering Co.,Ltd.
		KORWELL Corporation
		Samgwang Marine Engineering Co.
	蔚山	Hyundai Heavy Industries Co.,Ltd.
		Korean Maritime Repair Service Co (KOMAS)
		Dae Sang Marine Development Co.,Ltd.
		Dongsung Engineering & Shiprepair Co.,Ltd.
		Hyundai Mipo Dockyard Co.,Ltd.
		INP Heavy Industries Co.,Ltd.
		Marine Enterprise Co.,Ltd.
		Ocean Marine Services Co.,Ltd.
全羅南道	靈岩	Hyundai-Samho Heavy Industries Co.,Ltd.
		Green Shipbuilding & Heavy Industries Co.,Ltd.
		Kyung In Industry Co.,Ltd.
	木浦	Kwangsung Shipbuilding Co.,Ltd.
		Ilheung Shipbuilding & Engineering Co.,Ltd.
		Sinan Shipbuilding
		Mokpo shipbuilding & Engineering
	麗水	Daehan Shipbuilding Co.,Ltd.
全羅北道	群山	Samwon Shipbuilding Co.,Ltd.
	仁川	Moons Marine Services
江原道	春川	Han Yang Marine Co.

出所: ship2yard.com (<http://www.ship2yard.com>)(accessed on Aug 10,2011)の「South Korea」

3.2 地域社会と造船業

造船所が慶尚南道地域に集中しているが、なかでも地域による差があることが確認できる。2007年統計をみると事業体数、従事者数、合計給与額、出荷額で慶尚南道が1位、蔚山が2位を占めたが、付加価値では蔚山が1位、慶尚南道が2位を占めている。しかし、質的な面で蔚山は慶尚南道と区別される。まず、蔚山の事業体数は慶尚南道の1/3に過ぎない178に留まっているが、同じ程度の売上高と付加価値を創出し、大手造船所や関連企業が慶尚南道により多く位置していることが分かる。これは従事者の給与にもそのまま反映されている。蔚山の1人当り給与額は4,338万ウォンで慶尚南道の4,072

万ウォンより高く、全国で見ても最高水準である。したがって、量・質的な側面を考慮すれば、慶尚南道よりは蔚山が韓国造船業のメッカであることが分かる。

＜ 2007年現在の造船業の地域別成果(対象:従業員5人以上の企業) ＞

(単位:箇所、人、百万ウォン)

市道別	事業体数	従事者数	総給与額	1人当り給与額	出荷額	付加価値
ソウル	1	...	...	...	...	...
釜山	158	6,563	201,894	30.76	1,804,847	466,107
大邱	1	...	...	...	...	...
仁川	10	247	5,542	22.43	19,634	13,823
大田	1	...	...	...	...	...
蔚山	178	49,281	2,137,858	43.38	18,826,352	7,365,992
京畿	7	116	2,193	18.90	61,353	22,820
江原	8	342	1,510	4.41	8,880	7,724
忠北	3	114	2,098	18.40	10,056	4,554
忠南	11	119	1,161	9.75	25,984	7,628
全北	6	92	1,911	20.77	19,602	5,917
全南	175	13,086	443,689	33.90	4,555,629	1,499,344
慶北	54	1,494	35,110	23.50	215,201	97,998
慶南	626	57,768	2,352,662	40.72	21,945,368	7,098,934
済州	3	25	336	13.44	1,290	739
全国	1,242	120,271	5,186,407	43.12	47,496,720	16,593,082

出所: 国家統計ポータル(<http://www.kosis.org>)

このような造船業の地域的分布は国民総所得分布にも影響を及ぼした。2009年、人口約100万人の蔚山広域市が釜山広域市に次ぐ51兆2,707億ウォンの地域総生産を記録し、1人当りの地域総生産で全国で最も高い4,706万ウォンを記録できた理由は大手造船所の集中に起因するものであると言える。

＜ 2009年現在の地域総生産・人口・1人当り地域総生産の推定 ＞

(単位:人、百万ウォン)

市道別	地域総生産	推計人口	1人当り地域総生産
ソウル特別市	257,598,048	10,036,377	25.66644
釜山広域市	55,525,657	3,471,154	15.99631
大邱広域市	32,797,086	2,443,994	13.41946

仁川広域市	50,255,626	2,645,189	18.99888
光州広域市	22,066,126	1,448,818	15.23043
大田広域市	24,211,355	1,505,957	16.07706
蔚山広域市	51,270,767	1,089,451	47.0611
京畿道	208,296,101	11,446,877	18.19676
江原道	27,348,473	1,452,148	18.83312
忠清北道	32,175,365	1,480,661	21.73041
忠清南道	65,133,829	1,951,218	33.38111
全羅北道	31,854,976	1,724,035	18.47699
全羅南道	51,047,676	1,761,820	28.9744
慶尚北道	69,222,687	2,606,056	26.56224
慶尚南道	77,213,071	3,136,682	24.61616
済州道	9,647,786	546,256	17.66166
全国	1,065,664,629	48,746,693	21.86127

出所：国家統計ポータル(<http://www.kosis.org>)

4. 意義

造船業は韓国製造業の代表格と言っても過言ではない。特に2011年第4四半期にGDPに占める造船業の割合が110.1を記録し、2009年第4四半期(99.5)以来の高値をつけた。それは金融危機が世界を襲った2008年第4四半期(114.6)に迫っており(2011年8月14日付ハンギョレ新聞)、高い国際競争力をもとに世界最多の受注実績を示している造船業は、今後その影響力が一層高まるとされる。一般人の立場からみると、造船業は製造業における良質な雇用を持続的に創出することで、経済成長への貢献度を実感させる業種である。また、造船業は韓国の国としての利害、各メーカーの一企業としての利害、業界従事者の個人としての利害、そして造船所が立地した当該地域の利害が一致する業種と言える。

II. 政策と分析の枠組み

1. 国と政策

「国(state)」とは、「土地とその住民に対する統治権を持つ強制力ある政治組織」¹をいう。また、「政

¹ A state is a compulsory political institution that maintains a monopoly of the legitimate use of force within a certain territory (“state,” wikipedia)

府(government)」とは、「統治に関わる行政・立法・司法など全ての機関・機構の総称」²を意味する。政府の最も重要な役割は政策の策定・実行である。ここでいう政策(public policy)とは、「政府(行政府や立法府)が主体となって法律又は慣行に基づき行う一連の問題に係る行動」³をいう。政策、政府そして国の順に抽象性が高まることになる。一般人は政策に係わることで国という抽象的な存在を実感することができる。身近な例を考えてみると、空港での入国審査や各国共通の交通規則などがある。

存在論(ontology)の観点から国や政府、政策についてこれ以上簡単に定義することが容易ではない。その定義は時代の枠を超えて国が存在した全ての社会にまでその対象が広がる。しかし、目的論の観点からみると、国や政府、政策についてその全てを網羅する定義を見つけることは意味がない。⁴ 例えば、「朕は国家なり」という発言で有名なルイ14世の場合、国は王の利害のために存在するものであったと言える。逆に理想的な民主主義のもとでは、国はその主権者である国民のために存在するものであり、政府は国民一人ひとりの利害のために機能すべきである。その最終目標に向かう中間段階として国は特定集団のために存在することもある。その場合、政策の主体や政策の範囲、内容まで変わってくる。

現代社会における国の存在意義について議論は未だに決着がついていない。これまで出された意見を観点別にみると、大きく多元主義的(pluralist)、マネジメント的(managerial)、そして階級主義的(class)に分かれる。それらの観点は、当初互いの持つ問題を解消する目的で出されたが、現在は互いの持つ本質的な限界を補完し合う関係にあると言える。それはそれぞれの観点の主張していることが現代国家に全て現れているためである。したがって現代社会においてその政策を十分に理解するためには、政策の存在論的立場にとどまらず、その三つの観点から観察できる全ての政策やその背景まで考える必要がある。

2. 現代社会と国家⁵

2.1 多元主義的(pluralist)観点

² Government refers to the legislators, administrators, and arbitrators in the administrative bureaucracy who control a state at a given time, and to the system of government by which they are organized (“government,” wikipedia)

³ Public policy as government action is generally the principled guide to action taken by the administrative or executive branches of the state with regard to a class of issues in a manner consistent with law and institutional customs (“public policy,” wikipedia)

⁴ 牛の定義については次の通りである。「ウシ科の哺乳類。身体の高さは1.2～1.5メートルと、黒色・白色・茶色などの短い毛が生えている。角はない又は一組があり、蹄は二つに割れている。尻尾は細長く、その先っぽには房の形をした毛が生えている。草などを主な餌とし、一度飲み込んだ食べ物を胃から口中に戻して再び噛む「反芻」をする。昔からの有用な家畜として運搬や耕作などに使われる。肉や乳は食用として、皮や角などは様々な目的で利用される。(ネイバー国語辞典(<http://krdic.naver.com>)ここでいう「ウシ科の哺乳類～「反芻」をする」と「昔から～利用されるは」などの説明はそれぞれ存在論(ontology)的、目的論(teleology)的定義に当たる。

⁵ この部分は、Alford, et al (1985)を要約・整理したものである。

1) 考え方

多元主義的観点からみると、組織や社会を構成するのは個人である。個人というのは、人々の趣味(動機、不満、趣向)や価値(社会一般に認められるルール、個人的信念、信頼、認識)について行われた様々な分析がまとまった概念と言える。個人はそれぞれの人が持つ趣味や価値に合致する集団に自由に参加する。そして個人間の自由なやり取りやコミュニケーションが現代社会の多様な構造と在り方と言える。この観点では、ある国で行われる意思決定プロセスが個人の政治的平等と自由が認められる環境で進められることが仮定されている。

2) 世界観

この観点からみると、現代社会とは差別化された価値体系により統合されたものである。そして個人は社会的価値と自分が属した組織の目標を受け入れる方向で社会化される。その過程で逸脱行為も現れるが、統制機能が正常に働き、その逸脱行為が社会的統合の脅威にはならないと仮定される。個人、組織、そして社会で価値が一致せず、社会化が不完全な場合、社会的な軋轢や緊張が生じることもある。その軋轢や緊張は個人や組織間の会話、政治指導者による問題解決などによりその解消が図られ、政府組織や機構などもその間の仲裁の役割を果たす。

3) 国

この観点では、国は価値により統合され、個人により選ばれた一種の制度として、社会のために機能するものと認識され、頻繁に登場しない。それにこの観点では法も個人の選択したものに過ぎない。国の最も重要な機能は、構成員により合意された価値を実現することにより、個人の趣味や社会を統合する一種の中立的なメカニズムとしての役割である。この観点では国の役割や機能については重要視されない。ただし、政治指導者は急速に変化する社会的状況に、社会的安定と秩序に与える影響を考慮し、柔軟に対応できるかに焦点が当てられる。

4) 資本主義

この観点では、資本主義について近代化に向かう過程として認識される。近代化については多元主義において最も進んでいる。近代化理論は経済成長を説明する上で、物質的關係とは別途に漸進的な分業の形として発生する職業の多様化にその重きが置かれている。近代的価値が社会全般に広がり、持続的な経済的成長を支える根拠となる。そういった現代的価値が個人の民主的な社会参加を可能にする。その参加を土台にして民主的権利が生れ、それを実現するために各種制度や機構が構築されることで、民主主義の体制が整うことになる。個人と社会的集団はそれぞれの持つ考えを政党に伝えると政党は多様な意見をまとめた上、政策に反映させる。大多数の考えが政策としてまとめられ、国

会の決定や政府の実行を経て表面化する。

2.2 マネジメント的(managerial)観点

1) 考え方

マネジメント的観点でみると、ある社会において国は最初かつ最高の支配組織となる。ここでエリート、即ち管理者(manager)が自分の置かれている環境をめぐる統制権を取り合うことを仮定する。管理者は特に外的不確実性の軽減に取り組むことになるが、その軋轢は社会全般で発生する対立や問題とは別途に理解されるべきである。社会はエリートがこれまで求めてきた従来の戦略や政治的理想などにより形成された不確実な組織間の権力構造又はそれ自体が一つの組織として解釈される。どのような社会構造が構築されるかは組織を統制し、構成員、顧客、競争者、そして支持者の行動を決定するエリートが構築した戦略によって左右される。そういった組織は社会全般を支配するエリートの道具であり、その構成員の生存を共通の利害として認識する自然的な体制ではない。政治や行政部門を担当するエリートは構成員の要求や利害とは関係なく、自らの考えや方針に基づき、社会や経済を運営すると理解される。

2) 世界観

この観点でみると、産業社会は上部社会から統制される下部組織で構成されるネットワークとして、それぞれの組織は資源管理や領域拡大に向けたエリートの取組みの決定体として認識される。国と経済との関係を考える際に、資本又は資本家より企業や経営者としての能力が一層重要視される。その理由は社会が発展するにつれ、科学的知識、技術的能力そして行政的知識への依存度がますます高まっているためである。一層多様化する職業も市場原理に任せてはいけないと主張される。企業、労働組合、銀行、研究所、そして政府機関は合理的に組織され、社会の効率的運営に必要な資源になるようにその調整が必要になる。そのため、官僚化と中央組織の拡大はやむを得ないものとして理解される。

3) 国

社会は組織に支配され、国はその中心となる官僚主義的合理性に影響される組織である。そういった組織を中心とする考え方は、ある社会の価値に対するアプローチ方法にも影響した。即ち、ある社会が重要視する価値は支配的政治組織で重要な位置を占める人によって表明された価値になる。組織のみによって価値が創造され、その逆はこの観点では不可能となる。資本主義や民主主義のいずれもある国を形成する決定的な要素ではないと言える。組織の能力が国と社会が変化していく方向を説明するうえで、最も重要な要素となる。

4) 資本主義

この観点でみると、資本主義は産業化に向かう過程として認識される。産業化は生産や分配において知識の役割がますます重要になる上、官僚的合理主義が加わった形として理解される。組織が巨大化・複雑化するなかで、所有権はその意味が縮小し、経営者又は管理者の役割が強調される。経済の官僚化は多様化・複雑化する取引で発生する責任と義務によるものである。民主主義は、エリートが大衆的支持を得るために繰り広げる競争の結果として現れる。大衆の社会参加は、個人的考えや階級的利害よりエリートの行動・競争によって誘導され、その組織内部の支配体制によって制限される。エリートは政治的テーマを決定したうえ、個人の社会参加を誘導することで世論を形成することになる。

2.3 階級主義的(class)観点

1) 考え方

階級主義的観点で個人の行動と組織について理解する際は、階級関係に潜んだ社会的矛盾がその道具として用いられる。大多数は社会で生き残るために生産手段を持つ他人に商品としての自分の労働力を売る。支配的組織は資本蓄積によるものと認識される。そして経済は私的で統制される市場で売れる商品をつくる生産活動に支配される。蓄積条件や階級間対立が主な社会的テーマとして挙げられる。

2) 世界観

生産力と生産関係の総合となる下部構造が価値、芸術、宗教、法律、制度など上部構造を決定すると理解される。社会を分析するうえで最も重要な要素が階級であり、組織や個人はその分析対象としての意味はない。一般的な「国」はその意味を失い、「資本主義国家」に関する理論や議論に意味性が与えられる。資本主義はその内在的矛盾により必然的に衰退することがその前提となる。

3) 国

この観点でみると、国とは生産手段を私的に統制できる人のために機能するものとして認識される。特に資本主義的生産関係を再生産することこそ、国の最も重要な役割となる。資本は国に対し、階級対立を吸収し、生産関係の政治化を阻止し、経済の成長鈍化と危機を防止する役割を要求する。その結果、国は資本蓄積の社会的かつ私的費用負担を背負うが、私的部門で統制される利益に関わる権限が制限されることになる。そういった機能的限界により、国による新たな組織設置やその組織により発生した利益分配が妨害されるが、その利益分配が行われる場合、それを巡る対立の範囲を制限する。福祉支出は資本主義において経済成長の犠牲となった人による政治的抵抗を軽減するとともに、

私的部門で生産された商品消費をけん引する機能を行うものと解釈される。

4) 資本主義

資本主義は階級支配と資本蓄積が維持される一つの過程として認識される。資本主義の登場は自然な又はやむを得ないものではなく、歴史発展のある時点で発生した公開的又は密かに進められた階級対立の産物と言える。民主主義は階級闘争の歪んだ産物として、官僚主義的国家は階級支配の道具又は構造として認識されている。私的生産の社会的費用がますます膨らむなかで、持続的な蓄積を可能にすることにおいてその重要性がますます高まっていると見られる。

2.4 政策主体

国の目指す目的が異なると当然政策主体も変わってくる。多元主義的観点でみると、社会のほぼ全ての厚生が政策主体になり得る。しかし、構成員の意見を集約する過程を経るとすれば、重要な団体や機関、組織に焦点が狭まる。マネジメント的観点では少数のエリートがその主体となる。大統領を始めとする政府官僚と高位公務員、そして民間部門ではメディア、学界、企業など主な組織で重要な業務を行う幹部・役人がその主体となる。階級主義的観点では、企業の所有者がその主体となる。現代社会はそのうち一つの観点だけでは判断できない。当然、政策に関する定義もその範囲が広がる。個別主体の行為が自分の利害や自分の属した集団、ひいては社会全般に影響するものも政策になり得る。したがって政府がこれまで策定した従来の政策と制定・改正された法律にとどまらず、三つの観点から判断した全ての政策主体による発言や行動について見ることは、国と特定産業との関係を理解するうえで重要な意義を持つ。

<それぞれの観点に基づく政策主体>

区分	政策主題
多元主義的(pluralist)観点	団体、機関、組織
マネジメント的(managerial)観点	大統領、政府官僚、高位公務員、メディア、学界、企業幹部・役人
階級主義的(class)観点	企業所有者

3. 1997年の通貨危機とその政策

近代社会とは、普通市民革命及び産業革命による封建的・共同体的社会の崩壊に伴って現れてきた社会を指し、その社会は、資本主義、産業化、世俗化、合理化、国民国家そしてそれによる制度や組織、監視体制の導入にその特徴がある(Barker 2005: 444)。⁶ したがって、上述した三つの観点が

⁶ Modernity typically refers to a post-traditional, post-medieval historical period, one marked by the move from feudalism (or agrarianism) toward capitalism, industrialization, secularization, rationalization,

当該社会を理解する上で意味を持つためには、前近代性の脱却がその前提となる。

韓国は近代性の側面に着目すると、2回の大きな変革を経験している。一つは1987年の「6・10民主抗争」と「6・29宣言」による民主主義の定着である。もう一つは1997年の通貨危機とその対応である。前者を政治的とすれば、後者は経済面での変革と言える。韓国において真の近代化が実現した時期は1997年であり、それ以降は政策主体を把握する上で上述した三つの観点が全て用いられた。

3.1 韓国経済の発展

韓国経済は1970年第以降、世界に類を見ない高い成長率を記録してきた。1970年に国民総生産(GDP)と一人当たり国民総所得(GNI)はそれぞれ81億ドルと255ドルを記録したが、2010年にそれぞれ1兆143億ドルと2万759ドルと、40年間にわたってそれぞれ125倍と81倍という目覚ましい成長を記録した。韓国経済は近代化の重要な前提条件となる産業化を果たし、その後その高度化にも成功したことがその背景にある。

まず、農業など第1次産業の割合が縮小し、製造業が大幅に増加した。経済に占める第1次産業の割合は1970年に31.01%から2004年に4.03%と大幅に減少し、製造業は1970年に17.79%から2004年に28.74%に増加した。SOC産業もその割合が6.47%から11.74%に増加し、国土の現代化に向けた取り組みが活発に行われた。

<韓国産業構造の推移(経済に占める割合ベース)>

(単位: %)

	1970年	1980年	1990年	1995年	2000年	2004年
第1次産業	31.01	18.11	9.78	6.94	5.27	4.03
製造業	17.79	24.45	27.26	27.63	29.42	28.74
SOC産業	6.47	10.16	13.47	13.63	10.92	11.74
サービス産業	44.73	47.28	49.49	51.80	54.39	55.49
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

出所: 韓国産業の発展ビジョン2020、KIET、2006

製造業で首位を占めた業種の推移をみると、1970年に繊維・皮革製品、1980年に繊維・皮革製品、1990年に機械及び電気・電子機器、1995年に機械及び電気・電子機器、2000年に機械及び電気・電子機器、そして2004年に機械及び電気・電子機器となった。1980年代が製造業において大きな変革期であることが分かる。

＜製造業の業種別構造の推移(全産業に占める割合ベース)＞

(単位: %)

	1970年	1980年	1990年	1995年	2000年	2004年
飲・食料品及び煙草	21.2	11.7	8.2	7.3	6.9	6.3
繊維・皮革製品	24.4	21.9	12.0	7.6	6.9	3.8
木材・紙・出版印刷	10.1	5.6	5.9	6.4	4.9	4.1
石油・石炭及び化学製品	14.8	19.8	16.6	18.8	18.1	19.9
非金属鉱物製品	6.5	6.4	6.4	4.9	3.9	3.4
金属製品	2.8	10.3	14.3	14.2	12.8	14.2
機械及び電気・電子機器	7.8	16.3	22.5	26.8	33.3	34.6
運輸設備	8.8	5.2	11.2	11.9	11.3	12.0
家具及びその他製造業	3.7	2.7	2.9	2.1	1.9	1.5
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

出所: 韓国産業の発展ビジョン2020、KIET、2006

代表的な輸出製品を時代別にみると、製造業の進化が分かる。⁷ 1961年、1970年、1980年、1990年、1995年、2000年、2005年、そして2009年の上位10位の輸出製品を表にまとめると下記の通りとなる。1961年の場合、第8位を占めた合板を除けば、鉄鉱石、重石、生糸、無煙炭、イカ、活鮮魚、黒鉛、米穀、そして豚毛などが第1次産業の生産品であった。そうした第1次産業の優位性はたった10年で薄れる。1970年の上位10位の輸出製品は第4位と第8位を占めた鉄鉱石と煙草及び同製品を除けば、残りの8項目が全て製造業製品となった。1980年代に入り、輸出製品が軽工業中心から重化学中心にシフトするもう一つの大きな変革を迎える。1980年の上位10位輸出製品をみると、鉄鋼板(第2位)、船舶(第4位)、音響機器(第5位)、映像機器(第9位)などがあるが、その他半導体が第10位として初めて登場した。1990年には半導体が第2位に跳ね上がり、コンピューターと自動車それぞれ第6位・第10位として初めて登場し、韓国経済が産業高度化に突入したことが分かる。1995年には電子応用機器(第6位)と合成樹脂(第10位)、2000年には石油製品(第4位)と無線通信機器(第6位)、2005年には自動車部品(第9位)、2009年にはフラットパネルディスプレイ及びセンサー(第4位)が上位10位の輸出製品として新たな登場を果たした。全体的にみると、時間の経過につれ、若干の登場・退出はあったものの、基本として1995年に構築された上位10位の製品体系がそのまま維持されたことになる。即ち、1990年第半ばに入り、韓国経済は安定した産業構造の確立に成功したと言える。

⁷ 2009年現在、韓国の名目GDPは8,329億ドルである。そのうち輸出が3,635億ドルと全GDPに占める割合が43.6%、そして輸入は3,230億ドルと、同38.8%となり、貿易依存度は82.4%に上る。

＜時代別にみた上位10位の輸出製品の推移＞

(単位:百万ドル、%)

1961年		
順位	品目名	金額・割合
1	鉄鉱石(iron ores)	5.3(13.0)
2	重石(tungsten)	5.1(12.6)
3	生糸(raw yarns)	2.7(6.7)
4	無煙炭(coals)	2.4(5.8)
5	イカ(cuttlefish)	2.3(5.5)
6	活鮮魚(live fish)	1.9(4.5)
7	黒鉛(graphite)	1.7(4.2)
8	合板(plywood)	1.4(3.3)
9	米穀(rice)	1.4(3.3)
10	豚毛(swine bristles)	1.2(3.0)
上位10位(top 10 total)		25.3(62.0)
合計(total)		40.9(100.0)
1970年		
順位	品目名	金額・割合
1	繊維類(textiles)	341.1(40.8)
2	合板(plywood)	91.9(11.0)
3	かつら(wigs)	90.4(10.8)
4	鉄鉱石(iron ores)	49.3(5.9)
5	電子製品(electronic goods)	29.2(3.5)
6	菓子製品(confectionery)	19.5(2.3)
7	履物(footwear)	17.3(2.1)
8	煙草及び同製品(tobaccos)	13.5(1.6)
9	鉄鋼製品(iron products)	13.4(1.5)
10	金属製品(metal products)	12.2(1.5)
上位10位(top 10 total)		677.5(81.1)
合計(total)		835.3(100.0)
1980年		

韓国造船政策に関する調査報告書

順位	品目名	金額・割合
1	衣類(garments)	2,778(16.0)
2	鉄鋼板(steel plate-rolled products)	945(5.4)
3	履物(footwear)	908(5.2)
4	船舶(vessel)	620(3.6)
5	音響機器(audio apparatus)	593(3.4)
6	人造繊維の長繊維及びその織物(man-made filament fabrics)	564(3.2)
7	ゴム製品(rubber products)	503(2.9)
8	木材類(woods& wood items)	485(2.8)
9	映像機器(video apparatus)	446(2.6)
10	半導体(semiconductor)	434(2.5)
上位10位(top 10 total)		8,276(47.6)
合計(total)		17,370(100.0)
1990年		
順位	品目名	金額・割合
1	衣類(garments)	7,600(11.7)
2	半導体(semiconductor)	4,541(7.0)
3	履物(footwear)	4,307(6.6)
4	映像機器(video apparatus)	3,627(5.6)
5	船舶(vessel)	2,829(4.4)
6	コンピューター(computer)	2,549(3.9)
7	音響機器(audio apparatus)	2,480(3.8)
8	鉄鋼板(steel plate-rolled products)	2,446(3.8)
9	人造繊維の長繊維及びその織物(man-made filament fabrics)	2,343(3.6)
10	自動車(automobile)	1,971(3.0)
上位10位(top 10 total)		34,693(53.4)
合計(total)		65,016(100.0)
1995年		
順位	品目名	金額・割合
1	半導体(semiconductor)	17,695(14.1)
2	自動車(automobile)	8,439(6.7)

韓国造船政策に関する調査報告書

3	船舶(vessel)	5,669(4.5)
4	人造繊維の長繊維及びその織物(man-made filament fabrics)	5,353(4.3)
5	映像機器(video apparatus)	4,895(3.9)
6	電子応用機器(electron application apparatus)	4,751(3.8)
7	コンピューター(computer)	4,743(3.8)
8	衣類(garments)	4,714(3.8)
9	鉄鋼板(steel plate-rolled products)	3,791(3.0)
10	合成樹脂(synthetic resin)	3,583(2.9)
上位10位(top 10 total)		63,633(50.9)
合計(total)		125,058(100.0)
2000年		
順位	品目名	金額・割合
1	半導体(semiconductor)	26,006(15.1)
2	コンピューター(computer)	14,687(8.5)
3	自動車(automobile)	13,221(7.7)
4	石油製品(petroleum products)	9,055(5.3)
5	船舶(vessel)	8,420(4.9)
6	無線通信機器(wireless communication apparatus)	7,882(4.6)
7	合成樹脂(synthetic resin)	5,041(2.9)
8	鉄鋼板(steel plate-rolled products)	4,828(2.8)
9	衣類(garments)	4,652(2.7)
10	映像機器(video apparatus)	3,667(2.1)
上位10位(top 10 total)		97,459(56.6)
合計(total)		172,268(100.0)
2005年		
順位	品目名	金額・割合
1	半導体(semiconductor)	29,986(10.5)
2	自動車(automobile)	29,500(10.4)
3	無線通信機器(wireless communication apparatus)	27,495(9.7)
4	船舶海洋構造物及びその部品(vessel, ocean structure and parts of vessel)	17,727(6.2)

韓国造船政策に関する調査報告書

5	石油製品(petroleum products)	15,366(5.4)
6	コンピューター(computer)	14,117(5.0)
7	合成樹脂(synthetic resin)	10,304(3.6)
8	鉄鋼板(steel plate-rolled products)	10,215(3.6)
9	自動車部品(parts of automobile)	8,453(3.0)
10	映像機器(video apparatus)	7,430(2.6)
上位10位(top 10 total)		170,599(60.0)
合計(total)		284,419(100.0)
2009年		
順位	品目名	金額・割合
1	船舶海洋構造物及びその部品(vessel, ocean structure and parts of vessel)	45,128(12.4)
2	半導体(semiconductor)	31,042(8.5)
3	無線通信機器(wireless communication apparatus)	30,986(8.5)
4	フラットパネルディスプレイ及びセンサー(flat display and sensor)	25,578(7.0)
5	自動車(automobile)	25,411(7.0)
6	石油製品(petroleum products)	22,965(6.3)
7	合成樹脂(synthetic resin)	13,260(3.6)
8	鉄鋼板(steel plate-rolled products)	12,060(3.3)
9	自動車部品(parts of automobile)	11,710(3.2)
10	コンピューター(computer)	8,0139(2.2)
上位10位(top 10 total)		226,153(62.2)
合計(total)		363,534(100.0)

注: 品目について1970年までSITC-2桁、1980年以降はMTI-3桁ベースである。

出所: 主要貿易動向指標、KITA、2010

3.2 1997年の通貨危機と韓国経済

1997年の通貨危機は表面上、外貨不足にその原因があるように見えたが、実際の原因はより根本的なところから推測できる。それについては1997年12月6日に締結された韓国政府とIMF(国際通貨基金)との救済計画に添付された覚書(Korea-Memorandum on the Economic Program)によく整理されている。当時、IMFによるその締結背景((Background)に関する説明は以下の通り。

過去数十年に渡り、慎重なマクロ経済政策と持続的な構造改革により韓国は急速な経済成長を実現してきた。一人当たりGDP成長率が7%(年平均)に上り、韓国は貧しい過去から脱却し先進産業国として成長した。しかしその発展過程で、ミクロ経済にまで韓国政府による干渉が一層明らかになった。特にその政府干渉により、金融部門の非効率性は拡大し、効率的な市場原理が欠いた膨大な負債を抱えた企業部門が誕生した。⁸

即ち、1997年の通貨危機の到来については、韓国政府の経済への過度な干渉により後退した経済構造もその原因となったと見られる。

経済への政府干渉の歴史は、1960年代前半にさかのぼる。1961年に軍事クーデターで政権を握った朴正熙(パク・ジョンヒ)政権は、輸出による産業と言われる「外部指向型発展戦略」(outward-looking strategy)を策定し、当時大きな後れをとっていた社会インフラ(social overhead capital, SOC)の整備に乗り出した。その結果、1963年から1979年まで公共投資と融資の2/3が当該部門に投入されたと集計(Sakong, 1993: 127)された。その次のステップとして、新政権は発足して間もない時期に銀行における民間株主の議決権制限に踏み切り、それらの銀行を実質的な公共企業に再誕生させた。また追加的な法・制度の整備を行い、金融関係省庁による戦略的な金融資源の配分が可能になった。(Sakong, 1993: 33)少数企業を対象に低金利で融資する「政策金融(policy loan)」が集中し、それが超過利益の発生による財閥の登場につながった。1970年代に入り、急速な賃金上昇⁹により、軽工業への依存度が高かった経済成長が限界に直面すると、政府は重化学工業の育成にその軸足を移した。少数の財閥企業への政策金融と国際競争を補完する制度面のサポートのもと、持続的な成長を遂げることはできたものの、その反発として財閥による経済への影響力拡大と経営構造の巨大化・複雑化をもたらした。下記の表からみると、1978年に上位5位の財閥企業がGDP全体に占める割合が8.1%、製造業全体に占める割合が18.4%となっている。

＜韓国のGDPと製造業に占める財閥の割合(付加価値ベース)＞

(単位: %)

	1973年		1975年		1978年	
	GDP	製造業	GDP	製造業	GDP	製造業
上位5社	3.5	8.8	4.7	12.6	8.1	18.4
上位10社	5.1	13.9	7.1	18.9	10.9	23.4
上位20社	7.1	21.8	9.8	28.9	14.0	33.2

⁸ For the past several decades, prudent macroeconomic policies and continuing structural reforms have propelled Korea along a path of rapid economic development. With per capita GDP rising at an annual average rate of nearly 7 percent, the once poor agrarian economy has been transformed into an advanced industrial economy. At the same time, in the process of development, the limitations of Korea's system of detailed government intervention at the micro level have become increasingly apparent. In particular, the legacy of government intervention has left an inefficient financial sector and a highly leveraged corporate sector that lack effective market discipline.

⁹ Sakong(1993)によると、1976年韓国、台湾、シンガポール、そして香港の労働費用がドル建てでそれぞれ133.4、109.3、97.6、そして109.1に推定される。

上位46社	9.8	31.8	12.3	36.5	17.0	43.0
-------	-----	------	------	------	------	------

注：1)財閥については売上高ベースとなる。

2)付加価値ベースであるため、中間生産物は合計から外される。

出所：Sakong(1993)、P 247<Table A. 21>

財閥企業は、「政策金融」という心強い支えがなければ実現できなかった高成長により、その負担が膨らんでいった。1980年、製造業における自己資本に対する負債比率は480%まで膨れ上がった。

<製造業における自己資本に対する負債比率の比較>

(単位：%)

韓国			米国	日本	台湾
1978	1979	1980	1979	1980	1979
366.8	377.1	487.9	99.1	412.4	126.9

出所：韓国銀行(<http://www.bok.org.kr>)

政府の積極的な干渉は、第2次石油危機に端を発した世界の経済鈍化と新政権の発足などを背景に新たな転換期を迎える。特に海外市場への依存度が高い産業構造を持つ韓国経済は、1980年に実質GDP増加率が-3.7%(1990年の恒常ドル)を記録するほどその状況が悪化していた。当時、政府は経済全般にわたる改革に踏み切ったが、独寡占構造を防止するための公正取引法の改正、政策金融の縮小、輸入規制緩和による市場開放など政府干渉の縮小や市場役割の強化に向けた取組みが盛り込まれた。その強力な改革と世界の経済回復に支えられ、韓国経済は再び成長軌道に乗った。しかし、1987年の「6・10抗争」に端を発した民主化への強い要求は、経済権利の獲得を求める国民の闘争に発展した。1986年に276回にとどまった労働争議はたった1年で3,749回に急速に増加し、それに伴い賃金も急上昇を記録した。それを受け、財閥企業はその状況を回避するために二つの戦略を打ち出した。一つは自動化など資本財の投入増加、もう一つは利益獲得が期待できる新たな産業への参入であり、その二つは密接に絡み合っていた。そういった戦略のもと、1986年に製造業の一人当たり設備規模が1,197万ウォンから1990年に2,470万ウォンと、たった5年で倍増した。同時に今後成長が見込まれる産業への投資が次々に行われた。その代表例が自動車産業として、1994年韓国は7社の財閥系企業(4社の親企業)により年間230万台以上の生産実績が上がり、世界6位の自動車生産国として成長した。1997年は自動車生産能力が年間420万台に達し、それまで生産実績の皆無なサムスングループが1998年をめぐりに自動車産業へ参入すると宣言した。当然、そういった投資により財閥企業の財務構造の改善を図ることができず、その結果1996年に製造業において自己資本に対する負債比率が317.1%に上った。このような状況において、政府は1970年代半ばに導入した資本自由化措置は負債比率の高い財閥企業の短期資金への依存度を一層高め、更なる財務構造の悪化に陥っていった。1996年には経済の輸出部門にまでその影響が広がり、海外からの韓国経済への懸念が高まっていった。1996年の純交易条件は1995年の102.4から89.6に急速に低下し、経常収支の赤字は85億ドル台から230億ド

ル台に大幅な増加を記録した。

＜1990年から1996年までの間の韓国の輸出部門の推移＞

年	純交易条件(net terms of trade) (1990=100.0)	経常収支(百万ドル)
1990	100.0	-2,003.3
1991	100.6	-8,317.2
1992	100.6	-3,942.9
1993	105.0	989.5
1994	106.2	-3,866.9
1995	102.4	-8,507.7
1996	89.6	-23,004.7

出所: 韓国銀行(<http://www.bok.org.kr>)

1997年に入り、韓国経済の構造的問題が一層明らかに表面化した。既に相当な決定権限が市場に委ねられており、政府にできることは限られていた。特に1996年12月、OECDへの加盟もマイナス要因となった。外国企業に対する漸進的自由化の確保、内国民待遇や最恵国待遇の導入といった三つの柱からなる「経常的貿易外取引の自由化に関する規約」や「資本移動の自由化に関する規約」の遵守により、海外からの投機資金の流入・出入に対する政府統制はほぼ不可能になった。(1997年1月3日付韓国日報)1月に韓宝(ハンボ)グループを始め、6社の財閥企業が法定管理(会社更生法に相当)を申請した。それらの財閥企業への巨額な融資が焦げ付いた金融機関の不良債権処理が進まなかった。海外金融機関による国内金融機関への貸し出し圧縮、資金引き揚げにより、外貨準備高の枯渇が急速に進み、200億ドル前後まで低下した。返済が迫る短期外債だけで600億ドルを上回る状況(洪淳英、2006:148)で、デフォルト(債務不履行)の可能性が出てきた。それで韓国政府は11月21日、IMFに緊急金融支援を要請した。1997年12月4日、IMF理事会は韓国に総額210億ドル(借入予約75億ドル+補完的準備融資135億ドル)の資金支援を承認し、韓国政府はIMFに求められた「マクロ経済的な調整(macro-economic adjustment)」と「構造改革(structural reform)」の実施を余儀なくされた。

まず、マクロ経済的な調整は均衡財政又は財政赤字の抑止と国内利上げの二つの軸で進められた。その結果、コール金利は1997年11月に14.1%、12月に21.6%、そして1998年1月に25.6%と、急激に上昇した。構造改革は①貿易自由化、②資本市場の開放と外国為替市場の自由化、③企業の構造調整、④金融部門の構造調整の4つの部門で進められた。(Cho 1999:15)IMFの管理下に置かれた韓国国民は衝撃を受けたものの、その管理体制が全く見知らぬものではなかった。1980年代から始まった経済改革、即ち政府干渉の縮小と市場経済の拡大の最終的な目標と通じるところがあったためである。しかし、その改革が外部からの強制で、一気に進められたことは国民にとって苦痛であった。韓国国民は1997年の通貨危機とIMFの管理体制で苦痛を強いられたが¹⁰、1980年代半ばまで色濃く残っていた

¹⁰ 失業率は1997年10月に2.1%から1998年6月に7%に上昇し、成長率は1998年にマイナス5.5%を記録した。(Cho 1999:15)

政府干渉によるマイナス影響を一気に解消したことも否定できない。1960年から1980年代半ばに民主化運動が始まるまで、政策決定プロセスは少数のエリートが主導するマネジメンツ的(managerial)モデルの典型であった。1990年代に労働運動と市民運動の活性化と企業主導の大胆な投資促進と事業拡大は多元主義的(pluralist)と階級主義的(class)な要素の広がり意味着。1997年の通貨危機により、韓国の資本階級は打撃を受けたものの、その危機を乗り越えた資本はグローバルスタンダードに合致する体質に改善していった。¹¹2003年2月に発足した盧武鉉(ノ・ムヒョン)政権では、市民運動が政策の行方を左右するほど大きな影響力を發揮した。したがって、1997年以降、韓国政策を理解するためには、マネジメンツ的・多元主義的・階級主義的観点が全て用いられる時代が到来したと言える。

4. 政策の分析対象

4.1 行政府と立法府

まず、政府政策については「電子官報(<http://gwanbo.korea.go.kr>)」に掲載されたものをその対象とする。電子官報とは国民一般に周知すべき事項が掲載・発行される国の公報機関誌として現在、憲法(改正)、法令、条約、人事、その他公務に関する事項が掲載されている。次に考慮すべき対象として制定・改正された法令があるが、それについては「法律知識情報システム(<http://likms.assembly.go.kr>)」をその対象とする。同サイトでは法令だけでなく、制定・改正趣旨も確認することができる。それぞれに關係する地方自治体・地方議会の取組みについては、各機関のウェブサイトを参考されたい。

また大統領を始めとする關係省庁の公式立場を検討する必要があるが、それについては青瓦台(大統領府)と各省庁のウェブサイトから発信される各種資料が有用に活用できる。主務長官や次官、又は高位公務員のそれぞれの意見については、メディアの報道が主な有効手段となる。關係自治体や地方議会議員の場合も同様である。

4.2 その他多様な主体

そもそも行政府や立法府以外の多様な政策主体は官報発行や法令議決などの行為ができない。それらの意思や行動などについて調べる際は、上述したように公式に発表されたもの、メディアの報道などを用いることにする。

まず、關係団体や機関、組織の長、各企業の代表によるインタビュー内容(それぞれの意見や方針に関する)を第一の検討資料にした。次にそれぞれの組織が公式に発表した研究報告書や見解などが挙げられる。特に關係研究所による定期的な研究報告書は、著者の個人的な見解であることが強調されているものの、研究所の公式的立場とかけ離れているとは言えない。当然、集団名で発表される声明書などもその検討対象となる。

¹¹ 2000年の製造業における自己資本に対する負債比率は185.77%(大企業204.27%)に低下し、通貨危機から生き残った企業の安全性が大幅に増加したことが分かる。

次は、労働組合や市民団体などのようにメディアを利用した間接的な意思表示も行うが、必要に応じて直接的な行動も辞さない組織などがある。その場合、メディアの報道によりその行動が表面化した場合のみ検討対象とする。同様のテーマをめぐって表面化した関係企業の特定取引、雇用、経営、生産活動も合わせて検討する。それは経済学で言う「顕示選好理論(revealed preference theory)」¹²のようにそういった行動から代表や経営者の意図が読み取れることもあると考えられるためである。

Ⅲ. 造船業と政策

1. 中央政府

1997年以降、韓国政府は造船業に関わる様々な取組みを展開してきた。造船業をサポートする法的根拠の整備を行い、造船業が危機にさらされたときはその根拠をもとに直接的な支援策を展開した。造船業は韓国の輸出産業として未だに関税などの優遇措置が講じられており、周辺産業の育成、労働環境の改善などの制度整備なども行われている。

1.1 関係法律

現在、韓国で造船業支援のために特別に制定された法律はない。ただし、主な製造業育成のために導入された「産業発展法」とその施行令・施行規則があり、造船業もその対象となっている。

1) 概要

「産業発展法」は1999年2月8日に法律第5825号として制定され、2011年3月30日に第25回改正を経て現在に至っている。その構成は9章に44条、4付則となっている。施行令と施行規則はそれぞれ1999年5月13日と5月18日に制定され、前者は54条と付則、後者は9条と付則で構成されている。

2) 背景¹³

1950年代、韓国産業の支援根拠については「造船奨励法」など個別産業に対する法律が制定された。1960年代に入り経済開発が本格化するにつれ、1961年に「工業標準化法」と1967年に「科学技術新興法」など産業全般を対象とする法律も整備されたものの、1970年代に入っても依然として「鉄鋼工

¹² 米MIT大学経済学科のポール・サミュエルソン教授(P.A. Samuelson, 1915~2009)が提唱した消費者行動理論として、市場から観察される消費者行動には矛盾性がないことを前提とすることでその効用関数が導出できない場合でも需要法則が導出できることをその骨子とする。
(出所)ネイバー百科事典(<http://100.naver.com>)

¹³ 「産業発展法(1999)、国家記録院(<http://contents.archives.go.kr>)」の関係資料から引用

業育成法(法律第3181号)や「石油化学工業育成法(法律第2182号)」など個別産業育成を目的とする法律がつけられた。1980年代に入り、政府は特定産業・業種に対する個別産業育成法の整備に踏み切った。1986年1月8日に「工業発展法」がつけられ、①鉄鋼、非鉄金属、造船、機械、電子、石油化学、繊維に対する育成法又は振興法が統合・廃合され、②工業合理化の促進、工業発展基金の設置、工業発展審議会の設置などに関する規定が新設され、③新規参入の自由化に向けた制度的土台が構築された。1986年12月には、「貿易取引法」、「産業設備輸出促進法」、「輸出組合法」などの統合により、競争力向上と輸入合理化促進をその目的とする「対外貿易法」が新たに誕生した。こうした産業一般法の整備・拡大のなかで、1990年代後半に入り国際競争の激化、通貨危機などを背景にした産業・企業全般にわたる構造調整が進められた。それを受け、産業全般に幅広く適用される新たな支援根拠を整備するために1999年2月8日に法律第5825号として「産業発展法」の制定、「工業発展法」の廃止を行った。

3) 内容¹⁴

同法の内容は大きく七つに分かれ、その骨子は次の通りである。

第一に産業の競争力向上のために、知識経済部長官は関係中央行政機関長との協議を経て①産業の競争力向上、②構造調整の促進、③産業技術及び生産性の向上、④産業の知識基盤の強化、⑤人材養成及びその有効管理、⑥産業基盤の強化、⑦国際協力の強化、⑧部門別統計データの構築など様々な取組みを展開する。具体的に知識経済部長官は、中長期見通しに基づき、①産業構造の高度化を促進するために先端技術及び先端製品についてその対象を明確にしたうえ、その旨告示しなければならない、②部門別に競争力向上に向けた対策を講じなければならない、③新産業の創出促進に向けた対策を策定しなければならない。同時に政府は、企業が収益性・環境面の健全性・社会的責任を合わせて考慮する持続可能な経営活動を展開できるよう、総合対策を策定・実施する。一方、専門メーカーへの支援と企業間協力の促進に向けた支援、経営資源の開発促進に向けた支援、事業転換への支援なども可能になった。

第二に、企業の構造調整促進のために、同法には構造調整専門会社に関する規定が設けられている。具体的に構造調整対象企業の買収方法、専門会社の遵守事項、企業構造調整組合の登録、企業構造調整組合の遵守事項、執行組合員の業務上のルール、基金からの組合への出資、外国人の出資・報告や検査、決算に関する規定が設けられ、知識経済部長官による企業の構造調整促進に向けた支援が可能になった。

第三に、産業技術及び生産性の向上のために、知識経済部長官は事業者による産業技術及び生産性の向上促進に向けた事業展開を奨励する。それと同時に生産性経営体制の認定、韓国生産性本部の設置やその事業に関する規定なども置かれている。

第四に、産業の生産性向上及び高付加価値化に向けた事業・産業の環境づくりに向けた事業、環境配慮型の産業基盤構築に向けた事業、産業の競争力向上に向けた事業、産業組織の効率向上に

¹⁴ 「産業発展法(1999)、国家記録院(<http://contents.archives.go.kr>)」の関係資料から引用

向けた事業、レジャー設備産業の育成に向けた事業などに投入される財源について、「中小企業の振興及び製品購入の促進に関する法律」に基づく中小企業振興及び産業基盤基金からの拠出が可能になった。その他、産業基盤基金の合理的運用・管理についてもその規定が設けられている。

第五に、知識経済部長官は国内産業の発展のために国際協力の強化に向けた対策を講じ、その一環として協力協議体の運営・支援、民間協力活動の支援、民間専門家の活用・支援について定められている。

第六に、知識経済部傘下に産業発展に関する主な事項についてその調査・研究・審議を行う産業発展審議会を設置する。同時に知識経済部長官は特定分野の調査・研究・審議のために必要であると認める場合は大統領令で定めるところにより審議会に分科委員会を設置することができる。

第七に、大統領令で定めるところにより、事業者は知識経済部長官の承認を受け、業種別に当該業種の事業者団体や控除組合を設置することができる。そのために、控除組合の事業や持分、責任、責任準備金の積立、代理人の選任などについて定められている。

1.2 支援例

最近、「産業発展法」に基づき造船業への支援策が導入されたケースがあった。2007年、米国発サブプライム問題(Subprime-mortgage crisis)は世界各国に波及し、実態経済に大きな影響を与えた。輸出への依存度の高い造船業を始めとした国内産業は大きな打撃を受け、政府への金融支援を要請することになった。

1) 背景

2008年第1四半期に、世界の船舶発注量は前年同期比23%減の1,451万CGTを記録した。米国発金融危機は世界各国に広がり、実体経済に大きな影響を与えた。造船市場でも需要収縮による海上輸送量の減少を懸念した海運メーカーにより、新規船舶の需要が大幅な減少となった。第2四半期には前年同期比35%減の1,643万CGT、第3四半期には同49%、第4四半期には同89%まで落ち込み、減少幅が一層拡大していった。2009年第1四半期は前年同期に比べ97%も減少し、大幅な落ち込みが避けられない状況となった。船価についても2008年第3四半期に190を記録したが、2009年第1四半期に157まで急騰し、造船市場が悪化の一路を辿っていたことを示している。

<2005年から2009年第1四半期までの間の世界における船舶発注隻数・船価の推移>

	2005年	2006年	2007年	2008年				2009年
				1Q	2Q	3Q	4Q	1Q
発注量(万CGT)	4,446 (0.4%)	6,497 (46%)	9,041 (39%)	1,451 (-23%)	1,643 (-35%)	1,243 (-49%)	241 (-89%)	48 (-97%)
Clarkson船価指数	162	168	184	185	186	190	177	157

(1988年1月=100)								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

出所:「造船産業の構造調整と競争力向上に向けた対策」、企画財政部、知識經濟部、金融委員会、2009年4月30日

新規発注の減少は韓国造船業にまで波及した。四半期ベースで見ると、2007年と2008年との比較でその落ち込みが明らかになる。特に2009年第1四半期に入り、業界での危機への懸念はより一層鮮明になっている。1月から3月までの間に韓国の造船大手メーカーによる受注実績は1隻(7万CGT規模)にとどまった。

**<2007年から2009年第1四半期までの間の
韓国造船工業会会員社の受注量推移(四半期ベース)>**

(単位:万CGT、隻)

	2007				2008				2009
	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q
受注量	438	693	770	461	415	547	410	289	7
船舶隻数	121	243	197	146	142	178	136	11	1

出所:韓国造船工業会(<http://www.koshipa.or.kr>)

2) 経過

政府動向については、2009年4月30日に開催された大統領主宰の第16次非常経済対策会議で「造船産業の構造調整と競争力強化に向けた対策」が確定した。同対策は企画財政部、知識經濟部、そして金融委員会など関係省庁共同で策定されたものであり、それは大きく経営が不安定な造船メーカーの構造調整、経営が安定した造船メーカーへの金融支援、船主への金融支援など三つの軸で構成されている。

それに先立ち、2009年2月19日、企画財政部と金融委員会は「企業構造調整の方向性と戦略」をまとめたが、主な産業の企業構造調整における三つのルールは下記の通りである。

1) 債権金融機関が推進主体となった常時的構造調整体制の構築

- ・ 個別企業の構造調整については、債権金融機関がその推進主体となるよう企業構造調整促進法など関係法律を整備
- ・ 民間調整機構である債権金融機関調整委員会についての見直しにより迅速かつ一貫した構造調整を推進

2) 債権金融機関が推進主体となった構造調整とともに、企業の自主的構造調整を促進する「市場型構造調整方式」も並行して推進

- ・ 企業の銀行融資への依存度低下など環境変化を考慮し、資産売却の活性化、持分買収などのためのファンド形成など資本市場メカニズムを活用した構造調整への支援を実施

3) 政府は構造調整の円滑かつ迅速な実行のためのサポート役を担当

- ・ 企業の自主的な構造調整を促進するために必要な税制優遇、規制改革などの支援策を展開
- ・ 金融機関の資本増強、不良債権の買取など構造調整の実施を支える法・制度面のサポートを行い、必要に応じて金融支援・税制優遇を実施
- ・ 関係省庁間の協議により、産業競争力、国民経済への影響などを考慮した上、構造調整の方向性や支援策について策定

上記から見ると、当時の政府方針は「民間主導・政府関与の抑止」であることが分かる。当然、「造船産業の構造調整と競争力向上に向けた対策」でもその方針が貫かれた。2008年末に全国銀行連合会は主な銀行の関係者及び外部専門家が参加する「建設及び造船メーカーに対する企業信用リスク常時評価体制にかかる運営指針」をまとめ、すでに中小造船メーカーへの構造調整に着手していた。2009年1月から3月まで、主な債権銀行からの信用供与額が50億ウォン以上に上る造船メーカー34社（上位7社を除く）を対象に行った信用格付け調査で、ジンセ、ノクボン、大韓、セコなど重工業メーカー4社とTKSの合計5社がワークアウト(私的整理)の対象になるC等級に、そしてC&重工業とYS重工業の2社が退出対象になるD等級に分類(全鎔秀、2009:9)された。同対策ではこれらのメーカーを対象に2008年末時点の財務諸表など最近の経営業績をもとに改めて信用調査が行われる。その結果、C等級・D等級と評価されたメーカーについて2009年6月をめぐりにその処理方法を策定する内容が盛り込まれている。構造調整の対象として最終的に判断されたメーカーについては雇用及び地域経済への波及を軽減するために、他業種への転換を支援し、又は強力で自主的な再建努力を誘導することが考えられた。

経営状況の安定した造船メーカー及びその協力会社などへの金融支援の拡大は、輸出入銀行と輸出保険公社がこれまで造船メーカーを対象に行ってきた支援の規模・範囲を拡大することがその骨子となっている。同対策が発表される前の金融支援は主に大手造船メーカーを対象に行われた。輸出銀行は船舶製造用として各メーカーに対し合計3兆7千億ウォン、そして貸主は大手メーカーとなっているが、実質的に納品代金として協力会社に対し合計2兆1千億ウォンを投入してきた。輸出保険公社は輸出信用保証用として合計1兆ウォンまで支援していた。しかし4月に策定された同対策により、輸出入銀行はそれぞれ合計2兆5千億ウォン、合計4兆ウォンに、輸出保険公社は現金決済保障分として2兆ウォンが追加され、合計3兆ウォンに引き上げられた。その対象も経営状況が安定した造船メーカーにも拡大された。

船主への金融支援の活性化も、輸出入銀行と輸出保険公社がその実施主体となる。船舶に対する先順位担保確保が可能な場合、輸出入銀行が直接融資の形で船舶金融及び引渡金融への積極的な

支援を行う。また船主が国内外銀行から船舶金融を調達する場合、輸出保険公社が輸出保険を買収し又は債務保証を行うことも盛り込まれている。その取組みは船主が当初の契約通りに船舶引渡を行うことをサポートするものであり、造船メーカーの経営上の安定を図ることにその目的があることが分かる。

3) 効果

2009年1月20日、金融業界による信用調査を経てSLS造船など合計14社がワークアウトを始めとする構造調整の対象として選ばれた。それは全て中小メーカーであり、その生産能力が10%にも及ばなかった。

<2010年3月時点の造船業界における構造調整の現状>

区分	企業名
ワークアウト	SLS造船、21世紀造船、大韓造船、セコ造船
ワークアウト中止	C&重工業、グァンソン造船
ファーストラック	セグァン重工業、ジオ海洋、オリエント、セグァン造船、サムジン
再生手続	ノクボン造船、ジンセ造船、YS重工業

出所:「中小造船メーカーの退出、吹き荒れる構造調整の対象になるのは?」(『Moneytoday』2010年3月23日付け)

当初、最大7社の市場からの退出が予定されていた。しかし地域経済への波及を考慮し、企業再生方向で政策転換が行われ、相当数は退出から免れた。2010年、ウリ銀行、国民銀行、新韓銀行、ハナ銀行、産業銀行、農協などから構成された債権銀行団は、信用供与額が500億ウォン以上に上る1,985社を対象にした信用調査を行い、そのうち退出対象を発表した。造船業界ではC&重工業とYS重工業の2社がその対象に含まれたが、これらの造船メーカーは2009年の調査でも退出対象と判断された。しかし2009年第4四半期を機に造船業界は急速な回復を見せ始め、同対策が業界の危機回復においてどれだけ貢献したかを把握することは難しい。ただし、同対策が造船メーカーの更なる経営悪化を抑止することで一定の成果を上げたことは否定できない。

<2009年から2011年第1四半期までの間の 韓国造船業協会会員社の受注量推移(四半期ベース)>

(単位:万CGT、隻)

	2009				2010				2011
	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q
受注量	7	8	5	126	121	279	288	125	277
船舶隻数	1	5	3	43	58	126	91	45	71

出所:韓国造船工業会(<http://www.koshipa.or.kr>)

1.3 関税優遇

造船業は関税猶予と関税還付の対象となっているが、その対象は造船業を始めとする輸出産業全般に広がっている。ただし、造船業の輸出比率が高く、他産業と比べて関税優遇が大きかったと言える。

1) 関税猶予

「関税法施行令」第188条第2によると、企業は生産施設を「保税工場(Bonded Factory)」として認定を受けることができる。その認定は地方関税庁長が決定するものであり、その際に特別な資格が必要なのではない。

第188条(特許保税区域の設置・運営に関する特許申請)

②前項の規定にもかかわらず、特許保税区域のうち保税工場の設置・運営に関する特許を受けようとする者は、次の各号の事項を記載した申請書に事業計画書とその区域及び周辺の図面を添付し、税関長に提出しなければならない。この場合、税関長は「電子政府法」第36条第1項に基づく行政情報の共同利用により当該法人の登記事項証明書を確認しなければならない。【改正2001.12.31、2006.6.12、2010.5.4、2010.11.2】

1. 工場の名称・所在地・構造・棟数・延べ面積
2. 工場の生産設備・生産能力
3. 工場で可能な作業種類
4. 原材料及び製品種類
5. 設置・運営期間

保税工場として認定されると、輸出を目的とした製品に投入される輸入原材料については関税の支払いが猶予される。造船所を含む大半の生産施設が保税工場として認められるため、同制度は製造業を対象としていると言える。第199条第1項には「物理的又は化学的に結合される物品」と「製造・加工工程に投入・消耗される物品」が保税工場の原料として定められている。生産に間接的に投入・消耗される物品はその対象から外されたものの、「製品の包装用品」は含まれ、事実上生産過程に投入される大半の輸入原材料がその対象になる。

第199条(保税工場原材料の範囲など) ①同法第185条の規定に基づき、保税工場で保税作業を行うために搬入される原料又は材料(以下、「保税工場原材料」という)は、次の各号のいずれかに該当するものをいう。

1. 当該保税工場で生産される製品に物理的又は化学的に結合される物品
2. 当該保税工場で生産される製品を製造・加工する工程に投入・消耗される物品。ただし、機械・器具などの作動及び維持のための物品など製品の生産に間接的に投入・消耗される物品を除く。

3. 当該保税工場で生産される製品の包装用品

【全文改正 2001.12.31】

2007年時点の産業連関分析によると、造船業の外貨純獲得は0.624228を記録し、自動車産業(0.687113)に劣ったものの、他産業を上回る状況となっている。これは造船業への輸入原材料の投入が少ないことを意味する。また、2011年現在、韓国で農産物以外の品目に適用される輸入関税比率は6.6%¹⁵となっており、関税猶予による効果も大きくない。しかし、造船産業のみに焦点を当ててみると、2010年の輸出実績が498億ドルを記録しており、関税猶予による効果が必ずしも小さいとは言えない。

＜2007年時点の主な産業の外貨純獲得の比較＞

主な業種	外貨純獲得
船舶	0.624228
鉄鋼製品(第1次)	0.515320
自動車	0.687113
映像・音響・通信機器	0.464558
半導体	0.494633
鉄道車両	0.554474

出所:「産業連関表(2007)」、韓国銀行、2009

2) 関税還付

2011年7月14日現在、1974年に成立され、14回にわたる改正を経た「輸出品用原材料に対する関税などの還付に関する特例法」は関税還付の法的根拠となる。同法第1条によると、輸出品用製品生産に輸入原材料が投入される場合、支払済みの関税とその他税金の還付を受けることができる。

第1条(目的) 同法は輸出品用原材料にかかる関税、臨時輸入付加税、個別消費税、酒税、交通・エネルギー・環境税、農漁村特別税及び教育税の還付を適切にすることにより、効率的な輸出支援と均衡的な産業発展に資するために、「関税法」、「臨時輸入付加税法」、「酒税法」、「交通・エネルギー・環境税法」、「農漁村特別税法」、「教育税法」、「国税基本法」及び「国税徴収法」に対する特例を定めることをその目的とする。【全文改正 2011.7.14】

還付対象となる原材料には前述した「保税工場原材料」と同様に当該輸出品目に物理的・化学的に結合される物品と生産工程で消耗される物品が当たる。同法でも間接的に投入される消耗品はその対象から外されている。特に第2項に「国内で生産された原材料と海外から輸入された原材料とが同一の質及び特性を有し、相互代替使用が可能で、輸出物品の生産過程においてこれを区分せず使用さ

¹⁵ 「Korea, Republic of」、WTO (<http://stat.wto.org>)

れる場合には、輸出用原材料が使用されたものとみなす。」と定められており、生産者の便宜が図られたことが分かる。

第3条(還付対象となる原材料) ①関税などの還付を受けられる原材料(以下、「輸出品用原材料」という)は、次の各号のいずれかに該当するものとする。

1. 輸出品を生産した場合: 次の各号のいずれかに該当するもの

イ. 当該輸出品に物理的又は化学的に結合される物品

ロ. 当該輸出品を生産する工程に投入・消耗される物品。ただし、輸出品生産用機械・器具などの作動及び維持のための物品など輸出品の生産に間接的に投入・消耗される物品を除く。

ハ. 当該輸出品の包装用品

2. 輸入した状態そのまま輸出した場合: 当該輸出品

② 国内で生産された原材料と海外から輸入された原材料とが同一の質及び特性を有し、相互代替使用が可能で、輸出品の生産過程においてこれを区分せず使用される場合には、輸出用原材料が使用されたものとみなす。【全文改正 2011.7.14】

関税還付は関税及びその他税金の支払済みにより内国物品として取扱いされる輸入物品をその対象としている。保税工場に関する規定と同様に外貨純獲得の高い造船業でその効果は大きくない。しかし造船業のみに着目すると生産・輸出規模が大きく、全体としての影響は小さいとは言えない。

3) 関税優遇の効果規模

造船メーカーが毎年どれだけ関税猶予・関税還付されるかについては、まとまったデータは開示されていない。それは原材料調達やコストに直接関わっており、営業秘密に当たる。政府は関税猶予・還付を定める決定主体として正確な情報を持っていると思われるが、それを公表することは納税者の権利及び不服手続が定められた関税法第5章や秘密保持が定められた同法第116条を正面から違反することになる。

もちろん関係税関から定期・不定期に発表された資料はある。最近、釜山慶南本部税関が2007年8月に関税優遇が当該地域の造船メーカーにもたらした効果を外部に公表した。それによると、2002年から2007年7月まで当該メーカーが受けた関税猶予額が合計2兆1,781億ウォン、関税還付額は合計1兆1,838億ウォンと、合計3兆3,620億ウォンの経済効果が発生したことが分かる。

<造船メーカーへの関税優遇による経済効果(釜山税関による調査結果)>

(単位: 百万ウォン)

年	関税猶予額	関税還付額(付加価値税法上の零細率を含む)	合計
2002年	227,012	151,492	378,504
2003年	317,907	188,301	506,208

2004年	402,137	190,396	592,533
2005年	446,162	181,851	628,013
2006年	442,203	223,311	665,514
2007年 (1～7月)	342,749	248,507	591,256
合計	2,178,170	1,183,858	3,362,028

出所:「造船輸出が過去最大の活況、関税支援がその追い風」、『租税日報』2007年8月21日付け

1.4 川下産業の育成

造船業の川下産業と言え、海運業である。もちろん造船メーカーがオイルメジャーから受注し、ドリルシップ(Drillship)やFPSO(Floating Production Storage and Offloading、浮体式石油生産・貯蔵・積出設備)などといった深海油田の採掘に関わる海上構造物を建造するケースが増えているが、市場そのものが小さい¹⁶ため、海運業への影響は大きいとは言えない。したがって、韓国海運会社による新規船舶への需要が増えれば、最終的に韓国造船メーカーの売上高も伸びる可能性が高く、制度的観点から船舶ファンドは韓国造船業にプラスの影響を及ぼすと思われる。

1) 経過

現在、運用されている「船舶投資会社法」は2002年5月13日に成立され、2009年5月22日に第9回改正を経たものである。2002年2月、政府は「船舶投資会社法案」の国会提出の際に、その提案理由について下記の通り説明している。

船舶投資会社の設立とその資産運用について必要な事項を定めることにより、国民に対し船舶に関わる健全な投資機会を提供するとともに、資本市場で船舶への投資を活性化することで、韓国海運産業の振興に向けた基盤を構築し、国民経済の発展の資するためのものである。

上記からその趣旨が「海運産業の振興」にあったことが分かる。しかし2000年代前半、各国の造船数量自国処理比率を見ると、日本は50%、中国は20～30%となっていたことに比べ、ほぼゼロに近かった国内造船市場の基盤づくり(2001年6月18日付毎日経済)もその提案背景にあったと見られる。2002年8月、船舶投資会社との間で船舶ファンドの形成についてその実行計画が進められたが、投資者向け税制優遇と利益配分をめぐる海洋水産部と財政経済部との意見調整(2002年1月29日付聯合ニュース)などで遅れてしまったが、2004年3月ようやく「北東アジア1号船舶投資会社」の設立にこぎ着けた。2011年5月現在、99の船舶ファンドが運用されている。

¹⁶ 2010年3月時点で、世界に設置されている海洋プラントは921基(2010年1月1日時点で世界のコンテナ船は9,535隻)と、市場そのものが小さく、大きな新規需要も見込めない。

2) 内容

船舶ファンドは、「船舶投資会社法」第24条(業務内容)第1項に定められているように「一般投資家(個人や機関)からの投資金と金融機関からの融資金でファンドを構築し、その資金で船舶を建造又は買取り海運会社に貸付する。それにより発生する賃貸料を投資家に配当金を支払い、融資金を返済する投資手法(2004年3月26日付イーデイリー)」と定義される。

第24条(業務内容) ①船舶投資会社は次の各号の業務を行うことができる。

1. 船舶取得
2. 船舶貸付
3. 資金調達及び社債発行
4. 株式発行
5. 取得した船舶の管理・売却
6. その他大統領令で定める業務 【全文改正 2007.12.27】

船舶ファンドの構築により海運会社は船舶確保の機会が、投資家は新たな投資機会が提供される。「船舶投資会社法」によると、船舶投資会社による投資対象は国内での建造船舶に限られていない。即ち、船舶投資会社は原則として個人投資家への利益最大化を図ることになる。しかし文言上、船舶投資会社による船舶確保への試みが国内造船メーカーへの発注につながる可能性がないとは言えない。

3) 効果

2011年5月19日時点で、2004年にファンドが構築されて以来、合計115の船舶投資会社が認可を受けた。また合計6兆6,000億ウォンの船舶金融が造成され、160隻の金融が確保されたと集計される。(国土海洋部報道資料、2011年5月19日)ファンド数で見ると2009年に21と最も多く、積立金額ベースで見ると、2008年に1兆2,970億ウォンと最高額を記録した。2011年5月19日現在、民間により造成された船舶ファンドは3つと、その金額も1,390億ウォンに過ぎない。2011年後半にファンド数やその積立金額が倍増しても、2011年は船舶ファンドが発足して以来、過去最低の実績となる見通しである。

<船舶投資会社による認可取得状況の推移(2011年5月19日時点)>

(単位:個、億ウォン)

年	ファンド数		ファンド積立金額	
	公共	民間	公共	民間
2004年	0	17	0	9,598

韓国造船政策に関する調査報告書

2005年	0	17	0	11,152
2006年	1	14	1,440	4,920
2007年	2	11	2,255	8,250
2008年	1	10	2,328	10,642
2009年	20	1	7,499	75
2010年	10	8	3,824	5,773
2011年(5月19日現在)	0	3	0	1,390
合計	34	81	17,346	51,800

注: 1)民間ファンド(81個): 海洋警察(7個、34隻、9,900億ウォン)と資産管理公社(27個、27隻、8,700億ウォン)を除く。

2)現在ファンド数(99個): 解散12社(タンカー8隻、バルク船2隻、コンテナ船2隻)、実効4社(バルク船16隻)を除く。

出所: 国土海洋部報道資料、2011年5月19日

上記から見ると、船舶ファンドの構築は国内造船市場の成長に少し貢献したと見られる。2001年と2002年に国内からの発注はゼロとなった。そして2003年に5隻(48,955CGT)が発注されたが、それが韓国への発注船舶全体(470隻・1,674万CGT)に占める割合はそれぞれ1.1%(隻数ベース)・2.9%(CGTベース)に過ぎなかった。2004年から2006年にわたり国内からの発注はゼロを記録した。しかし、2007年に3隻(26,187CGT)となり、新規船舶ファンドの規模が最も大きかった2008年は14隻(28万1,530CGT)を記録し、韓国への発注船舶全体(467隻、1,402万CGT)に占める割合がそれぞれ3.0%(隻数ベース)・2.0%(CGTベース)となった。

2009年、世界を襲った経済危機の影響で船舶の新規発注が49隻・141万CGTと急速に減少した。当時、国内からの発注は2隻・35,009CGTと、それぞれ全体の4.1%・2.5%を占めた。2010年にも国内からの発注が14隻・28万1,530CGTとなり、それぞれ同4.4%・3.6%を記録した。2001年と2002年、そして2004年から2006年まで国内からの発注がゼロとなった時期を除くと、2004年を機に国内からの発注規模が少し大きくなったことが分かる。

<国内船(国内からの発注)・輸出船(海外からの発注)別にみた受注状況の推移>

年	国内船		海外船		合計	
	隻数	CGT	隻数	CGT	隻数	CGT
2001年	0	0	185	6,408,408	185	6,408,408
2002年	0	0	230	7,590,962	230	7,590,962
2003年	5	48,955	465	16,700,221	470	16,749,176
2004年	0	0	441	16,307,013	441	16,307,013
2005年	0	0	349	11,964,960	349	11,964,960

2006年	0	0	498	19,584,786	498	19,584,786
2007年	3	26,187	704	23,617,351	707	23,643,538
2008年	14	281,530	453	13,740,629	467	14,022,159
2009年	2	35,009	47	1,379,091	49	1,414,100
2010年	14	290,586	306	7,865,597	320	8,156,183
合計	38	682,267	3,678	125,159,018	3,716	125,841,285

出所:「造船資料集 2011」、韓国造船工業会、2011

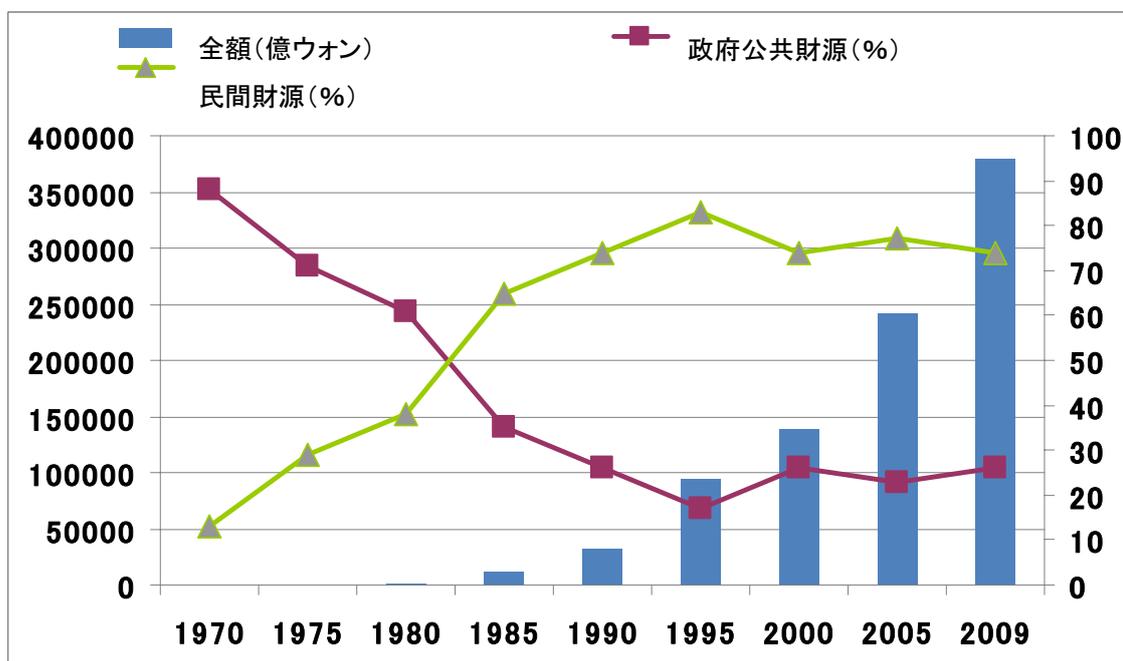
1.5 R&D投資

研究開発(R&D)を主導し、その結果が広く活用されるようにすることも国の主な役割と言える。企業はその結果を活用した競争力向上に取り組むことで、自然と雇用創出・所得増進などの効果を引き出す。企業が十分な競争力と資本を確保すると、政府に代わって企業がR&Dを主導する好循環が生まれる。韓国造船業がその代表例と言える。

1) R&D投資と政府

1969年、韓国のR&D投資額は政府系研究機関や大学、企業を合わせると97億ウォンを記録した。2009年には37兆9,285億ウォンと、40年前の約3,880倍増となった。財源構成でも大きな変化があった。1969年の場合、政府系研究機関:大学:企業の比率が61:3:35と、公共部門の主導が明らかになったが、2009年の場合、その比率が15:11:74と企業にその軸足が移った。政府系研究機関と大学を政府公共部門として分類したうえ、その部門と企業を比較すると、1980年代後半から政府公共部門の優位が逆転した。その後、政府公共部門が全体の25%、そして企業が75%を占める状況が続いている。

＜R&D全投資額と財源構成比の推移＞



出所: 国家科学技術知識情報サービス(<http://www.ntis.go.kr>)

2) 造船業とR&D

現在、入手できる造船業におけるR&D投資に関するデータは2008年からである。それによると、船舶及びボート産業におけるR&D投資額は2008年に4,612億ウォン、2009年に3,851億ウォンとなった。

＜船舶及びボート産業におけるR&D投資額とその比率＞

(単位: 百万ウォン)

	2008年	2009年
政府	26,941 (5.8%)	27,150 (7.0%)
公共	341 (0.07%)	7 (0.0%)
民間	426,771 (92.5%)	355,029 (92.1%)
海外	7,222 (1.5%)	2,951 (0.7%)
合計	461,275	385,137

注: 1)政府: 中央政府+地方自治体+政府系研究所+国立・公立大学

2)公共: 私立大学+その他非営利法人

3)民間: 政府投資機関+民間企業+個人など

4)海外: 外国政府+国際機関+外資系企業など

出所: 国家科学技術知識情報サービス(<http://www.ntis.go.kr>)

韓国のR&D投資全額に占める造船業の割合について2008年と2009年を比較するとその特徴が大きく三つある。第一に、韓国経済に占める造船業のプレゼンスを考えると、その割合があまりにも低い。2009年、造船業のR&D投資額は3,851億ウォンと、投資全額(37兆9,285億ウォン)の約1%に過ぎない。第二に、韓国のR&D投資全額は増加傾向を見せているが、造船業はかえって減少した。韓国のR&D投資全額を見ると、2008年に34兆4,980億ウォン、2009年に前年比9.9%増の37兆9,285億ウォンとなったが、造船業では16.5%減となった。その財源構成で見ると、政府財源はわずかな増加となったものの、公共・民間・海外財源はそろって減少した。第三に、民間財源の割合が圧倒的に高い。2009年、R&D投資全額の場合、その財源構成が政府：公共：民間：海外の比率が27.7：0.9：71.0：0.2となったが、造船業では7.0：0：92.1：0.7となり、造船業におけるR&D投資において民間の役割が非常に大きいと言える。

<韓国のR&D投資全額における財源構成とその比率>

(単位：億ウォン)

	2008年	2009年
政府	88,926.8 (25.7%)	105,253.7 (27.7%)
公共	3,565.6 (1.0%)	3,635.7 (0.9%)
民間	251,426.7 (72.8%)	269,612.4 (71.0%)
海外	1,061.2 (0.3%)	783.1 (0.2%)
合計	344,980.5	379,285.0

出所：国家科学技術知識情報サービス(<http://www.ntis.go.kr>)

3) 効果

造船業におけるR&D投資において政府の役割は小さいと言える。2009年、造船業における政府部門のR&D投資額は271億ウォンと、政府による全投資額(10兆5,253億ウォン)の0.2%強にとどまったことがそれを裏付けている。271億ウォンも少ないとは言えないものの、造船業におけるR&D投資においてその主導権が民間企業に移ったことは否定できない。

1.6 労働法の改正

造船業は膨大な労働力を必要とする。したがって、造船メーカーは労働に関わる法律の成立・改正に敏感にならざるを得ない。韓国労働市場は1997年を機に大きな変化が起こる。それまでの「勤労基準法」が廃止され、それに代わる新法が成立した。こうした労働市場の変化が多方面にわたって影響を及ぼしたが、造船業の特性上、他産業に比べ大きな影響を受けたことは言うまでもない。

1) 労働柔軟性の拡大

1997年以降の韓国労働市場を説明する際に、「労働柔軟性」という言葉が最も多く用いられる。1997年、IMFの管理下に置かれたことで、韓国の労働市場は柔軟性と多様性を兼ね備えることになった。

一般に「労働柔軟化」¹⁷は大きく5つの考え方がある。第一に外的数量的柔軟性として、解雇が容易になるよう法・制度を改正し、終身雇用で代わって期間付き雇用を導入し、非正規社員の様々な形が拡大される例がある。第二に内的数量的柔軟性として、雇用主が労働者数を調整しなくても労働時間を調整できる例があり、具体的に変形労働時間制、交代制労働、フレックスタイム制などがある。第三に外部化として、作業を外注し、派遣労働の形で労働者を雇用し、小社長制という内部下請けにより労働者を雇用する例などがある。1998年2月に成立した「派遣労働者保護などに関する法律」がその法的根拠となっている。第四に機能的柔軟性として、多機能化、配置転換、事業所間労働移動により生産過程の変化への労働者の適応を高める例がある。第五に賃金柔軟性として、従来、年功序列や団体協約などにより定められた硬直的賃金制が、個人やチームとしての能力と成果に連動した柔軟的賃金制に転換される例がある。

上記のうち、韓国労働市場に最も大きな影響を与えたのは外部化である。派遣労働者を雇用することで、企業は労働者を直接雇用することで発生する国民年金、健康保険、雇用保険、労働災害保険など4大保険や賃金、解雇に係わる責任を回避しながら従来と同水準の生産を確保できるためである。しかし労働者の立場から見ると、労働時間は変わらなくても賃金は従来より下がる可能性が高くなった。そういった理由からその導入は1996年12月26日、労働法改正をめぐる議論の主な原因として指摘された。しかしそれから1年後、未曾有の危機に直面したことで、韓国社会への導入が急速に進んだ。

2) 造船業と労働柔軟化

韓国社会において短期間で構築された柔軟性の高い労働基盤は造船業界にも急速に浸透した。その代表例が社内下請けと言える。

第一に、大半の造船メーカーで社内下請けによる雇用増加が企業による直接雇用を圧倒した。2000年と2009年を比較すると、現代重工業による直接雇用労働者は9,631人から8,823人と、8.3%減となったが、社内下請け労働者は3,982人から11,612人と約3倍増となった。サムスン重工業の場合、直接雇用労働者は3,445人から5,378人と56.1%増となったが、社内下請け労働者は3,583人から11,298人と、同じく約3倍増になった。大宇造船海洋の場合、直接雇用労働者は6,119人から6,914人と12.9%増にとどまったが、社内下請け労働者は3,863人から10,300人と約2.6倍増を記録した。2002年1月に発足し、発足当時から労働柔軟化による恩恵を受けてきたSTX造船海洋の場合、直接雇用労働者は781人から1,041人と約33.2%増となったが、その間社内下請け労働者は1,635人から6,085人と約3.7倍増となった。

¹⁷ 労働柔軟化についての説明は、曹宇鉉(2008)の当該部分について整理したものを引用した。

＜造船業における雇用形態の変化＞

(単位:人)

		2000	2003	2006	2009
現代重工業	直接雇用	9,631	9,604	10,368	8,825
	社内下請け	3,982	6,425	9,446	11,612
サムスン重工業	直接雇用	3,445	3,917	5,322	5,378
	社内下請け	3,583	5,685	11,679	11,298
大宇造船海洋	直接雇用	6,119	5,986	6,094	6,914
	社内下請け	3,863	4,500	7,290	10,300
現代三湖重工業	直接雇用	1,887	2,259	2,581	2,958
	社内下請け	2,159	3,324	5,493	6,796
STX造船海洋	直接雇用	781	871	1,048	1,041
	社内下請け	1,635	2,826	4,200	6,085
現代尾浦造船	直接雇用	2,111	2,599	2,526	2,439
	社内下請け	31	2,663	4,605	4,974
韓国重工業	直接雇用	1,699	1,246	1,373	1,235
	社内下請け	2,251	1,511	3,990	3,081

出所:【経済】「韓国は造船強国?悪質雇用強国?」(『週間京郷』2011年8月23日付け)

第二に、造船業では他産業に比べ社内下請けによる雇用労働者の割合が圧倒的に高い。雇用労働部が2010年9月から2ヶ月間にわたり自動車、造船、鉄鋼、電子、そしてITなど5業種における事業所29箇所を対象に行った調査結果をまとめると、下記の表の通りである。当該企業の直接雇用労働者・社内下請け労働者をそれぞれA・Bとした場合、B/Aの割合ベースでみると、電子分野の「ノキアTMC」が284.5と最も高く、次いでSTX造船141.1、サムスン重工業134.2の順となった。100.0は当該事業所の直接雇用労働者・社内下請け労働者の比率が5:5であることを指し、これらの企業は社内下請け労働者数が直接雇用労働者を上回ることを意味する。産業別に見ると、造船が62.4と最も高く、次いで鉄鋼39.2、IT33.0、自動車18.0、電子12.8の順となった。

＜主な事業所の社内下請け状況(2010年9月時点)＞

業種	企業名	直接雇用労働者数(A)	社内下請け会社(社/人)		
			会社数	労働者数(B)	B/A
合計		197,969	787	79,298	40.1
自動車 (7)	起亜自動車所下洞里工場	5,720	10	424	7.4
	ルノーサムスン自動車	5,500	5	890	16.2
	現代自動車蔚山工場	26,555	96	6,230	23.5

韓国造船政策に関する調査報告書

	現代自動車全州工場	4,050	14	1,016	25.1
	現代自動車牙山工場	2,791	12	950	34.0
	タタ大宇商用車	995	2	287	28.8
	GM大宇	11,071	7	424	3.8
	小計	56,682	146	10,221	18.0
造船 (5)	大宇造船海洋	41,180	100	14,812	117.6
	サムスン重工業	11,332	127	15,209	134.2
	韓進重工業	1,963	38	1,251	63.7
	現代重工業	24,899	168	15,942	64.0
	STX造船海洋	2,986	71	4,213	141.1
	小計	82,360	504	51,427	62.4
鉄鋼 (5)	東国製鋼浦項工場	787	7	392	49.8
	東部製鉄牙山工場	788	6	405	51.4
	世亜ベスチール	1,451	27	786	54.2
	ポスコ	7,458	10	2,691	36.1
	現代製鉄	1,440	7	403	28.0
	小計	11,924	57	4,677	39.2
電子 (7)	ノキアTMC	613	4	1,744	284.5
	東友ファインケム	2,200	5	909	41.3
	サムスン電子湯井工場	7,120	7	2,170	30.5
	ハイニックス半導体	17,706	15	1,673	9.5
	韓国太陽油田	429	2	80	18.7
	ASEコリア	2,279	3	502	22.0
	LGディスプレイ4,5,6工場	29,213	4	598	2.1
	小計	59,560	40	7,676	12.8
IT(5)	東部CNI	745	3	101	13.6
	東洋システムズ	776	7	199	25.6
	サムスンSDS	10,023	11	4,762	47.5
	韓国ヒューレットパッカード	976	5	93	9.5
	SK C&C	3,503	14	142	4.1
	小計	16,023	40	5,297	33.0

出所:「社内下請け実態に関する調査結果」、雇用労働部、2010年11月

3) 効果

造船業での大規模な下請け雇用がどのような成果をもたらしたかについて比較することは非常に難しい。現代重工業など韓国の大手造船メーカーはそのほとんどが多数の下請け労働者を雇用しており、その差も大して見られない。またその間に企業規模、市場状況など大きな質的・量的な環境変化があり、正確に比較することが一層困難になっている。それで産業全般にわたって比較・推定することにより、造船メーカーがその雇用戦略を積極的に展開してきた背景・理由を推測することにした。

下記の表は、雇用労働部が2004年から2008年にわたり社内下請けを活動している企業とそうでない企業を対象にその経営成果を比較したものである。金融危機が世界を襲った2008年を除くと、社内下請けを導入している企業の売上高営業利益率が圧倒的に高いことが分かる。なお、一人当たり営業利益と当期純利益は比較にならないほど社内下請け導入企業の方が高くなった。

<社内下請けの導入による経営成果の比較>

(単位: %、百万ウォン)

		2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
社内下請け 未導入企業	売上高営業利益率	0.029	0.033	0.041	0.046	0.042
	一人当たり営業利益	30.2	23.8	27.6	36.5	45.2
	一人当たり当期純利益	22.3	16.3	19.9	27.5	28.7
社内下請け 導入企業	売上高営業利益率	0.055	0.059	0.060	0.061	0.035
	一人当たり営業利益	153.9	126.8	111.4	115.8	86.0
	一人当たり当期純利益	140.1	130.4	117.2	118.1	56.3

出所:「社内下請けと韓国の雇用構造」、ウン・スミ、イ・ビョンヒ、パク・ジェソン(2011)、韓国労働研究院 P32 <表2-10>

高い経営成果を出すことができた理由に、労働コストの削減が挙げられる。2006年、雇用労働部が国会へ提出した資料をもとにまとめた下記の表は、社内下請けを導入している自動車・機械金属メーカーにおいて同じ部署に勤務する直接雇用労働者と社内下請け労働者を対象に平均年間給与を比較したものである。社内下請け労働者の賃金は、自動車メーカーと機械金属メーカーでそれぞれ直接雇用労働者の51.7%、49.0%に過ぎない。もちろん各業界において両メーカーが同じ熟練度で同じ仕事を行ったかは不明である。しかし、同じ部署に勤務する職員がその対象となっているため、社内下請けによる労働者雇用が人件費削減又は引き上げ抑止に効果があったことは確かである。

**<2006年における自動車業界・機械金属業界の
直接雇用労働者と社内下請け労働者との平均年間給与の比較>**

(単位:万ウォン、%)

	自動車メーカー	機械金属メーカー
直接雇用労働者(A)	3,829.9	3,770.6
社内下請け労働者(B)	1,981.7	1,849.6
B/Aの割合	51.7	49.0

出所:「社内下請けと韓国の雇用構造」、ウン・スミ、イ・ビョンヒ、パク・ジェソン(2011)、韓国労働研究院 P113 <表4-13>、P114<表4-14>

造船メーカーは、柔軟性が高まった労働市場を有効に活用したことで、人件費削減や経営成果の改善を図ることができた。特に、社内下請け雇用労働者の導入増加で、労働市場の柔軟化による効果は造船業に集中したわけではないが、造船業で最も大きな効果があったと言える。

2. 国会

国会は立法機関として行政府と司法府へのけん制機能を持つ。「国会法」第79条によると、その構成員である国会議員は、国民を代表する者としてその職務を充実させるために国会で議題となる法律案・決議案・建議案など各種議案を議員20人以上の賛成により発議することができる「議案発議権」が認められている。

2.1 法律案

造船業の川上産業は素材と密接に関係している。素材産業やその加工産業の発展により造船業の成長が支えられているためである。現在、韓国では「基盤産業の振興と先端化に関する法律」が成立し、2012年1月からの施行を控えている。

1) 概要

「基盤産業の振興と先端化に関する法律」は2011年7月25日法律第10960号として成立し、2012年1月26日から施行される。その構成は6章・29条・付則からなっている。施行を控えており、施行令や施行規則は未だに整備されていない。

2) 背景

ハンナラ党の金景梓(キム・ギョンジェ)議員を始めとする14人の議員発議により提案された同法につ

いて、その提案理由は下記の通りである。

鋳造、金型、塑性加工、溶接、表面処理、熱処理など基礎工程技術を活用する基盤産業は、製造業全般にわたってその基盤となるうえに他産業との連携が進めやすく、最終製品の品質・性能を決定づける産業と言える。今後、韓国が自動車、造船、ITなど主な輸出製品で国際競争力を向上させるとともに、先端技術との融合・複合により新成長エンジン産業の誕生を促進させることで、国際社会における優位性を高めていくためには、基盤産業の競争力向上が欠かせない。しかし、韓国において基盤産業メーカー(約1万社)に占める中小企業の割合が95.8%と非常に高く、そのうち大企業の第2次～第4次協力会社が90%を占めており、企業の収益性下落、技術開発への意欲低下などが懸念される状況である。また代表的な3D(3Kに相当)業種としての認識が根強く、その役割と重要性について評価されていない。新規人材の流入減少や労働者の高齢化により技術革新を主導すべき人材が不足している。そうした状況を改善するために、政府は基盤産業の競争力向上に向けた取組みを展開し、技術開発の支援、経営環境の改善など支援策を行っているが、産業育成に向けた総合的な支援には限界がある。したがって、基盤産業特化団地の構築、専門人材の養成、工程技術の開発・普及、専門メーカーの指定など持続的・体系的な取組みを展開するためには関係法律の整備による安定した支援基盤の構築が急がれる。日本も1990年代に「失われた10年」を乗り越え、製造業強国としての名声を回復(Again Japan)するために、ものづくり戦略ビジョンを提示したうえで、「ものづくり基盤技術新興基本法」(1999年)や「ものづくり基盤技術高度化法」(2006年)などを成立させた。その法的根拠をもとに技術開発への集中的な投資、高度人材の育成など関係産業の高付加価値化に向けた取組みを本格化させている。(「基盤産業の振興と先端化に関する法律案」、金景梓議員を始めとする議員発議、2011年5月2日)

上記からみると、国際市場での優位性確保・維持のために、韓国が高い競争力を有している主な製造業の川上産業に当たる素材・加工分野における技術力向上を一層積極的に進めようとする意図が現れている。

3) 内容

同法の構成をみると、第1章総則、第2章基本計画の策定、第3章人材養成、第4章中核技術・専門メーカーの指定、第5章環境づくり、そして第6章罰則となっている。

第1章総則は4条で構成されている。第1条では「基盤産業の振興と先端化に必要な事項を定めることで基盤産業の発展基盤構築、競争力向上を図り、国民経済の持続的な発展と国民の暮らしの質向上に資する」ことにより、「基盤構築」と「競争力向上」がその主な目的であることが明らかになっている。第2条では基盤産業を「鋳造・金型・塑性加工・溶接・表面処理・熱処理など工程技術の活用により事業活動を行う業種」として定め、造船、自動車など主な製造業の基盤となる産業であることが明確に示されている。第2章は4条で構成されている。第5条で「基盤産業の振興のために、3年ごとに基本計画を策定・実施するように定められ、その過程で政府・産業界・学界などの関係者からなる「基盤産業発

展委員会(第7条)を経ることが義務付けられた。第3章は5条で構成されており、その内容は主に人材養成についてである。第11条では関係企業への兵役特例と外国人労働者の優先的配置が認められている。6条からなる第4章は、専門メーカーの指定とそれによるメリットについて規定されている。特に基盤技術分野における職人養成のために、メーカーの名家としての指定やそのメリットについても定められている。第5章は9条で構成され、その内容は基盤産業の育成についてである。特に27条は金融及び税制優遇に関する内容であり、必要な場合、国又は地方自治体による行政的・財政的支援が可能になった。財政的支援について信用保証基金や技術信用保証基金がその実施主体となり、行政的支援については国や地方自治体による所得税・法人税・財産税・登録免許税・相続税などの減免などが可能になった。

2.2 決議案

1997年以降、「造船業」がその題名に明記された議員決議案は、2009年9月14日にハンナラ党尹英(ユン・ヨン)議員(選挙区・巨済)を始めとする50人の議員による「国民経済の発展のための海運・造船産業の共同発展を促す決議案」がある。

1) 背景

その背景は2008年からの世界金融危機がきっかけとなった。前述したように、2009年に造船市場では新規受注が激減し、特に中小メーカーにとって相当な負担となった。海運市場でも足元景気を示す各種指標が軒並み悪化し、本格的な危機が到来したことを告げた。

2) 内容

同決議案の要求は、造船業より海運業においてより具体的になっている。海運業については国内海運会社による国内大量貨物の運送ができるように政府の取組みと従来の海運会社の利害を考慮した大量荷主の海運業への参入阻止などを求めたが、造船業についてはこれまで通りの支援を求める水準にとどまった。

世界を襲った金融危機による世界経済鈍化の影響で海運・造船産業の危機が日増しに高まっている。このような状況において、韓国の海運・造船産業が今般の危機を克服するために、船主・荷主間における大量貨物運送のための専用船契約を拡大し、それら専用船の韓国造船メーカーへの発注が進めば、海運・造船産業の危機克服はもちろん、国民経済の発展にも大きく貢献できると思われる。よって、18代国会は与党・野党を問わず国民経済の発展と国家安保の確保、そして危機に陥っている韓国の海運・造船産業の競争力向上に向け、戦略物資の海外輸送権の流出防止と大量貨物の運送のための専用船契約の拡大について政府に対し強力に促すとともに、下記の通り決議する。

1. 大韓民国国会は、大量貨物の長期輸送権の海外流出防止と大量貨物運送のための専用船契約の拡大に向けた政府の積極的な取組みを強力に要請する。
2. 大韓民国韓国国会は、海運産業の国会競争力向上に向け、大量荷主の海運業への参入制限が規定された「海運法」第24条が現行維持されるよう、政府に対し強力に促求する。
3. 大韓民国韓国国会は、世界首位の韓国造船産業が今般の危機を克服し、今後も持続的な成長・発展を図ることができるよう、政府による政策支援を強力に促求する。(「国民経済の発展のための海運・造船産業の共同発展を促求する決議案」、2011年9月14日)

もう一つの特徴は、海運業の成長による造船業の受注増加といった2次効果が念頭に置かれた点である。それは上記の「それら専用船の韓国造船メーカーへの発注が進めば、海運・造船産業の危機克服はもちろん、国民経済の発展にも大きく貢献できると思われる」という文言によく表れている。

3) 効果

同決議案は、2009年9月16日に国土海洋委員会を、そして同年9月29日に第284回通常国会に出席した国会議員185人のうち、183人の賛成により成立した。当時の議事録には2人の国会議員が棄権した理由についてはその記載がない。

しかし、同決議案による実質的效果について正確に把握することは難しい。「造船産業の構造調整と競争力向上に向けた対策」は2009年4月30日に開かれた大統領主宰の第16次非常経済対策会議で確定した。そして2009年から2010年にかけて進められた金融業界主導の造船業における構造調整に影響したと見られない。既に撤退が決まった企業を救済したわけでもない。政府方針は既に撤退より救済に重点が置かれており、構造調整の内容・範囲などで同決議案の影響を受けたとは言い難い。

2.3 発言

国会議員一人ひとりには憲法上の立法機関に該当する。したがって、国会会期中に出された議員の意見は、一般人のそれとはその意義が異なる。これまで本会議で造船業について発言した議員は多くない。(単なる参照としてではなく、造船業をテーマにした発言を対象とした場合に限る)

造船業をテーマにした議員の発言は2008年と2009年に集中している。2008年5月9日、第273回通常国会本会議で、鄭鍾煥(チョン・ジョンファン)当時国土海洋部長官を相手にハンナラ党李君賢(イ・グンヒョン)議員(選挙区・統営市固城郡)が造船産業特区に指定された固城に対する政府の持続的な取組みを促す問題を一問一答方式で行った。また、2008年11月6日、第278回通常国会本会議で民主党金振杓(キム・ジンピョ)議員(選挙区・水原)、ハンナラ党崔炅煥(チェ・ギョンファン)議員(選挙区・慶山)が姜萬洙(カン・マンズ)当時企画税制部長官を相手に、それぞれ危機に陥っている中小造船メーカーへの支援と当局による造船メーカーの先物為替買取などを要求した。2009年11月10日、第284回通常国会本会議でハンナラ党李鍾九(イ・ジョング)議員(選挙区・ソウル市江南区)は、鄭雲燦(チョン・ウンチャン)当

時個組総理に対し造船業界における中国勢による追い上げについて問題提起し、ハンナラ党尹英(ユン・ヨン)議員(選挙区・巨濟)は尹増鉉(ユン・ジュンヒョン)当時企画財政部長官に造船産業への支援拡大を促す発言を行った。また、ハンナラ党曹文煥(チョ・ムンファン)議員は、尹増鉉当時企画財政部長官に対し、造船業の構造調整が不十分である旨質問を行った。

李君賢議員を除けば、その大半が一般論的な発言であったと言える。当然ながら、これら議員の質問・主張意図が造船産業振興にあったとは言い難い。

3. 地方自治体

韓国では、1988年に「地方自治法」の全面改正により地方自治復活に向けた法的基盤の整備を行った。1991年には約30年ぶりに地方選挙が開かれ、地方議会が発足した。1995年には地方自治体の長も当該住民による投票で選出され、本格的な自治時代が開かれた。これで、中央政府や国会に対し協力的又は対立的な役割を果たす地方政府と議会が誕生した。

3.1 概要¹⁸

1) 特性

地方自治体は中央行政機関の下部機関である地方行政機関とはその性格や地位が異なる。第一に、地方自治体は国と別途の独立的な権利と義務を持つ法人である。第二に、地方自治体は公法人として、公共的・地方的な事務処理のために設置された一種の公共団体である。したがって、地方自治体は、社団法人・財団法人などといった私法人とは異なる。第三に地方自治体は自治権を持つ。そのため、国の干渉・統制を受けずに、当該地域に係わる事務について自主的な処理を行うことができる。第四に、地方自治体は当該地域に係わる事務をその地域住民が自主的に処理するために設置された地域団体である。その点で公共組合や営造物法人など公共団体とは区別される。

2) 種類

韓国地方自治体には広域自治体として特別市・広域市・道があり、基礎自治体として市・郡・自治区がある。広域市とは、大都市のうち、特別法に基づき道から分離され、道と同格の地位を有する広域地自体である。そして自治区とは特別市と広域市による管轄区域に位置する区として、基礎地自体である。広域自治体・基礎自治体ともに地方議会(議決機関)と地方自治体長(執行機関)を置く。地方議会は当該地域住民の直接・平等・普通・秘密選挙により選出された議員で構成される。地方自治体長とはソウル特別市長、広域市長、道知事、郡守、区長(自治区)などを指し、地方自治体長も当該地域純民の直接・平等・普通・秘密選挙により選出され、当該自治体の統括・代表する役割が任される。

¹⁸ 地方自治体に関する説明はネイバー百科事典(<http://www.naver.com>)から引用したものである。

3) 権限

地方自治体を持つ権限として、住民福利及び行政事務処理権、自治立法権、財産管理権などがある。

① 住民福利及び行政事務処理権

地方自治体は主に住民福利の増進と生活環境施設及び地域開発などの事務を処理するが、それには固有事務と委任事務がある。固有事務とは通常地方自治体の存立を目的とする事務、即ち福利増進のために住民を対象に提供するサービスなどがある。例えば、上下水道、市場の設置・管理、地方税の徴収などがある。委任事務には関係法律に基づき地方自治体に委任される団体委任事務と地方自治体長やその他執行機関に委任される機関委任事務がある。例えば、前者には租税など公共料金の徴収、予防接種、河川の補修・維持などがあり、後者には家族関係登録(旧、戸籍)、住民登録、兵務(兵役関係)、消防、警察などがある。

② 自治立法権

地方自治体は法令の範囲内で自治に関する規定制定権を持つが、それには条例と規則がある。条例とは法令の範囲内で地方議会が制定するもので、住民の権利・義務に関する事項やその他事務に関する主なルールや方針などをその内容とする。規則は法令又は条例の範囲内で地方自治体長がその権限に属する事務について制定するものである。

③ 財産管理権

地方自治体はその事務処理のために財産を所有・管理し、地方税を始めとする各種公共料金や手数料、使用料を徴収する。また必要に応じ、地方債を発行することもある。

4) 政策

法理上、地方自治体が立案・実行することができる政策は、その範囲がそれほど広くないことがわかる。「住民福利及び行政事務処理権」で認められる団体委任事務、「自治立法権」で認められる条例・規則、そして各種公共料金や手数料、使用料を徴収する「財産権利権」の行使により、その範囲が制限されるものの産業関係の政策が展開できることになっている。

3.2 造船業と地方政府

1) 産業団地の構築

1990年代半ば以降、産業団地の構築においてその主体が国から広域自治団体へ、そして基礎自治団体へと拡大されてきた。その傾向は「産業立地及び開発に関する法律」の改正や新条項の新設によく現れている。まず、1995年12月29日に改正された第7条をみると、その第1項に一般産業団地の指定においてその主体を市道知事に定められ、第2項に建設交通部長官の承認を受けることが規定されている。そして第4項に大統領令で定めた一定規模を下回る場合、市道知事に自律権が認められている。

1996年6月29日に新設された「産業立地及び開発に関する法律施行令」第8条第9項にその規模について100万㎡(約30万坪)以下に規定されている。

第7条(地方産業団地の指定) ①地方産業団地は市道知事が定めるものとする。〈改正 1995-12-29〉

②市道知事は前項の規定により地方産業団地を指定しようとするときは、産業団地開発計画を策定したうえ、市長や郡守、区長(自治区の区長をいう。以下同じである)の意見を聴取し、関係行政機関の長と協議を経て建設交通部長官の承認を得なければならない。産業団地開発計画のうち、大統領令で定める重要事項を変更しようとするときも同様とする。〈改正 1995-12-29〉

③前項の規定により建設交通部長官が地方産業団地の指定を承認しようとするときは審議会の議を経なければならない。〈改正 1993-8-5、1995-12-29〉

④市道知事は地方産業産地を指定するに当たってその面積が大統領令で定める面積を下回る場合は、第2項の規定にもかかわらず、建設交通部長官の承認なくしてそれを指定することができる。その場合、市道知事はその指定内容を建設交通部長官に通報しなければならない。〈改正 1993-8-5、1995-12-29〉(産業立地及び開発に関する法律)

第8条(地方産業団地の指定申請)

9. 産業団地開発計画に関する書類

③同法第7条第4項における「大統領令で定める面積」とは100万㎡をいう。〈新設 1996-6-29〉(産業立地及び開発に関する法律施行令)

1998年には市道知事による自主的な開発ができる産業団地の面積について330万㎡(約100万坪)に拡大した。

第8条(地方産業団地の指定申請)

9. 産業団地開発計画に関する書類

③同法第7条第4項における「大統領令で定める面積」とは330万㎡をいう。〈新設 1996-6-29、1998-6-24〉(産業立地及び開発に関する法律施行令)

そして2011年8月4日に改正が行われ、地方自治体の権限が大幅に拡大された。同法第7条第1項をみると、一般産業産地の指定においてその主体が従来市の道知事から大統領令で定める市長に拡大されたうえ、その規模も制限されていない。そして一定規模を下回る場合、市長・郡守又は区長による産業団地の指定が可能になった。第2項に国土海洋部長官との協議が定められ、改正前に承認を受けることが義務付けられていた点に比べると大きな違いが見られる。2009年11月10日改正された「産業立地及び開発に関する法律施行令」第8条第1項に大統領令で定める市長の資格が人工50万人以上の大都市に定められ、2007年10月4日に全文が改正された第2項に郡守・区長による指定が可能に

なった産業団地の面積について30万㎡に規定された。

第7条(一般産業団地の指定) ①一般産業団地は市道知事又は大統領令で定める市長が指定するものとする。ただし、産業団地の面積が大統領令で定める面積を下回る場合は、市長や郡守又は区長が指定することができる。〈改正 2011.8.4〉

②前項に基づく一般産業団地の指定権者は、一般産業団地を指定するに当たって産業団地開発計画を策定したうえ、管轄市長や郡守又は区長の意見を聴取し、国土海洋部長官を始めとする関係行政機関の長と協議を経なければならない。産業団地開発計画を変更しようとするときも同様とする。〈改正 2011.8.4〉(産業立地及び開発に関する法律)

第8条(一般産業団地の指定など) ①同法第7条第1項に「大統領令で定める市長」とは「地方自治法」第175条に基づくソウル特別市と広域市を除いた人口50万以上の大都市(以下、「大都市」という)の市長(以下、「指定市長」という)をいう。〈改正 2009.11.10〉

②同法第7条1項但し書きの「大統領令で定める面積」とは30万㎡をいう。【全文改正 2007.10.4】(産業立地及び開発に関する法律施行令)

2) 全国の産業団地

2011年9月20日現在、韓国全国の産業団地は合計937と集計される。そのうち、国家産業団地は40箇所であり、全体に占める割合が4.2%に過ぎないが、その指定面積は約8億㎡と、全体(13億)㎡の61.5%を占めている。地方自治体による開発ができる一般産業団地は461箇所と最も多くなっているが、その指定面積は4億7千万㎡にとどまっている。農工団地は429箇所と、その数は一般産業団地と同水準であるが、その指定面積は61千8百万㎡と個別団地の規模が小さいことが分かる。都市先端産業団地は7箇所・180万㎡となった。空き状況をみると、全体として2.3%を記録したが、それぞれ大きな違いは見られない。国家産業団地は0.8%と低い水準となったが、都市先端産業団地は41.1%と入居率が辛うじて半分を上回る。農工業産業団地と一般産業団地はそれぞれ3.5%と4.7%を記録した。

<韓国の産業団地の立地状況(2011年9月30日時点)>

(単位:千㎡、%)

	国家産業団地	一般産業団	都市先端 産業団地	農工業産業団地	合計
団地数	40	461	7	429	937
指定面積	802,778	474,738	1,877	68,744	1,348,137
入居面積	365,137	327,780	1,019	53,811	747,747
開発面積	297,875	170,520	182	47,765	516,341
入居	295,517	162,587	107	46,090	504,301

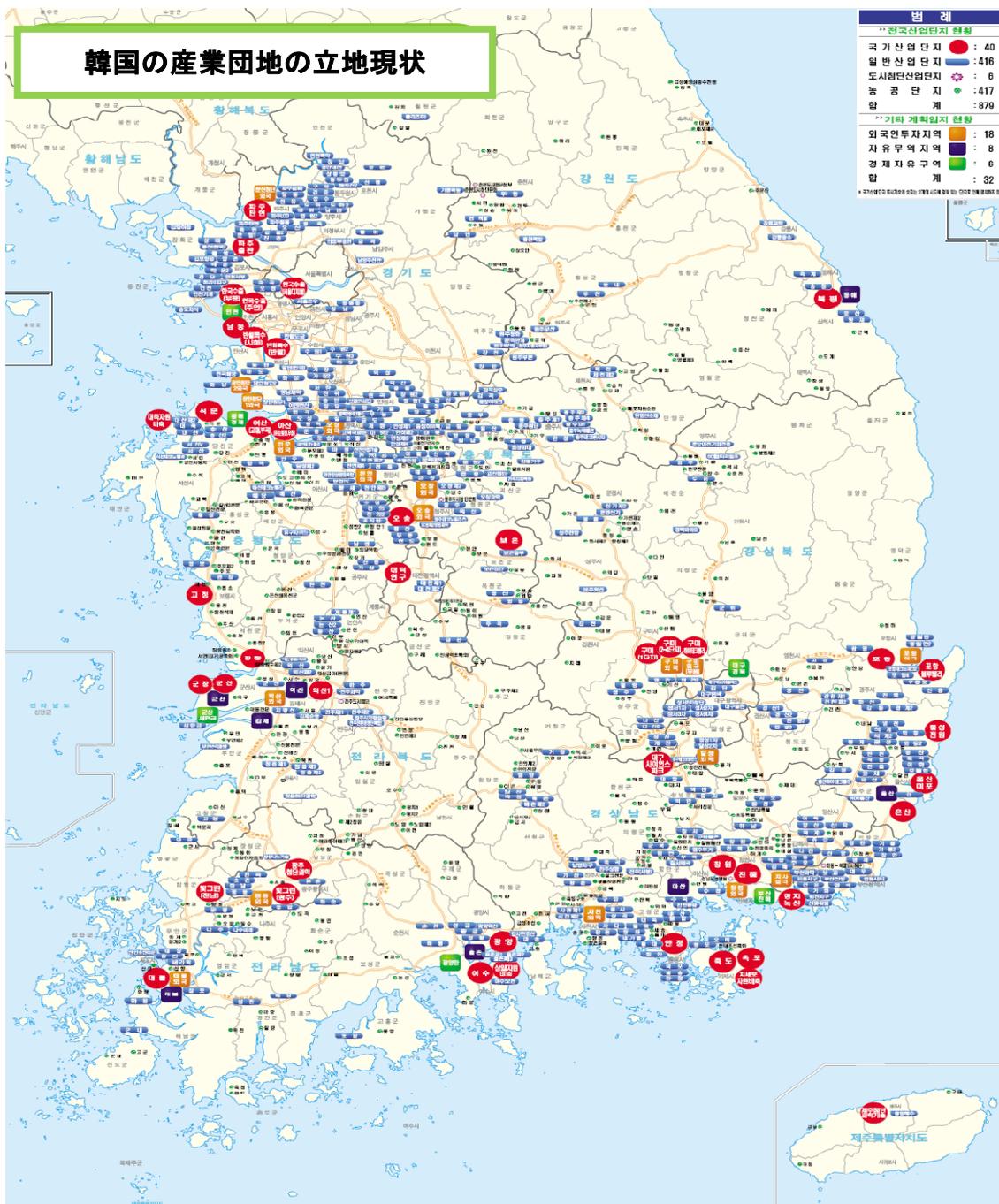
韓国造船政策に関する調査報告書

未入居	2,358	7,933	75	1,675	12,041
空き状況(%)	0.8	4.7	41.1	3.5	2.3

出所:産業立地情報システム(<http://industryland.or.kr>)

その立地状況をみると、赤い印で表示された国家産業団地は主に西海岸と南海岸に集中している。一方青い印で表示された一般産業団地は相対的に内陸に立地している。南海岸に着目すると、国家産業団地と一般産業団地の立地が船業が発達した主な地域と重なることが分かる。

＜韓国産業団地の(2010年9月時点)＞



出所：韓国産業団地公団(<http://www.e-cluster.net>)

しかし、2000年以降新たに指定された産業団地をみると、その設立主体が国から地方自治体に移っている。2000年以降に指定された産業団地は440箇所・4億1,400万㎡に上る。そのうち国家産業団地は10箇所・1億320万㎡、地方(一般)産業団地は296箇所・2億8,800万㎡となっており、その面積においても地方産業団地が国家産業団地を大きく上回る。その背景に地方自治制の発足と「産業立地及び

開発に関する法律」の成立・改正による地方自治体への産業団地指定権限の委任などがある。したがって、今後、地方(一般)産業団地は一層の増加が見込まれる。

＜新規産業団地の設置状況の推移＞

(単位:箇所、千㎡)

年	区分	国家	地方(一般)	都市先端	農工	合計
2000年	箇所		6			6
	指定面積		4,412			4,412
2001年	箇所	1	3		5	9
	指定面積	165	3,414		1,056	4,635
2002年	箇所	1	7		7	15
	指定面積	496	3,115		1,118	4,729
2003年	箇所		18		11	29
	指定面積		25,592		1,841	27,433
2004年	箇所	2	12		13	27
	指定面積	1,261	11,175		2,250	14,686
2005年	箇所	1	18		11	30
	指定面積	70,414	12,663		1,968	85,045
2006年	箇所		19		7	26
	指定面積		23,360		1,383	24,743
2007年	箇所		26		14	40
	指定面積		25,733		2,188	27,921
2008年	箇所		68	3	26	97
	指定面積		82,077	424	4,499	87,000
2009年	箇所	5	53		16	74
	指定面積	30,907	47,533		2,601	81,041
2010年	箇所		66	1	20	87
	指定面積		49,449	25	3,080	52,554

出所:「2010全国産業団地統計」、国土海洋部、2011年3月

3) 地方(一般)産業団地と造船業

2008年末時点で、国家産業団地のうち造船業が入居誘致業種として明記されたのは合計6箇所と、全羅北道、全羅南道、慶尚南道に立地している。最も長い歴史を持つのは現代重工業が立地した蔚山にある蔚山・尾浦国家産業団地で、1962年からその開発が開始された(現在進行中)。2008年現在、同団地への入居企業数は794社と、それによる雇用人数・輸出額がそれぞれ8万8千人、約549億ドル

に上る。慶尚南道の玉浦国家産業団地と竹島国家産業産地は1974年からその開発が開始され、現在も進行中であるが、当初からそれぞれ大宇造船海洋とサムスン重工業の入居が念頭に置かれた産業団地と言える。1983年から開発された鎮海国家産業団地も当初からSTX造船の入居が予想された。指定面積ベースで最も大きい全羅北道・群長国家産業団地(5億㎡)と3番目に大きい大佛国家産業団地(2億㎡)はその規模に比べ実績は低調である。それは代表的な造船メーカーが入居していないことが最も大きな原因と見られる。

＜造船業に関わる国家産業団地の立地状況(2008年末時点)＞

地域	団地名	事業期間	指定面積 (千㎡)	2008年度実績			代表的な 入居企業
				企業数 (社)	輸出額 (百万 ドル)	雇用 人数 (人)	
全北	群長国家産業団地	1993 ～ 2007	50,458	345	111	1,977	
全南	大佛国家産業団地	1989 ～	20,697	325	644	13,239	
慶南	玉浦国家産業団地	1974 ～	5,747	1	8,807	11,571	大宇 造船海洋
	竹島国家産業産地	1974 ～	3,577	1	10,171	11,188	サムスン 重工業
	鎮海国家産業団地	1983 ～	3,138	3	3,181	3,025	STX造船
	蔚山・尾浦 国家産業団地	1962 ～	48,055	784	54,963	88,427	現代重工業

注:「入居誘致業種」に「造船業」や「船舶」が明記されている場合のみが集計された。

出所:「2010年度産業団地要覧」、韓国産業団地公団、2009年12月

しかし、1997年以降、地方自治体により主な誘致業種として造船業が明記された産業団地はそれほど多くない。2008年末時点で全南に2箇所、慶北に1箇所が造船業を優先的誘致業種として指定している。全南珍島の郡内一般産業団地と海南の花源一般産業団地はそれぞれ2006年と2007年にその開発が開始され、入居企業は1社にとどまっている。慶北項浦の迎日湾第2一般産業団地は2005年に指定され、5社(雇用人数:700人)が入居している。

＜造船業に関わる一般産業団地の立地状況(2008年末時点)＞

地域	団地名	事業 期間	指定 面積 (千㎡)	2008年度実績		
				企業数 (社)	輸出額 (百万 ドル)	雇用 人数 (人)
全南	郡内一般産業団地	2006～	686	1		
	花源一般産業団地	2007～	2,083	1		
慶北	迎日湾第2一般産業団地	2005～	720	5		700

注:「入居誘致業種」に「造船業」や「船舶」が明記されている場合のみが集計された。

出所:「2010年度産業団地要覧」、韓国産業団地公団、2009年12月

最近、注目すべき動きとして慶南・河東カルサ湾における造船産業団地の開発が2001年4月15日、道庁など関係機関と関係企業との間における覚書締結を機に本格化したことがある。同団地は光陽湾が経済自由区域に指定された1997年から造成に向けた取組みが開始されたが、大企業誘致が次々と失敗に終わった影響で事実上中止していた。そうしたなか、2010年9月、大宇造船海洋との土地分譲に関する契約締結を機に再び動き始めた。2016年、周辺団地が完成すると、合計で18万41千人の雇用創出、26兆ウォンの生産効果、8兆5千億ウォンの所得誘発効果などを上げることができると見込まれる(河東カルサ湾造船産業団地の開発が軌道に乗る、聯合ニュース、2011年4月14日付け)

4) 地方政府と造船業への支援

全羅南道、全羅北道、慶尚北道、慶尚南道、釜山広域市、蔚山廣域市などにおいて地方自治体は産業団地の構築以外にも造船業振興のために様々な政策を展開してきた。当該地域の地方自治体はその大半が産業や経済関係の部署を置いている。そして造船業を重要な産業として位置づけ、その育成や支援について条例や施行令などの法的根拠を整備している。しかし、その取組み状況について各自治体のウェブサイトなどから公式に発表された資料を入手することは容易ではない。

① 全羅南道

全羅南道がまとめた「2011年度の業務運営の方向性」によると、「雇用創出と成長エンジンの拡大」の「新成長エンジン産業の育成と構造高度化」に造船業に関する記載がある。それによると造船業が高度化対象として認識され、海洋レジャー産業も合わせて育成される方針が明らかになっている。2008年世界金融危機以降、中小造船メーカーが集中している同道にとって造船業の構造高度化は急務として浮上した。そしてその代案として海洋レジャー産業の育成も合わせて計画されていると見られる。

＜2011年における業務運営の方向性＞

・ 三農政策の強化による自律基盤の構築
・ 雇用創出と成長エンジンの持続的な拡大
・ 世界に発信する国際会議・イベント(合計4つ)の成功開催
・ 北東アジアにおける海洋観光拠点としての成長
・ 成長拠点の開発と広域交通網の構築
・ 元気で幸せな街づくりの実現
・ 地域住民とのコミュニケーションを大切に住民の行政執行への参加誘導

出所: 全羅南道(<http://www.jeonnam.go.kr>)

上記方針の実現に向けた具体的な取組みは、2010年12月14日に発表された「全南における造船業の景気見通しとその支援策」に現れている。同対策によると、「中小造船メーカーの事業転換に向けた基盤構築」や「船舶設計システムの構築」、「企業向け支援サービスの強化」など企業ニーズに合わせビジネスの発掘・支援に重点が置かれている。その進捗現状をみると、中小造船メーカーの競争力向上のために、造船メーカーと共同で船舶設計システムの構築(14億ウォン)が進んでいる。2011年から2013年にかけて大佛国家産業団地内に中小造船メーカーの事業転換に向けた基盤構築が進んでおり、造船業の構造高度化とともにポートやヨットなど海洋レジャー設備メーカーが必要とする五軸制御加工用工具など各種設備の整備による製品生産・技術開発に向けた計画が策定された。企業向け支援サービスについては造船ブロックなど資機材メーカーの数量増加が専門人材への重要増加につながることを念頭に置き、2011年に23億ウォンの予算確保により全南テクノパーク、産業団地公団大佛支社、木浦ポリテック大学・木浦大学・木浦海洋大学など関係機関との協力により地域内造船メーカーや船用資機材メーカーと海洋レジャー設備産業における技術人材の養成と受注増加に向けたマーケティング支援、基盤技術の確保支援などを進めることになった。

② 全羅北道

全羅北道がまとめた「2011年度の主要業務計画」には従来から進めてきた9つの戦略産業についてそのクラスター構築による発展計画が盛り込まれている。造船業は「次世代輸送・レジャー用船舶建造基地の構築」に関係しており、それによると2011年から2013年にかけて最大150人の搭乗が可能なWIG船の常用化(450億ウォン)に向けた取組みが含まれている。同道は従来の船舶建造方式から、次世代海上運送手段として浮上しているWIG船の開発・製造を主導することにその方向性を転換したと見られる。

＜全羅北道における9つの戦略産業分野のクラスター構築計画＞

内容	投入額
炭素バレーの構築	・2011年から2015年にかけて1,991億ウォン

先端農業用機械及び 基盤産業の育成	・先端農業用機械にかかる3事業:350億ウォン ・基盤産業にかかる4事業:835億ウォン
環境配慮型自動車部品に かかるR&DBクラスターの構築	・環境配慮型自動車部品:3,900億ウォン ・技術開発の強化:154億ウォン
太陽光産業の拠点構築	・テストベットの構築:2011年から2012年にかけて240億ウォン ・技術開発の強化:350億ウォン
風力産業のクラスター構築	・モデル団地の構築:2010年から2014年にかけて827億ウォン ・洋上風力団地の構築:2011年から2013年にかけて6,000億ウォン
未来の輸送・レジャー用 船舶建造基地の構築	・150人乗りWIG船の常用化:2011年から2013年にかけて450億ウォン
放射線融合・ 複合技術バレーの構築	・研究基盤の構築:300億ウォン
印刷直接化団地の構築	・印刷直接化団地の構築:2011年から2014年にかけて1,300億ウォン ・技術開発の強化:2011年から2013年にかけて400億ウォン
LED融合クラスターの構築	・協同化団地の構築:2010年から2015年にかけて3,000億ウォン ・支援センターの設置:2011年から2013年にかけて110億ウォン ・企業支援の拡大:2011年から2015年にかけて325億ウォン

出所:「北東アジアにおける経済拠点としての全北の成長を実現させます」、全羅北道、2011

同道は2005年から9つの戦略産業における主要企業を指定し、それら企業への支援策を展開している。2010年の実績について、R&D企業への支援(18社・36億ウォン)、海外マーケティング支援(136件)、企業ニーズに合わせた人材養成(300人)、専門家によるコンサルティング実施など多岐に渡る取組みにより、前年比34.1%増の売上高増加と800人の新規雇用創出などを成果を上げたことを明らかにした。¹⁹2010年末現在、主要企業として指定された企業は31社であるが、2010年になってようやく造船関係企業2社が新たに加わった(それぞれ舶用品メーカー、船舶用ケーブルメーカーである)。

③ 釜山広域市

釜山広域市は韓国最大の港湾都市であるが、韓国の代表的な造船メーカーは市内ではなく周辺地域に立地している。ただし、中小造船メーカーや造船関係企業が数多く位置している。その特性はこれまで釜山市が展開してきた「10つの戦略産業の育成計画」にも反映されている。1999年から2003年にかけて第1計画期間の間に造船業に関わる産業のうち「船用資機材産業」が構造高度化対象として挙げられた。しかし2004年から2008年にかけて進められた第2計画期間には船用資機材産業は自動車部品産業とともに機械産業として融合され、「機械部品素材産業」となった。2009年から2013年にか

¹⁹ 「戦略産業における主要企業の売上高が前年比34.1%増を記録」、全羅北道による報道資料、2010年12月3日付け

けて進められる第3計画期間にも船用資機材産業は「機械部品素材産業」として扱われる。

＜釜山における10つの戦略産業の育成計画＞

第1計画期間 (1999～2003)		第2計画期間 (2004～2008)		第3計画期間 (2009～2013)		
成長有望産業	港湾物流	中核戦略産業	港湾物流	中核戦略産業	海洋 (港湾物流+海洋・バイオ+水産・加工)	
	観光		機械部品素材		機械部品素材	
	ソフトウェア		観光・ コンベンション		観光・ コンベンション	
	金融		映像・IT		映像・IT	
映像						
構造高度化 産業	自動車部品	未来戦略産業	先物金融	未来戦略産業	金融	
	造船用資機材		海洋・バイオ		高齢者	
	履物		シルバー		医療	
	繊維・ ファッション		履物		生活素材	
	水産・加工		水産・加工		水産・加工	デザイン
			繊維・ ファッション		繊維・ ファッション	グリーン エネルギー

出所：釜山広域市(<http://www.busan.go.kr>)

上記「10つの戦略産業」に盛り込まれなかったとしても、同市による輸出振興策から外されるわけではない。同市は2011年に前年度ベースで輸出総額が2千万ドルを下回る地元企業と中小企業を相手に海外貿易拠点都市での現地バイヤーとの商談をアレンジしており、多くの船用資機材メーカーもその支援を受けている。同市が造船業について進めている計画のうち、船舶修理団地の構築は注目に値する。それは釜山新港における南コンテナ埠頭の周辺地域に2015年からドック2基、岸壁3船席、上部施設1式で構成された65万4千㎡規模の施設を整備する計画である。同市はその計画により2万トン級以上の大型船舶修理施設を確保することができ、北東アジアにおける船舶修理拠点として国際競争力の向上・地域経済の活性化などが見込まれる。

④ 慶尚北道

慶尚北道の場合、造船業について他産業とは異なる政策を展開した証拠を見つけることが難しい。

「2011年の10つ戦略プロジェクト」でも造船業やその関係産業は対象になっていない。

＜慶尚北道における2011年の10つ戦略プロジェクト＞

・ 庶民に特化した雇用創出
・ 洛東江沿岸におけるグランドプランの実施
・ 原子力産業に係るクラスター構築
・ 慶尚南・北道における国際空港の誘致
・ 環東海における海洋資源研究・産業化ベルトの構築
・ 北東アジアにおける最先端サイエンスバレーの構築
・ グリーン・アイランドとしての鬱陵島(ウルルンド)の整備
・ 農漁業における国際競争力の向上
・ 白頭大幹と洛東正脈を結ぶEco&Bizベルトの構築
・ 国連と連携したセマウル運動(韓国独自の地域開発運動)のグローバル化

出所: 慶尚北道(<http://www.gb.go.kr>)

その最も大きい理由は東海岸に接しており、項浦という高度な産業化都市が位置しているものの、地域経済に占める造船業(船舶及びボート建造業)の割合が極めて低い点にある。2010年の統計を見ると、全企業数(18万4千社)・全従事者数(86万8千人)に占める造船業の割合はそれぞれわずか0.04%(90社)・0.17%(1,545人)にとどまった。限りある資源を最大限に活用し、最大の効果を狙う慶尚北道にとって、造船業は興味の高い対象とは言えない。

＜慶尚北道における造船産業の割合(2010年時点)＞

(単位:社、人)

	企業数	従事者数
全産業(A)	184,153	868,182
船舶及びボート建造業(B)	90	1,545
B/A	0.0004	0.0017

出所: 慶尚北道(<http://www.gb.go.kr>)

⑤ 慶尚南道

サムスン重工業、大宇造船海洋、STX造船の造船所・その他協力会社が数多く立地している同道は韓国における造船産業のメッカと言われている。その造船産業の重要性は同道がまとめた「2011年の主要業務計画」にも反映されており、造船業は「機械・造船海洋など優位産業の高付加価値化」の対象となっている。

＜2011年の慶尚南道の政策課題＞

・ 良質な雇用創出
・ 地域に合わせた新成長エンジン産業の育成
・ 機械・造船海洋など優位産業の高付加価値化
・ 先端の物流産業の基盤構築
・ 企業しやすい環境づくりの推進
・ 科学技術にかかる革新能力の強化
・ グローバルビジネスの基盤構築

出所:「2011年の主要業務計画」、慶尚南道、2011年

同道は既に世界首位を誇っている造船業の付加価値を高めるために、主に2つの政策を展開している。その一つは「海洋プラントの拠点構築」で、もう一つは「LNG・極低温機械技術のテスト・認定センターの構築」である。前者は現在、韓国への海洋プラント発注で8割以上を占める当該地域企業で中核資機材の国産化率が20%台にとどまっていることがその背景にある。具体的に、韓国造船資機材研究院の慶南分院を設置し、研究開発の強化と研究人材の養成による中核資機材の国産化率向上と基盤技術の確保に取り組むとしている。後者は韓国へのLNG船発注で7割以上を占める当該地域企業が国内にテスト・認定機関がなく海外で認定を受けざるを得なくなっていることがその原因となった。それとともに関係資機材の開発支援も行われているが、例えば2004年から汎韓(ボムハン)産業の「LNG運搬船における極低温ガス遮断バルブの開発」など23課題に105億ウォンが投入された。²⁰ 同道の造船関係支援は「R&D支援」に集中する傾向があるが、それはインフラ整備は進んでいるものの、関係研究機関や大学の不足により産学研間のネットワークの質が落ちるといった判断によるものと言える。²¹

同道は造船業の高付加価値化に向けたR&D支援以外に従来の船用資機材産業の振興のために釜山や蔚山との間で輸出商談会を定例化することに意見が一致し、2011年6月に初回が開催された。その商談会には中国、日本、インド、シンガポールなどアジア4カ国から造船所11社(購買・設計担当者32人)が出席し、韓国から中小造船メーカー90社が出席した。²² また、同道は独自で資機材メーカーの海外展開に向けたミッション団派遣への支援も行っている。2011年5月から6月にかけて約10社がスペインやクロアチアなどに派遣され、現地で市場開拓に向けた取組みを展開した。

⑥ 蔚山広域市

2007年、同市は2021年まで同市の経済都市としての成長を前面に掲げ、付録など合計4編からなる「2021 新たな蔚山づくり」という中長期発展計画をまとめた。それにとると「第3編 分野別計画」は5章に構成され、その第1章で造船業に関する記載がされている。

²⁰ [慶南]世界造船産業のメッカに、デイリーアン、2007年8月13日付け

²¹ [慶南]造船産業の青写真が描かれ、デイリーアン、2007年8月14日付け

²² 造船用資機材分野で大きな輸出商談会が開かれ、釜山日報、2011年6月13日付け

同計画によると同市の主力産業について自動車や造船、石油化学が挙げられた。それら産業は既に世界首位を誇っているが、その一方で中国など途上国の追い上げにより国際競争の激化が予想される。その判断はそれら産業の構造高度化への推進背景となっている。造船業の構造高度化は大きく研究機関の設置・誘致、基盤技術の開発、専門人材の養成、部品資機材専門メーカーの育成など4つの軸で構成されている。その計画は大きく三段階の計画期間が設けられており、第1計画期間が2007年から2011年まで、第2が2016年まで、第3が2021年までとなっている。しかし、2011年まで戦略整備・体制づくりなど環境づくりに集中されており、目に見える成果が上がっていない。

＜蔚山における造船・海洋産業の構造高度化計画＞

	区分	内容
研究機関の 設置・誘致	目標	・専門研究機関の設置・誘致による中小企業の技術開発の促進
	段階別 計画	・2007年～2011年：戦略整備 ・2012年～2016年：設計・デザインに特化した専門研究所の設置 ・2017年～2021年：国内外資機材センター及び部品テスト機関の誘致
基盤技術の 開発	目標	・海洋プラント・海洋レジャーなど技術が集約した高付加価値船の建造に必要な基盤技術の開発
	段階別 計画	・2007年～2011年：技術開発の支援体制の構築・整備 ・2012年～2016年：国際技術産業団地の構築 ・2017年～2021年：地域内産学連携による基礎研究の活性化
専門人材の 養成	目標	・船舶設計・デザインなど専門人材の養成
	段階別 計画	・2007年～2011年：教育・訓練体制の構築・整備 ・2012年～2016年：専門人材の養成 ・2017年～2021年：教育機関の設置
部品資機材 専門メーカー の育成	目標	・船舶の高付加価値化に向けた船用資機材産業の高付加価値化の促進
	段階別 計画	・2007年～2011年：技術に着目した起業の活性化 ・2012年～2016年：主要企業10社の発掘・支援 ・2017年～2021年：地域間の協力拡大

出所：「2021新たな蔚山づくり」、蔚山広域市、2007年

世界首位の競争力を誇る現代重工業と現代尾浦造船所が立地している同市で、これまで造船メーカーを対象に展開された特別な政策が見当たらない。ただし、造船業界における様々な主体間のコミュニケーションと意見調整において重要な役割を果たしてきた。2008年、世界金融危機の影響で造船業が困難に直面したことを受け、2010年2月、現代重工業と学会、経済団体関係者が出席した懇談会を開催した。毎年、中小造船メーカーの海外展開に向けたミッション団の派遣を行っているが、2010年

の場合、10社の派遣を支援したが、商談金額と成約金額が各々3,700万ドル、637万9千ドルとなった。

4. 労働組合そして使用者団体と使用者

4.1 労働組合の設置状況

2009年現在、労働組合数・労働組合数員数はそれぞれ4,689と164万人と集計されている。1997年から2007年までの間に組合数は5,733から2002年に6,506とピークに達して以来、減少に転じた。組合員数は148万人から2007年に168万7千人と頂点に達して以来、減少に転じた。

<1997年から2009年までの間の労働組合数の推移>

(単位:個、人)

年	組合数	組合員数
1997年	5,733	1,484,194
1998年	5,560	1,401,940
1999年	5,637	1,480,666
2000年	5,698	1,526,995
2001年	6,150	1,568,723
2002年	6,506	1,605,972
2003年	6,257	1,549,949
2004年	6,017	1,536,843
2005年	5,971	1,506,172
2006年	5,889	1,559,179
2007年	5,099	1,687,782
2008年	4,886	1,665,798
2009年	4,689	1,640,334

出所: 国家統計ポータル(<http://www.kosis.kr>)

しかし、設置状況を見ると、外部からの認識とは裏腹に韓国の労働運動は活発になっていない。他国との比較が可能になった2005年の場合、韓国の組合設置率は10.3%と、先進国で最も低い米国(12.5%)より低く、アジアでは日本(18.7%)を下回る結果となった。

<主要国の労働組合設置率(2005年現在)>

(単位: %)

米国	イギリス	豪州	日本	韓国	シンガポール	台湾
12.5	29.0	22.4	18.7	10.3	19.4	37.0

注：韓国の場合、労働組合設置率の算出方法は下記の通りである。

設置率=組合員/設置対象者

設置対象労働者=常時・日雇い労働者-公務員-私立学校教員

出所：国家統計ポータル(<http://www.kosis.kr>)

現在、全国中央組織は韓国労働組合総連盟(以下、「韓国労総」という)と民主労働組合総連盟(以下、「民主労総」という)がある。2009年現在、2,513の組合が韓国労総に、533の組合が民主労総にそれぞれ加盟している。残りの1,623の組合はどちらにも加盟していない。組合員数ベースで見ると、韓国労総が74万人と最も多く、次いで民主労総が58万8千人となっており、どちらにも加盟していない労働者は約31万1千人もいる。しかし、一組合当たり労働者数を見ると、状況が逆転する。韓国労総所属組合の場合、平均して約294人が一つの組合を構成しているが、民主労総は1,064人とその約3.6倍に上る。どちらにも加盟していない組合は191人に過ぎない。即ち、民主労総には大企業労働者が多いと見られる。しかし、ここ数年間に着目すると、その傾向が逆転する。前述したように組合数と組合員数ともに減少している。しかし、その減少傾向は中央組織によって異なる傾向が見られる。まず、2006年と2009年を比較すると、どちらにも加盟していない組合数・組合員数はそれぞれ1,317から1,623と23.2%増、17万6千人から31万1千人と76.3%増となった。韓国労総の組合数・組合員数はそれぞれ3,429から2,513と26.9%減、75万5千人から74万人と1.9%減となった。民主労総は、それぞれ1,143から533と51.6%減、62万7千人から58万8千人と6.1%減となった。韓国労総と民主労総に加盟している組合の多数が離脱したが、特に民主労総からの離脱が目立つ。しかし一組合当たり組合員数を見ると、大きな差が見られる。韓国労総は2006年に220人から2009年に294人と33.6%増、そして民主労総は548人から1,064人と94.1%増を記録した。即ち、韓国労総と民主労総の両方から中小規模事業所組合が離脱し、その傾向は韓国労総でより鮮明になった。ただし、大規模事業所組合の場合は大した変化が見られない。

<2006年から2009年までの間における中央組織別労働組合数の推移>

(単位：個、人)

		2006年	2007年	2008年	2009年
韓国労総	組合数	3,429	2,872	2,662	2,513
	組合員数	755,234	740,308	725,014	740,335
民主労総	組合数	1,14	690	538	553
	組合員数	627,274	682,418	658,118	588,394
未加盟	組合数	1,317	1,537	1,698	1,623
	組合員数	176,671	265,056	282,666	311,605

出所：国家統計ポータル(<http://www.kosis.kr>)

組合の影響力低下は、労使紛争の推移にも影響した。2006年から2010年までの間に、労使紛争件数は138件から86件と37.6%減となった。もちろん、全事業所で減少傾向が見られるわけではない。50

人未満事業所の場合、18件から21件に増加したが、それ以上の事業所では減少傾向を示した。それは労働環境が好ましくない小規模事業所を除き、残りの事業所では労働者の満足できる水準まで改善したと言える。韓国労総に比べ、その性格が過激と言われる民主労総に加盟した1,000人以上の事業所でも労使紛争の減少は目立つ。ここで労使紛争による損失される労働日数の変化は注目に値する。その日数は2006年に1,201日から2010年に511日に減少した。また労使紛争に費やされる日数も2006年に8.7日から2010年に5.9日に低下した。それは労使紛争の発生が低下したとともに、労使紛争が起きたとしても以前に比べその解消に時間が費やされないことを意味する。

＜2006年から2010年までの間における事業所規模別労使紛争の発生件数の推移＞

(単位: 件、日)

	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
50人未満	18	11	11	15	21
50～99人	23	18	21	17	12
100～299人	30	36	28	36	16
300～499人	12	10	10	9	6
500～999人	15	11	15	16	10
1,000人以上	40	29	23	28	21
合計	138	115	108	121	86
労働損失日数	1,201	536	809	627	511

出所: 国家統計ポータル(<http://www.kosis.kr>)

4.2 造船業と労働組合

労使紛争について多くの人が抱えている先入見は、その主体がブルーカラー(主に現場の作業員など現業系や技能系の職種)であるという点である。即ち、労使紛争は、造船所など製造メーカーの生産現場でそれに働く労働者により起こるものである。しかし産業別にみた労使紛争の発生状況を見ると、その先入見は時代遅れになっていることが分かる。

2006年に発生した労使紛争(138件)のうち、製造業は46.3%(64件)となり、サービス業に分類される残りの業種が53.7%となった。2008年に65.7%(71件)を占めた製造業での労使紛争はその年に特別に高く、通常は48%以下にとどまり、2010年には34.8%まで落ち込んだ。もはや労使紛争は製造業でなくサービス業で頻繁に見られるようになった。製造業に注目すると、2006年から2010年までの間に機械・金属企業での労使紛争が最低で61%(2007年)、最高で76%(2010年)となった。一方、造船業が入るその他製造業での発生件数は2007年から2009年にそれぞれ10件、12件、10件となり、2010年には3件に落ち込んだ。その他製造業では労使紛争の解消による安定した労使文化の定着が早期に実現したと言える。

＜産業別労使紛争の発生件数の推移＞

(単位:件)

		2006	2007	2008	2009	2010
合計		138	115	108	121	86
製造業		64	54	71	58	30
	化学工業	12	7	9	6	3
	機械・金属	41	33	44	36	23
	電気・電子	7	4	6	6	1
	繊維	0	0	0	0	0
	その他製造	4	10	12	10	3
運輸、倉庫、通信業		14	17	8	9	13
	タクシー	7	2	3	2	2
	その他運輸	6	6	3	6	11
	倉庫、通信、その他	1	9	2	1	0
電気、水道、ガス		2	0	0	6	0
鉱業		0	0	0	0	0
その他		58	44	29	48	43
	金融、保険、不動産、事業サービス	12	16	6	6	1
	社会、個人サービス	41	20	19	28	38
	その他事業	5	8	4	14	4

出所:雇用労働部(<http://www.moel.go.kr>)

その傾向は個別造船メーカーにおける組合設置状況を見ると、一層明らかになる。2009年現在、韓国造船工業会に加盟している大手造船メーカー9社のうち、会社方針上組合設置が禁じられているサムスン重工業²³を除いた8社に組合が設置されている。2004年に民主労総を離脱した現代重工業を除く7社の組合が全国展開組織に加盟しているが、そのうちデソン造船を除く6社が民主労総に加盟している。比較的に過激な性格を持つと言われる民主労総に加盟した組合の事業所でもこれまで紛争発生は控えられたことになる。現代重工業は2011年に17年連続でストライキなしに賃金交渉が妥結し、現代三湖重工業も5年間にわたって同様の記録をとり続けている。大宇造船海洋は21年間にわたってストライキなしの賃金・団体交渉を妥結している。その記録は組合による自らの決定なしには得られない結果である。

²³ サムスン重工業は、複数組合が認められるまで1社に登録した1つの組合しか認められない法律上の穴を利用し、会社側に友好的な勢力が中心となって作られた名目上の組合が存在すると言われる。

＜韓国造船工業会会員社における労働組合の設置状況＞

	労働組合の設置	加盟している全国中央組織
現代重工業	○	未加盟(2004年に民主労総から離脱)
大宇造船海洋	○	民主労総
サムスン重工業	×	×
現代三湖重工業	○	民主労総
韓進重工業	○	民主労総
現代尾浦造船	○	民主労総
STX造船海洋	○	民主労総
シナSB	○	民主労総
デソン造船	○	韓国労総

出所：1)韓国造船工業会(<http://www.koshipa.pr.kr>)

2)「労働組合組織の現状(2009年)(1)」、雇用労働部(<http://www.moel.go.kr>)

造船業で多くの組合が戦闘的組織として知られる民主労総に加盟しており、ストライキ発生が多いと思われやすいが、実際、それとは反対の結果となったのは当該事業所に勤務する労働者の権益保護という当初目的が貫かれたことによるものと見られる。2010年に労働者給与ベースで上位100位の企業を対象に行った調査結果を見ると、韓国の代表的な造船メーカーが軒並み50位以内に入った。7千390万ウォンで18位になったサムスン重工業を筆頭に、大宇造船海洋が20位(7千320万ウォン)、現代重工業が25位(7千160万ウォン)の順となった。

＜2010年における韓国上位100位企業のうち造船メーカーの順位(労働者賃金ベース)＞

(単位：万ウォン)

順位	企業名	給与総額
18	サムスン重工業	7,390
20	大宇造船海洋	7,320
25	現代重工業	7,160
35	現代三湖重工業	6,790
37	STX造船海洋	6,780
46	現代尾浦造船	6,460

出所：「韓国上位100位企業の平均給与額は6千3百60万ウォン」、『時事ジャーナル』2011年1月19日付け

次に造船業の労働環境改善が挙げられる。2010年に5人以上の製造メーカーの平均月間労働日数・全労働時間はそれぞれ21.6日、192.1時間となった。規模別にみると、中小規模(12.9日、195.1時間)より大規模事業所(20.8日、182.7時間)の環境改善が進んでいることが分かる。しかし、造船業が属され

たその他運送設備製造業の場合、製造業平均を上回る。即ち、全労働日数・全労働時間はそれぞれ21.1日・191.4時間と、製造業平均より0.5日・0.7時間を下回った。大規模事業所は製造業平均よりそれぞれ0.5日・2.4時間を下回った。

＜2010年における製造業とその他運送設備製造業との月平均労働条件の比較＞

産業別	規模別	全労働日数(日)	全労働時間(時間)
製造業	合計(5人以上)	21.6	192.1
	中小規模(5～299人)	21.9	195.1
	大規模(300人以上)	20.8	182.7
その他運送設備製造業	合計(5人以上)	21.1	191.4
	中小規模(5～299人)	22.3	202.9
	大規模(300人以上)	20.0	180.3

出所：国家統計ポータル(<http://www.kosis.kr>)

上記の統計をみると、造船業では会社は労働者に対し改善した労働環境と高い賃金を提供し、労働者はストライキを控える一種の妥協が成立したと言える。しかし、こうした社内変化により恩恵が正社員に回り、同じ事業所に働く非正規雇用には回らない点で構造的限界がある。即ち、非正規雇用の給与や労働環境が改善しなければ、現在の労使妥協により非正規雇用が犠牲になった点について労使両側が暗黙的に同意していることは否定できない。

4.3 使用者団体

1) 韓国造船工業協同組合(Korea Shipbuilding Industry Cooperative)

1948年1月、(社)造船船舶工業協会として発足し、同年8月、大韓造船工業協会にその組織名を変更した。1961年12月、中小企業組合法の公布を受け、1962年5月に韓国造船工業協同組合としての設認可を受け、今日に至っている。ソウル市瑞草区に位置した造船会館に本部を構え、会員社は2009年現在77社と、主に鋼船、軽金属船、FRP船、木船を建造する中小造船メーカーで構成されている。

その設置目的は「造船工業の健全な発展と組合員相互間の福利増進を図り、協同事業と造船控除事業を行うことにより、自主的な経済活動に資することで組合員の経済的地位向上と国民経済の均衡的な発展を図る」ことにある。そのために行われている具体的な取り組みの展開状況は下記の通りである。

＜韓国造船工業協同組合の主な事業＞

区分	内容
共同購入	組合員が必要とする国内外の原材料・資機材を組合が共同購入し、組合

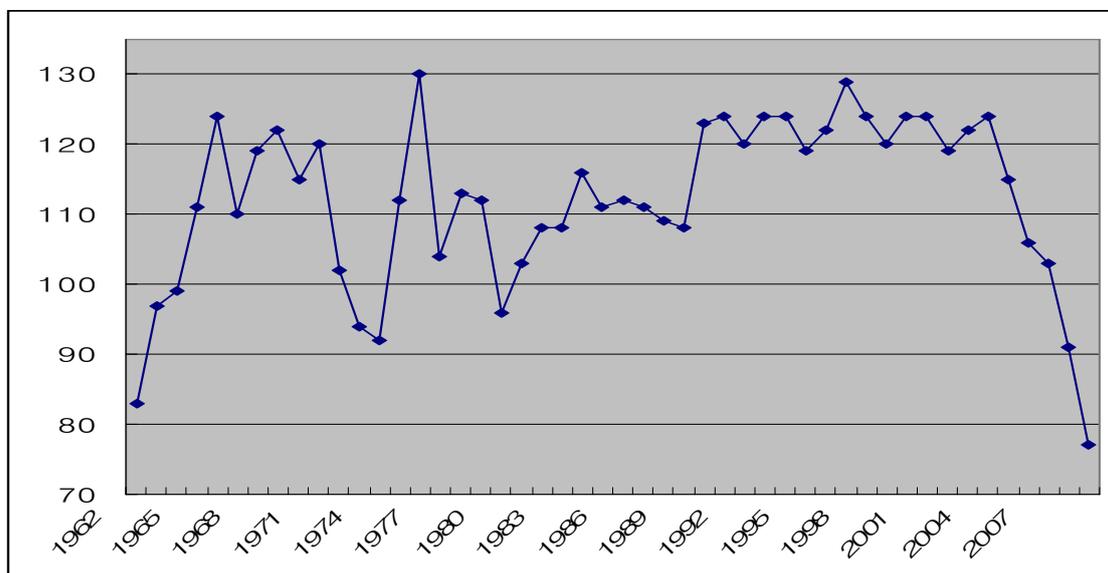
韓国造船政策に関する調査報告書

	員に供給することでコスト削減を図る。
資金支援	造船用原材料・資機材の共同購入による支払い代金への支援として、物品購入価格の80%以内・3カ月の限度内に行われる。その金利は年7.2%～8.0%程度である。
共同販売	良質な船舶を生産(改造・修理)したうえ、竣工・引渡することで発注元と建造メーカーによる共同利益獲得を図る。
団体随意契約	政府機関や公共機関で利用される船舶及び海洋構造物について組合が契約当事者として適正船価の優秀な物品を建造・納品することで発注元と建造メーカー間の相互利益の獲得を支援する。
公共購入支援	組合員メーカーの安定した操業数量の確保に向けた公共機関の中小企業製品(船舶)の購入拡大のための公共購入を支援する。
ISO認定取得の代行	組合員メーカーのISO9001及びISO14001取得のための指導業務を代行することで中小造船メーカーの品質向上、コスト削減、生産性向上などを図るとともに、経済全体の競争力向上を図る。
造船控除	組合員メーカーが建造する各種控除加入船舶が建造中又は建造後に不意の事故により損失を被る場合、それを填補するためのものである。
保証控除	組合員メーカーが建造・修理する各種船舶の契約や入札について組合が保証をすることで迅速・効率的な業務処理により組合員の便宜を図るためのものである。
控除事業基金の加入及び融資	加入後、6ヵ月(7回目)の経過後、融資資格が与えられるが、種類は倒産手形(無金利)、手形・小切手(年6.0%～8.25%)そして短期運営資金(年7.75%～8.5%)などがある。
漁船建造工事支援保証書の発行	需要者や造船メーカーによる事業参加による良質な船舶の早期操業を図るために、1987年から政府支援事業に小型漁船を建造する際に組合員メーカーを対象に漁船建造工事支援保証書を発行する。
中小輸出船建造技術能力の評価	中小造船メーカーによる輸出産業化支援のために輸出船建造メーカーを対象に建造メーカー保有の技術力・建造力を評価するものである。
地図調査・広報	技術指導所、統計資料などを収集・管理し、造船組合回報を発刊する。
造船ポータルサイトの運営	造船ポータル(http://www.u-Pharos.com)を運営・監理し、それにより最新知識と入札情報などを提供する。

出所: 韓国造船工業協同組合(<http://www.kosic.or.kr>)

＜ 韓国造船工業協同組合の会員社数の推移 ＞

(単位:社)



出所: 韓国造船工業協同組合 (<http://www.kosic.or.kr>)

2) 韓国造船工業会(The Korea Shipbuilders' Association)

韓国造船工業会は1977年7月19日に設立された。現在、現代重工業、大宇造船海洋、サムスン重工業、現代三湖重工業、韓進重工業、現代尾浦造船、STX造船海洋、新亜エスビ、大鮮造船の9社が加入している。韓国の造船産業を代表するこれらの企業は、2010年のCGTを基準として、韓国全体の受注量の65.8%、建造量の79.5%、手持ち工事量の76.4%を占めている。

＜ 韓国造船工業会の会員社の現状(2010年基準) ＞

	受注量		建造量		手持ち工事量	
	隻数	万CGT	隻数	万CGT	隻数	万CGT
現代重工業	52	149	75	289	202	742
大宇造船海洋	63	190	62	291	202	791
サムスン重工業	62	216	51	253	171	671
現代三湖重工業	18	43	38	128	105	354
韓進重工業	-	-	12	41	10	27
現代尾浦造船	82	128	60	116	202	348
STX造船海洋	33	74	55	120	156	404
新亜エスビ	-	-	12	19	22	51
大鮮造船	10	11	11	10	49	63

韓国造船政策に関する調査報告書

小計	320	815	376	1,269	1,119	3,455
合計	478	1,238	508	1,595	1,590	4,521

出所： 1) 「造船資料集」、韓国造船工業会、2011

2) Clarkson

韓国造船工業会は、「会員社間の親睦を図り、造船業界の協同による市場情報体制の強化及び相互利益を増進し、造船工業の育成・発展により、船舶輸出の振興及び国内造船業の拡大を期するとともに、国民経済の発展に寄与する」ことを設立の目的とする。このために、会員社間の公正な市場秩序の確立体制の強化、生産性向上及び技術開発の促進、国際協力強化及び通商摩擦対策の構築、船用資機材の国産化及び標準化促進、労務・安全保健・環境管理の強化、調査・分析強化及び情報化推進の6つの事業を推進している。ここで注目すべきことは、韓国造船工業会が「OECD新造船協定」、「韓EU造船紛争に係わるWTO協議」等、通商摩擦関連の国際協議で韓国の造船業を代弁している点である。

＜ 韓国造船工業会の事業内容 ＞

区分	内容
会員社間の公正な市場秩序の確立体制の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 政策協議会の運営 ・ 造船所長会議の運営
生産性向上及び技術開発の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 生産性協議会の運営 ・ 技術協議会の運営 ・ 生産管理委員会の運営 ・ 造船技術研究組合の運営支援 ・ 中小造船メーカーの共通した隘路技術の対策構築
国際協力強化及び通商摩擦対策の構築	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国際情報委員会の運営 ・ 造船所長会議の運営 ・ OECD WP6定期会議及び需給小委員会に参加 ・ OECD新造船協定へ参加 ・ 第12回韓・欧・日・中・米(JECKU)民間造船会議に参加 ・ 韓EU造船紛争関連WTO協議 ・ その他国際会議の開催及び参加 ・ 船舶博覧会に参加 ・ 極東地域の造船協会との交流
船用資機材の国産化及び標準化促進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 船用資機材の品質向上 ・ 船用資機材の標準化推進 ・ 国際標準化機構(ISO)関連の業務推進 ・ 鋼材需給協議会の運営

<p>労務・安全保健・ 環境管理の強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人材分科委員会 ・ 造船所長会議の運営 ・ 安全保健環境分科委員会 ・ 労働・環境業務の強化 ・ 外国人産業研修生の管理 ・ 総務(許認可)管理者の交流会
<p>調査・分析強化及び 情報化推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 造船産業政策の開発 ・ 国際問題への対応戦略開発 ・ 市場分析 ・ 造船情報及び資料管理 ・ 分析及び運営効率化

出所：韓国造船工業会 (<http://www.koshipa.or.kr>)

3) 韓国船用資機材工業協同組合(Korea Marine Equipment Association)

韓国船用資機材工業協同組合は1980年5月に設立され、現在ソウル市・永登浦区に位置している。主要業務は、船用資機材産業の発展支援、輸出増大支援、共同購入と販売の3つに分けられる。2011年現在、企業規模を問わず船用資機材を生産する153社が組合に加入している。現代重工業、STXエンジンなど、韓国船用資機材産業の代表的な企業も含まれている。専門分野を基準として分類すると次の表のとおりである。

＜ 韓国船用資機材工業協同組合の分野別会員社数の構成 ＞

(単位：社)

区分	会員社数
Propulsion Arrangement (推進機関)	4
Auxiliary Arrangement (補助機関)	35
Piping Equipment (パイプ)	25
Mooring/Cargo Arrangement (停泊・貨物関連)	11
Nautical Equipment (航海設備)	9
Accommodation Equipment (船室)	16
Safety Equipment (安全設備)	3
Others Outfitting (その他外部設備)	19
Electric Electronics (電気電子)	23
Others (その他設備)	8
全体	153

出所：韓国船用資機材工業協同組合 (<http://www.komea.kr>)

韓国造船政策に関する調査報告書

2011年9月に発表した「2011主要業務報告及び計画」によれば、韓国船用資機材工業協同組合が一年間推進した業務は大きく、国内外の展示会運営、販路拡大、広報活動、関連機関との連携強化の4つに分けられる。販路拡大の活動で注目すべきことは、近年自国の造船業の発展に取り組んでいるブラジルのリオグランデ・ド・スル州(State of Rio Grande do Sul)地方政府と相互協力に関する協定を6月3日に締結したことである。広報活動の中では、政府が目標に掲げた海洋プラント資機材の国産化増進について、組合が実質的に主導的な立場にある印象を与える。

＜2011年韓国造船海洋資機材工業協同組合の主要活動＞

区分	内容	備考
国内外の展示会運営	2011年、米ヒューストンOTC展示会に参加(5月2日～5日)	ポスコ、韓国鉄鋼協会と共同で韓国館出展
	Nor-Shipping2011展示会に参加(5月24日～27日)	韓国造船工業会と共同で韓国館出展
販路拡大	韓・ブラジル造船海洋産業ビジネス・ネットワークキング会合開催(6月3日)	ブラジル造船海洋協会の代表が参加、両国の造船海洋産業などに関するセミナー開催
	組合とFIERGS[Federação e Centro das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul (Federation and Center of Industries for the State of Rio Grande do Sul)]間の相互協力協定締結(6月3日)	両機関間の実用的なフレームワークを設定
	日本YANMAR Engine社の購買商談会開催(2月22日～28日)	日本船用工業会の要請により開催
	新興市場の代表造船所招請 輸出商談会開催(5月25日～27日)	109社が参加、9カ国・21社を訪問
広報活動の強化	海洋プラント資機材の開発支援に向けた政府政策への参加(3月～)	知識経済部が主管するプラント資機材の国産化方策・企画委員会へ意見提出
	海洋プラント資機材の開発支援に向けた政府政策への参加	政府の研究課題及び研究役務への参加
	「2011年度組合報」発行(2月25日)	知識経済部など関連機関へ配布
	Marine Equipment Korea 2011発刊(5月)	毎年発行
	造船海洋資機材分野の世界一流商品の推薦	2011年度には船舶エンジン用シリンダーカバーなど3品目

	「2011年度造船資料集」配布	毎年発行
関連機関との 連携強化	韓国船級と相互協力協定締結 (1月13日)	
	造船人新年祝賀会主催、KOTRA CEO主宰懇談会に参加(2月16日)	
	海洋プラント専門家懇談会に参加 (6月21日)	国務総理室主催

出所:「2011主要業務報告及び計画」、韓国造船海洋資機材工業協同組合、2011年9月

4) 韓国中小型造船協会(Korea Shipbuilding Enterprise Association)

韓国中小型造船協会(Korea Shipbuilding Enterprise Association)は2008年に設立された。慶尚南道・昌原市に本部を置いている。中小型造船業界の協力による合理的な市場機能の調整、造船及び船用資機材など関連産業の相互協同化基盤の構築などを目標に掲げている。

2008年5月21日に行われた創立総会には、慶尚南道、全羅南道、釜山、蔚山市所在の中小型造船所、船用資機材企業など約40社が参加した。設立主旨文には、中国の中小・大手造船メーカーの建設が完了する2010年以降、バルク船、コンテナ船など低付加価値の船舶の場合、競争相手国間の価格及び品質などをめぐる激しい競争が予想されるだけに、中小型造船所が一致団結して備える必要がある(『プライム経済』2008年5月21日付)という内容が盛り込まれている。これは、中小造船メーカーが置かれている状況と切迫した認識がその背景の根底にあったものと考えられる。

同協会は、比較的近年に設立されており、まだ積極的な活動を展開していない。今後、中小造船分野で中国の追い越しが表面化してくると、中小造船メーカーの声を社会に伝えるパイプ役として、その役割が期待されている。

5) 比較

企業規模別にみれば、韓国造船工業会は大手、韓国船用資機材工業協同組合は大手と中小企業、最も歴史の長い韓国造船工業協同組合と近年に設立された韓国中小型造船協会は中小企業を中心に構成されている。主要事業別にみれば、相対的に経営環境が悪化しつつある中小造船メーカーが多く加入している韓国造船工業協同組合と韓国中小型造船協会は、短期的な観点から会員社の生存に焦点を合わせた活動に取り組んでいる。一方、韓国造船工業会と韓国船用資機材工業協同組合は韓国造船業の長期的な国際競争力の増進に向けた活動を展開している。具体的に言うと、韓国の主要造船メーカーを代弁する韓国造船工業会は、我々に有利な方向、あるいは不利な方向を避けて世界経済秩序を形成するために取り組んでいる。そして、韓国船用資機材工業協同組合は主要資機材の国産化率を高めることで、韓国造船業の長期的な競争力を確保するために力を入れている。

4.4 使用者

個別企業の行動のうち、それぞれの利益拡大を超え、造船業全体あるいは経済全体にプラス影響をもたらすと判断されるものとして、共同研究開発と教育訓練を挙げられる。

1) 共同研究開発

大半の企業は自主的に研究開発を行っている。これが企業の競争力強化と利益拡大につながるためである。研究開発の結果は企業の最も大切な資産であり、その成果を競合他社から守ろうとするのは当然のことである。造船産業においては政府系研究機関といくつかの造船所が参加する共同研究が様々な分野にわたって進められている。共同の努力は造船産業、ひいては韓国経済全体に肯定的な影響を及ぼしていると言える。

1994年5月24日に設立された韓国造船技術研究組合(Korea Shipbuilding Research Association)はこのような取り組みを実現可能にしている。同組合は、造船技術の先進化に向けた産・学・研の研究開発協力体制の構築、造船産業分野の共通隘路技術や関連先端技術などに関する技術的相互解決、造船及び関連技術の研究開発の革新による造船及び関連産業の成長・発展の3つを設立目的とする。企業側では、現代重工業、大宇造船海洋、サムスン重工業、韓進重工業、現代三湖重工業の5社と、韓国海洋研究院の海洋システム安全研究所が政府を代表して参加している。造船所がそれぞれ12億ウォンずつ出資(『聯合ニュース』1996年6月5日付け)し、ソウル市・江南区に事務所を置いている。同組合の役職員と従業員全員が韓国造船工業会の役職員で構成されていることから分かるように、研究事業は企業側で主導している。

< 2000年代初頭までの韓国造船技術研究組合の研究事業実績 >

研究課題名	期間	参加機関	研究費
次世代造船生産システム	1995.12～ 2000.10	現代重工業、大宇造船海洋、サムスン重工業、韓進重工業、KRISO	145億ウォン
旅客輸送用の地面効果翼機(WIG船)の概念設計技術の開発	1995.09～ 1997.11	現代重工業、大宇造船海洋、サムスン重工業、韓進重工業、KRISO	4億8千万ウォン
造船産業B2Bネットワーク構築事業(1段階)	2000.12～ 2003.09	現代重工業、大宇造船海洋、サムスン重工業、韓進重工業	35億1千万ウォン
造船産業B2Bネットワーク構築事業(2段階)	2003.12～ 2004.09	現代重工業、大宇造船海洋、サムスン重工業、韓進重工業	4 億ウォン
造船及び資機材分野の産・学・研連携支援体制構築事業	2000.07～ 2003.04	海洋大学、木浦大学、中小造船研究所、韓国船用資機材研	5千6百万ウォン

		研究院	
造船産業電子取り引きモデル 事業情報戦略計画(ISP)策定事業	2000.04～ 2000.07	現代重工業、大宇造船海洋、 サムスン重工業、韓進重工業	2億ウォン
低速肥大船の操縦性能高度化技 術開発	1994.08～ 1996.07	現代重工業、大宇造船海洋、 サムスン重工業、韓進重工業、 現代三湖造船、KRISO	12億ウォン
船舶の操縦性能の 推定精度向上に向けた研究	1997.12～ 2000.12	現代重工業、大宇造船海洋、 サムスン重工業、韓進重工業、 KRISO	3億ウォン
旋回式電気推進システム船舶の 技術的妥当性及び性能検証	2000.04～ 2000.10	現代重工業、大宇造船海洋、 韓進重工業、KRISO	1億5千万ウォン
ISO速力試運転解釈プログラム 開発及び試運転遂行方法の検討	2000.07～ 2001.12	現代重工業、大宇造船海洋、 サムスン重工業、韓進重工業、 現代三湖、現代尾浦造船、大 東造船、KRISO	1億5千万ウォン
IMO操縦性基準の 改正に向けた研究	2001.05～ 2002.04	現代重工業、大宇造船海洋、 サムスン重工業、韓進重工業、 現代三湖重工業、現代尾浦造 船、大東造船、新亜造船、ソウ ル大学、海洋大学、韓国船級、 海洋水産研究院、KRISO	1億ウォン

出所：韓国造船技術研究組合 (<http://www.ksra.re.kr>)

詳しい参加条件は開示されていないが、研究に参加した造船所は実績を共有することにより、競争力向上につなげる機会を得たと言える。世界造船市場をめぐる激しい競争の中で、政府が設立した韓国造船技術研究組合という場を利用して、競合各社が制限的ながら技術的な協力を持続していることは、韓国造船産業における競争の意味を短絡的に解釈できない一つの根拠となっている。

2) 教育訓練

現在、韓国の主要造船メーカーは技術教育機関を設置して、造船メーカーへの入社を希望する者に対し教育訓練を無料で実施している。集計によると、2006年から2010年まで約2万6千人が船舶建造に必要な技術教育を受けた。毎年平均で5千人以上に対して技術教育を行ったことになる。企業別にみれば、同期間中に現代重工業が9,154人で最も多く、続いて大宇造船海洋が6,229人、サムスン重工業が4,123人となっている。

＜ 主要造船所が運営する技術教育院の修了者数の推移 ＞

(単位:人)

	2006	2007	2008	2009	2010	合計
現代重工業	2,016	1,791	3,167	1,424	756	9,154
大宇造船海洋	914	1,250	1,717	1,566	782	6,229
サムスン重工業	1,019	923	839	698	644	4,123
現代三湖重工業	361	553	637	697	82	2,330
韓進重工業	311	542	560	422	89	1,924
現代尾浦造船	427	364	447	209	67	1,514
大韓造船			668	121	138	927
合計	5,048	5,423	8,035	5,137	2,558	26,201

出所:「造船資料集」、韓国造船工業会、2011

では、現代重工業、大宇造船海洋、サムスン重工業の技術教育院について簡単に触れてみよう。

まず、現代重工業の技術教育院の歴史は社内訓練院として発足した1972年9月に遡る。現在、寮、食堂など福利施設と教育施設を備えており、蔚山に本院、群山に分院がある。「創造的叡智、積極的意志の実践」で表象される現代精神を継承・発展させ、未来を創造する卓越した「現代重工業人」を育成することを教育理念としている。教育課程は大きく、技術研修生育成教育、職務向上教育、中核職務教育の3つから構成されている。まず、技術研修生育成教育は造船所への就職に備える者を対象としている。また、職務向上教育と中核職務教育は現代重工業や協力会社に勤める労働者を対象とする。技術研修生育成教育は、製缶溶接、機械、電気、塗装、CAD、ロボット、建設設備、太陽光の8つの分野について約3か月間行われる。職務向上教育は、事務技術職及び生産技術職社員のうち、希望者を対象に分野別の新しい知識と技術を習得させることを目的とする専門職務教育、資格取得前の者を対象に溶接資格と設備運転免許資格取得の機会を提供する資格取得教育、そして新入社員を対象に生産現場における理解と職務適用能力を向上させる入職教育の3つの分野に分けられる。中核職務教育は、労働部主管の韓国産業人力公団で施行する中小企業の生産性向上及び競争力向上に向けた中核職能向上の支援事業の一環として行われている。また、雇用保険法施行令第12条1項により、教育費の他に教育期間中の人件費が政府から支援される。修了者が希望する場合は、現代重工業の協力会社に就職を斡旋したり、現代重工業の入社選考で加算点を与えるとしている。

大宇造船海洋技術教育院の歴史は職業訓練院を開院した1979年6月から始まる。「真の人材は生まれるのではなく作られるものだ」という確固たる信念を持ち、創造的技術者を育成し、未来の産業社会を主導していくための新技術人材の完成を確信」することを教育理念としている。巨済市に位置する大宇造船海洋の玉浦造船所内に設置されている。教育課程は、在職者向けの特種溶接のほか、造船所就職を希望する者を対象にする造船溶接、船舶塗装、電気工事、造船設計の4つで構成されている。教育期間は造船溶接と電気工事が3か月、船舶塗装は2か月。教育生には宿泊施設への入居と月20万ウォンの教育手当が提供される。修了生が大宇造船海洋に入社を希望する場合、教育経歴を優遇

する制度を設けている。

サムスン重工業は慶尚南道・巨済市に位置する本社内に技術研修院を設置している。2ヵ月にかけて溶接、船体組み立て、電気機器、計装工事(油空圧)、配管設置に対する教育を実施している。教育期間中には宿泊施設への入居と20万ウォンの教育手当が提供される。修了者が希望する場合、協力会社(117社)への就職依頼・推薦も行っている。

このように主要造船所が社内に技術教育施設を運営している背景には、現場労働者の技術力を維持・発展させ、競争力の優位性を保つことにより、企業の利潤最大化を図ろうとする論理が潜んでいる。しかし、教育を受けた修了生が当該造船所や協力会社に必ず就職する必要はないため、利潤最大化の動機だけが働いているとは限らない。現場で必要とする最新技術を磨き、個人の技術競争力を身に付けた修了者が増えることは、ひいては韓国産業全体の技術競争力の強化につながるものと考えられる。

5. 市民社会団体

5.1 韓国と市民社会団体

人間は社会的動物であり、最小単位の家族を含め、国家、地球に至るまで、様々な形の社会に属している。20世紀後半よりは新しい形の組織が形成されている。所得増大、科学と技術の発展、民主主義の向上など、多くの国が近代の代表的な特徴を持つようになったことが背景にあると考えられる。韓国も例外ではなく、社会全般にわたって「非政府機構(Non-government Organization)」、非営利民間団体、市民社会団体など、団体や組織が急速に増えている。

次の表のとおり、職能集団や同好会形態のNGOは目新しいものではない。相対的に珍しいと思われたのは公的な利害実現を目的とする組織で、特に社会行動指向的なNGOは、韓国社会に民主主義が定着し、やがてその実体を認められ、活動範囲を広げることができた。これらは社会変革を目指して活動しており、地方自治体や中央政府の監視役を果すなど、政策のもう一つの主体として機能する。

< NGOの類型 >

公的な利害実現を 目的とするNGO	社会行動指向的NGO	民衆運動的 NGO	反独裁運動団体、都市貧民 運動、労働運動など
		市民運動的 NGO	総合的市民運動、環境運 動、交通運動など
	社会サービスのNGO	博愛組織、救援組織、社会福祉団体など	
職能集団	利益集团的NGO	韓国出版協会、医師協会、弁護士協会など	
同好会		各種スポーツ同好会組織、早起サッカー会など	
その他自発的社会組織		上記に含まれない様々な団体	

出所：チョ・ヒヨン(2000)

「非営利民間団体支援法施行令」第3条により、市民社会団体が中央政府や地方自治体から事業費の補助を受けるためには当該所在地での登録を求めている。

第3条(登録手続き)①法第4条第1項の規定により、登録を申請しようとする非営利民間団体のうち、その事業範囲が2つ以上の特別市・広域市又は道(以下「市・道」という)にまたがっており、2つ以上の市・道に事務所を設置・運営している団体である場合は、その主な公益活動を主管する長官(以下「主務長官」という)に、その他の団体である場合は、当該団体の事務所が所在する市・道の特別市長・広域市長又は道知事(以下「市・道知事」という)に別紙第1号の書式による登録申込書に次の各号の書類を添付して提出(電子文書による提出を含む)しなければならない。〈改正2007.12.31〉

＜ 非営利民間団体数の現状(2011年9月30日現在) ＞

(単位:個)

合計	中央行政機関	市・道
9,913	1,156	8,757
2011年6月30日に比べ: +88	+16	+72

出所: 「非営利民間団体の登録現状」、行政安全部、2011年10月4日

行政安全部では、登録された市民社会団体に対する資料を基に、定期的に現状を発表している。2011年9月30日に発表された最新の資料によれば、全部で9,913団体が活動しており、そのうち1,156団体が中央政府、8,757団体が地方自治体に登録されている。

中央政府に登録されている市民社会団体を行政機関別にみれば、行政安全部が187で最も多く、続いて環境部139、保健福祉部131となっている。統計庁には1つの団体だけが登録されている。

＜ 非営利民間団体の行政機関別登録件数の現状(2011年9月30日現在) ＞

(単位:件)

計	企画 財政部	教育 科学部	外交 通商部	統一部	法務部	国防部	行政 安全部	文化 体育 観光部	農林 水産 食品部	知識 経済部
		6	40	107	108	6	22	187	120	35	8
1,156	保健 福祉部	環境部	雇用 労働部	女性 家族部	国土 海洋部	警察 庁	消防 防災庁	文化 財庁	農村 振興庁	山林 庁
	131	139	40	72	28	7	7	5	6	11

韓国造船政策に関する調査報告書

	中小 企業庁	特許庁	統計庁	食品 医薬品 安全庁	海洋 警察庁	放送 通信委	国家 報勳処	公正 取引委	金融委	国家 人権委	射幸 産業 統合 監督委
	2	23	1	2	10	12	7	7	4	1	2

出所：「非営利民間団体の登録現状」、行政安全部、2011年10月4日

地方自治体に登録されている市民社会団体の数はおおむね人口分布と同様である。人口の多い京畿道が1,489団体で1位、ソウルが1,253団体で2位を占めている。相対的に人口の少ない全羅北道が例外的に3位となった。

＜非営利民間団体の市・道別登録件数の現状(2011年9月30日現在)＞

(単位:単位)

計	ソウル	釜山	大邱	仁川	光州	大田	蔚山	京畿
	1,253	576	345	511	368	385	268	1,489
8,757	江原	忠北	忠南	全北	全南	慶北	慶南	済州
	255	313	342	776	477	577	549	273

出所：「非営利民間団体の登録現状」、行政安全部、2011年10月4日

市民社会団体は市民の自発的な参加を前提とする。2011年に13歳以上の国民を対象に調査したアンケート結果によれば、回答者の46.6%が少なくとも一つ以上の団体に参加していると答えた。市民社会団体には11.0%が参加していると答えたが、2010年の15歳以上の推定人口が4,020万人であることを考慮すれば、その規模は約442万人に達する。

＜13歳以上の国民で団体に参加した割合(2011年基準)＞

(単位:%)

区分	回答者の割合
参加者全体	46.6
親睦・社交団体	73.1
宗教団体	28.7
趣味、スポーツ、レジャー団体	34.0
市民社会団体	11.0
学術団体	4.7
利益団体	2.5
政治団体	1.0

地域社会団体	10.1
その他	0.7
計	100.0

注:複数回答可

出所: 国家統計ポータル(<http://www.kosis.kr>)

5.2 造船業と市民社会団体

1) 中央政府と市民社会団体

2007年11月22日、2004年11月当時の慶尚南道知事であった金泰鎬(キム・テホ)氏の提案で発議された「東・西・南海岸圏の発展特別法」が国会で成立した。同法は、下記の「提案理由」のとおり、海岸線開発に焦点が当てられており、造船業と関連しては公有水面埋立による新規造船所の敷地の供給を趣旨としている。

2. 提案理由

東・西・南海岸圏は、我が国が未来の海洋国家を目指し、基幹産業を中心に経済の新しい成長を創出するとともに、北東アジアの新しい経済の中心軸として成長できる無限の潜在力を有している地域であり、閑麗海上国立公園など美しい自然環境と品格ある歴史、文化遺産を有しており、国際的な観光・休養地として発展する可能性が高い地域である。

しかし、東・西・南海岸圏は優秀な立地条件と豊富な観光資源を有しているにもかかわらず、体系的な発展戦略の不在、水産資源保護区域など土地利用規制、基盤施設の不足など、地域発展における多くの制約と限界を抱えている。

このため、体系的かつ持続可能な開発に向けた東・西・南海岸圏発展総合計画を策定し、各種規制を合理的に緩和するとともに、各種基盤施設などを設置し、地域間の均衡発展及び国の競争力強化などに資することを目的とし、特別法を制定しようとする。

(「東・西・南海岸圏発展特別法案」、国会建設交通委員長、2007年11月21日)

しかし、同法が公表されると乱開発による環境破壊に懸念を抱いていた当該地域と中央の多くの環境団体は、国会での成立を阻止するために努力したが、失敗に終わった。そして、最後の手段として当時の盧武鉉大統領の拒否権行使を積極的に訴えた。²⁴ これを受け、青瓦台は11月26日、国会建設交通委員会及び当該地方自治体と会合を行い、開発区域の特別建築区域の指定、一貫した開発計画の策定・推進のための「総括計画」制度導入、周辺環境と調

²⁴ 当時、全南・慶南地域の市民団体は大統領が拒否権を行使しないと、2008年10月28日から11月4日まで慶尚南道・昌原市で開催される予定の「第10回ラムサール総会」をボイコットすると警告した(『オーマイニュース』、2007年11月29日付け)。

和を守る開発及び建築を誘導するための国務総理室傘下の委員会の建築物個別審査制の導入など、3つの条件を含む場合、大統領の拒否権を行使しないことを発表した(『京郷新聞』2007年12月25日付け)。これに対し、会議に出席した5つの地方自治団体の長を含め、残りの5つの地方自治団体の長が同意を示した。同法は原案の修正を行い、2007年12月27日に公布された。

大統領が提案した3つの条件が環境団体の要求をどれくらい受け入れたのかは明確ではない。しかし、拒否権行使の声が高まる中で、大統領府が国会と当該地方自治体と共に議論を行ったことは、ある程度環境団体の意見を受け入れて反映したことを意味する。実際に、本来の計画より公有水面埋立の範囲の縮小、造船所への供給敷地の制限といった結果につながった。

2) 造船所と市民社会団体

地域レベルで市民社会団体が造船業と関連して問題を提起するのは、主に特定の造船所が原因となる環境問題である。2000年代に入り、国民の環境意識の高まりを背景に、造船所の周辺環境に対する科学的な調査を基にした問題提起と代案提示が相次いでいる。

「海を磨く実践運動市民連合」は2000年3月から2ヵ月間、古里、蔚珍、月城、霊光など原子力発電所4箇所、三千浦、保寧、泰安など火力発電所3箇所、浦項製鉄、光陽製鉄、韓宝鉄鋼、仁川製鉄、連合鉄鋼など製鉄所4箇所、現代造船、サムスン造船、大宇造船、韓進造船など造船所4箇所、統営、麗水、済州、浦項の網仕切り養殖場の環境汚染について調査(『聯合ニュース』2000年5月3日付け)を行い、同年10月に「我が国の海の汚染地図」を発表(『毎日経済』2000年10月29日付け)した。同調査に基づいた問題提起は市民社会団体と地方自治体の協力によるものだった。2004年11月11日、慶南・統営海洋警察署は6つの市民団体と合同取り締まりを行い、67件の海洋環境汚染事例を摘発したと発表した。摘発項目には船舶沈没などによる油流出9件、造船所内集塵施設の未設置、各種法廷記録簿の未記載、ゴミ投棄8件、汚染物質管理記録簿の船長署名の漏れなどがある。(『聯合ニュース』2004年11月11日付け)。

このような変化を受け入れ、造船所は環境にやさしい作業現場への転換を図り、その対応に乗り出した。最初は消極的に動いた業界は時間が経つにつれ積極的に変わり、その中でも大宇造船海洋の取り組みが目立つ。大宇造船海洋は2006年5月10日、国内造船業界では初めて、環境報告書「グリーン tomorrow (Green Tomorrow)」を韓国語と英語で発行し(『聯合ニュース』2006年5月10日付け)、毎年続いている。

一方、市民社会団体の活動が造船所の長期的な経営戦略にも影響を与えられることが、最近解決された「韓進重工業事件」からも裏付けられた。「韓進重工業事件」は、2010年12月15日、韓進重工業の影島造船所の労働者400人に対する整理解雇に反発し、12月20日から開始した労働組合のストライキが始まりとなった。さらに、同事件が一躍有名になったのは、キム・ジンスク民主労総指導委員が造船所内のクレーンの上で2011年1月6日から座り込みを続けたことにより、地域あるいは特定企業で起きた労使紛争が産業全般、ひいては韓国社会に問題

を提起する契機を与えたことである。その後、社外から進歩的な市民社会団体の直・間接的な支援が加わり、社会問題として取り上げられ、6月12日から行われたイベント「希望バス」行事を機に事件は解決に向け大きく動き出した。韓進重工業の趙南鎬(チョ・ナモ)会長と労働組合が2011年11月10日、国会の仲裁案を受け入れ、やっと解決に至った。

＜ 韓進重工業事件の経緯 ＞

日付	経緯
2007年	韓進重工業、フィリピン・スービックに新しい造船所設立
2010年12月	174億ウォン規模の株式配当
12月15日	生産職400人の整理解雇を通知
12月20日	労組、ストライキに突入
2011年1月6日	キム・ジンスク民主労総指導委員が高空座り込みを開始
1月7日	釜山地方裁判所、キム・ジンスク氏に退去命令
2月14日	使用者側、影島造船所など3つの工場を閉鎖
5月6日	釜山地方労働委員会、「整理解雇は正当」決定
6月12日	「希望バス」が韓進重工業へ乱入、使用者側と衝突
6月17日	チョ・ナモ会長、出国
6月22日	国会、韓進重工業の聴聞会を議決、チョ会長の出席を要請
6月27日	労組、ゼネスト撤回・業務復帰を宣言
8月10日	チョ会長、帰国後に国民向け要請文を発表
9月20日	雇用労働部、国政監査の証人でチョ会長を採択
10月7日	国会環境労働委員会、整理解雇関連の勧告案提示、チョ会長、国会勧告案の受け入れへ
10月8日	第2次「希望バス」出発
11月9日	労使暫定合意
11月10日	労組無投票で可決、交渉妥結
11月10日	キム・ジンスク民主労総指導委員が309日間の高空座り込みを終え、クレーンから降りる

出所：1)「韓進重、経営危機になっても韓国では整理解雇できないのか」『韓国経済新聞』2011年10月9日付け

2) 10月8日からの経緯は著者が作成。

韓進重工業事件の発端は、2007年に韓進重工業がフィリピンのスービック湾に造船所を設立したことである。2011年8月18日、第302回国会における第2次環境労働委員会の「韓進重工業事件に対する聴聞会」で、チョ・ナモ会長は影島造船所の競争力悪化を乗り越えるためにフィリピンに新しい造船所を設立したこと、影島造船所を閉鎖する理由はまさにそれであることを明らかにした。

○証人: チョ・ナモ

はい、2008年の世界経済危機以降、私ども韓進重工業の影島造船所は規模が小さく、相当な打撃を受けました。

現在、影島造船所に残っている船舶数や世界的に進められている造船市況などを考慮した上で、最後の手段としてやむを得ず決定しました。

○イ・ボムグァン委員

分かりました。

だから、どこでもあり得ることだという…

○イ・ミギョン委員

では、スービック工場は同じ営業チームが営業を行って31隻の受注を受けたのに対して、より高い技術力のある影島工場はたった1隻の受注も受けられなかった、設立して3年のスービック工場は31隻の受注を受けたのに対して、影島工場はたった1隻の受注も受けられなかった、その理由はどのように説明できますか？

○証人: チョ・ナモ

結局、価格競争力でした。

○イ・ミギョン委員

価格競争力はスービックの方がはるかに高いということですか？

○証人: チョ・ナモ

そうです。

(「2011年8月18日、環境労働委員会会議録」、国会環境労働委員会、2011年8月18日)

チョ会長の妥協により当初計画していた長期的な競争力強化戦略に大きな支障をきたすことになったが、その過程において、韓進重工業事件が社会的な問題として取り上げられるように、決定的な一要因としての役割を果たしたのが市民社会団体であることは間違いない。

6. 大学と研究機関

6.1 政策主体としての大学

大学の役割は高等教育と研究を行うことである。これを通じて知識を発展させ、社会が必要とする高

度人材を育てる。現在、韓国では国が定めた基準を満たすと、誰でも大学を設立することができる。学科もまた、一定基準を満たすと、下記の「大学設立・運営規定第2条の3(学科・定員等の増設・増員基準)の4項」のとおり、新設と増員が可能である。

④大学(大学院及び大学院大学を含む。以下、第5項と同様である)が前年度の総入学定員の範囲で学科などを新設・統合したり、学科などの入学定員を調整(以下、「自主調整」という)する場合には、自主調整後の教員確保率を編成完成年度の系列別学生定員を基準とした前年度の確保率以上で維持しなければならない。〈改正2008.12.3、2009.4.21、2011.2.16〉「大学設立・運営規定」

したがって、ある大学が特定学科を設立したり増員するということは、国が必要とする当該分野の高度人材を育てること、又は増加させることを決定したことを意味する。当然ながらその反対の場合も可能である。ある大学が特定学科を廃止したり定員を縮小するということは、その分野における高度人材の輩出をその分減らすことを意味する。このことから、大学は政策主体になる資格が充分であると言える。

6.2 造船業と大学

2011年1月6日、韓国最大の投資信託運用会社「未来アセット」のアナリスト・李・ソクジェは、「Lessons from Japanese Yards(日本の造船産業からの教訓)」という題名の短い報告書を発表した。ここで、同氏は一時期世界最高水準の競争力を誇っていた日本の造船産業が韓国に遅れをとっていることについて、造船業が労働集約的な産業であるという特性に反して、日本の労働費急騰がその原因ではなく、1970年代の世界経済危機により経営環境が悪化すると、直ちに構造調整の一環として、造船所に勤める多くの設計技術人材の大規模な解雇を行ったことに起因するところが大きいと主張した。一方、韓国が世界に誇る競争力を持つことになった理由として、経済危機の中でも持続的に研究開発人材を育成してきたことを挙げた。造船業における設計・研究開発の人材供給は主に大学が担当している。したがって、大学をはじめとする高等教育機関の造船業関連学科の現状を把握することは、現在の韓国造船業の競争力を正しく理解する上でために必ず必要となる。

＜ 2011年度全国の造船関連学科設置4年制大学及び 2010年度全国の造船関連学科設置2年制大学の設置現状 ＞

(単位:人)

区分	大学名	所属	学科(部)名	定員
国立 (4年制) (11校)	慶尚大学	海洋科学大学	造船海洋工学	30
	群山大学	工科大学	造船工学科	25
		海洋科学大学	動力システム工学科	30
	木浦大学	工科大学	造船工学科	33

韓国造船政策に関する調査報告書

	木浦海洋大学		海洋システム工学科	20
			機関システム工学部	195
			海洋電子・通信工学部	116
	釜慶大学	環境・海洋大学	造船海洋システム工学科	40
	釜山大学	工科大学	造船海洋工学科	75
	ソウル大学	工科大学	工学系列(造船海洋工学科を含む)	160
	全南大学	水産海洋大学	海洋技術学部(造船海洋専攻を含む)	141
	昌原大学	工科大学	造船海洋工学科	20
	忠南大学	工科大学	船舶海洋工学科	39
韓国海洋大学	海事大学	機関システム工学部	72	
		機関工学部	72	
	海洋科学技術大学	造船海洋システム工学部	48	
私立 (4年制) (8校)	慶南大学	工科大学	造船海洋IT工学科	50
	東明大学	工科大学	造船工学科	40
	東義大学	工科大学	造船海洋工学科	60
	蔚山大学	工科大学	造船海洋工学部	70
	仁荷大学	工科大学	機械工学部(造船海洋工学専攻を含む)	347
	朝鮮大学	工科大学	船舶海洋工学科	60
	韓国国際大学	工科大学	造船海洋工学科	40
	弘益大学	科学技術大学	造船海洋工学科	55
公立 専門 (2年制) (3校)	慶南道立居昌大学		海洋電気科	32
			造船科	52
	全南道立大学		造船機械科	60
	慶南道立南海大学		造船土木系列	55
私立 専門 (2年制) (17校)	巨濟大学		船舶技術系列	100
			造船情報技術系列	110
	群長大学		造船海洋科	230
	東釜山大学		造船海洋科	80
	東洲大学		造船情報技術系列	90
	馬山大学		造船電子通信学部	160
	木浦科学大学		造船海洋機械科	130
	碧城大学		船舶機械科	50
	徐羅伐大学		造船プラント科	40
成和大学		自動車造船設備科	20	

	松源大学		船舶海洋科	90
	梁山大学		造船機械科	40
	蓮庵工業大学		機械造船自動車系列	120
	仁荷工業専門大学		船舶海洋システム科	120
	全州ビジョン大学		造船海洋科	90
	朝鮮理工大学		船舶海洋機械科	150
	昌原専門大学		造船設計科	80
			造船海洋プラント科	50
			造船生産管理科	90
	漢永大学		造船海洋専攻	30

出所： 1)教育科学技術部、2011年度全国大学の募集単位別入学定員現状(<http://www.mest.go.kr>)

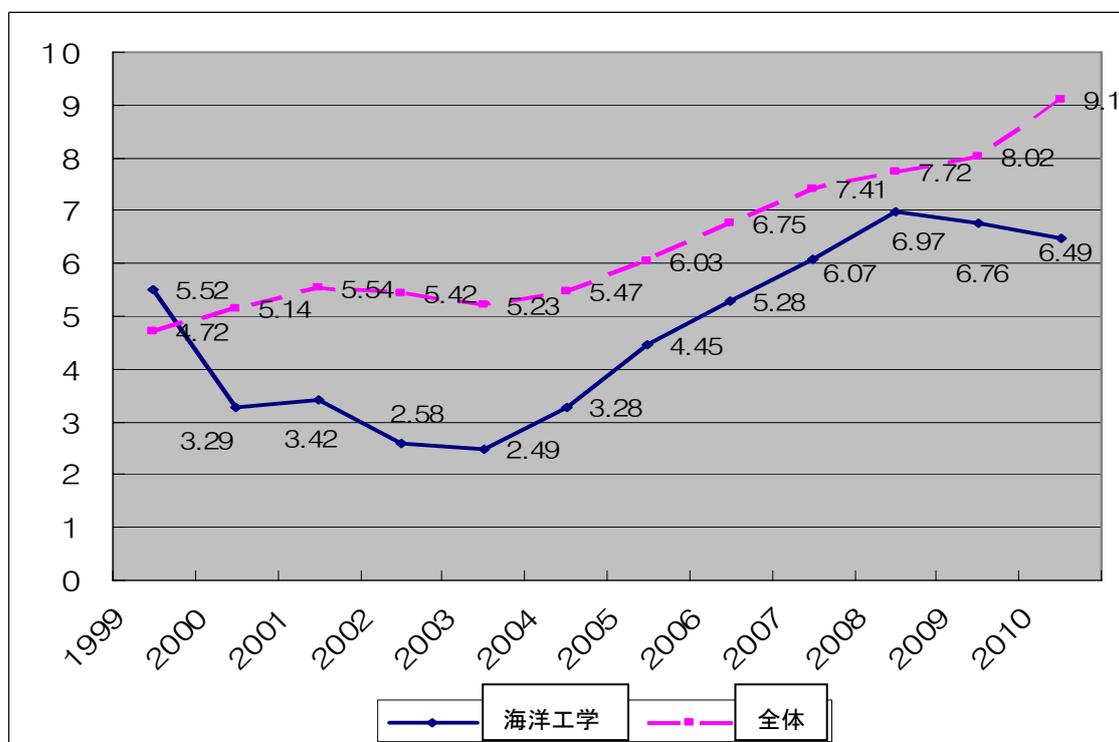
2)教育科学技術部、2010年度全国専門大学の入学定員(<http://www.mest.go.kr>)

教育科学部の統計によれば、2011年度の全国4年制大学は全204校で、そのうち国公立が43校、私立が161校である。2010年度を基準として、2年制・3年制大学は全147校で、国公立が10校、私立が137校である。すなわち、韓国で高等教育を担当している教育機関は全351校である。このうち、造船関連の学科や学部課程を開設している学校は上記の表のとおりである。まず、4年制国公立大学の場合、1946年に学科を開設したソウル大学をはじめ、11の大学で造船工学を独立した学問として課程を設置している。全体の国公立大学(43校)に占める割合は25.5%で、約4分の1に当たる。4年制私立大学では、1954年に学科を開設した仁荷大学をはじめ、8つの大学で造船工学課程を設置している。全体の私立4年制大学(161校)に占める割合は4.9%である。2年制大学でも造船関連の学科が開設されているが、まず、公立専門大学の慶南道立昌暦大学をはじめ、3つの大学が造船関連の学科を開設している。全体の国公立2年制大学(10校)に占める割合は30%に上る。私立2年制大学では、17の大学で造船業関連の課程が開設されている。全体の私立2年制大学(137校)に占める割合は12.4%となっている。

4年制大学の教育課程を履修した卒業生がより高級の設計技術や研究開発能力を備えたとすれば、造船業に必要な高度人材の供給において、国公立大学が中核的な役割を果たしていると考えられる。一方、教育期間の短い2年制大学の卒業生は中級の技術者や研究開発者として活躍している。造船関連の学科を設置している公立2年制大学は30%で、12.4%の私立より高いものの、絶対的な比較では私立の方が圧倒的に高い。すなわち、中級の設計と研究開発の人材育成において私立2年制大学の活躍が目立つ。

＜ 4年制大学の海洋工学専攻と全体入学競争率の比較(1999年～2010年) ＞

(単位:%)



出所：教育統計サービス(<http://cesi.kedi.re.kr>)

関係学科・学部から輩出された卒業生が必ずしも競争力を備えているとは言えない。すなわち、造船工学を専攻しようとする学生の水準が落ちると、卒業生の能力も低下してしまう。これは、入学競争率から間接的に推定することができる。上記のグラフは、4年制大学全体の入学競争率と海洋工学専攻学科の競争率の推移を比較したものである。これを見ると、2003年まで海洋工学専攻学科の競争率は大学全体の競争率より顕著な減少傾向になっているが、その後2008年まで急速に回復していた。2009年と2010年には全体的な競争率傾向とは違って、若干低くなる傾向を見せているが、1999年5.52:1から3.29:1に大幅に低下したことと比べると良好な水準と言える。したがって、韓国の高等学校の卒業生にとって造船工学の学問としての人気は依然として高く、学習能力を備えた学生が入学を目指す可能性が高いことを意味している。

もちろん大学の専攻を決める際に、自分の能力や適性だけでなく、未来の経済的な利益も考慮の対象となる。このような側面でも造船工学専攻は明るいと言える。2010年2年制大学、4年制大学、そして大学院で海洋工学を専攻した卒業者はそれぞれ336人、1,164人、177人となった。卒業生の就職率を大学全体と海洋工学に分けて比較すると、海洋工学の優位性が明確になる。2年制大学の就職率が5.6%で、海洋工学専攻は68.9%と、その差は13.3%pとなっている。また、4年制大学の全体就職率は51.9%で、海洋工学専攻は67.6%と、その差は15.7%pとなっている。大学院卒業者の場合、就職率は70.7%で、海洋工学専攻者の就職率80.1%と、その差は縮小しているものの、依然として優位性を保っていること

が明らかになった。すなわち、造船工学を専攻すると、就職につながる確率が全高等教育課程にかけて高い傾向が見られる。

＜ 全体高等教育履修・卒業者と海洋工学専攻者の比較(2010年) ＞

(単位:人、%)

		2年制大学	大学	大学院
全体	卒業者	190,033	280,341	41,136
	就業者	97,717	129,130	24,054
	就業率	55.6	51.9	70.7
海洋工学	卒業者	336	1,927	264
	就業者	217	1,164	177
	就業率	68.9	67.6	80.1

出所: 教育統計サービス(<http://cesi.kedi.re.kr>)

1990年代以降、韓国の大学は自律性の大幅な拡大により、条件を満たした大学は学科の新設、入学定員の調整・統廃合などの権限を持つようになった。学科や専攻課程を新設することが大学の積極的な政策であるとするれば、統廃合しないことは消極的な政策と言える。これまで4年制大学で造船工学関連の学科や専攻課程の廃止は全く行われなかった。かえって、中堅技術人材を育成する2年制大学では学科の設置が増えている。また、高等学校の卒業者の間で造船関連の専攻を目指す熱意が冷めたという明白な証拠もない。造船工学を専攻した卒業者の就職率も良好であると集計されている。したがって、造船業の発展に決定的な役割を果たす高級・中堅の設計・研究開発人材を育成するために必要な好循環構造は、今のところ円滑に機能していると言えよう。即ち、人材面においては、韓国造船業の競争力は今後も当分維持されると見込まれる。

6.3 政策主体としての研究機関

知識経済社会の到来により、企業や行政機関の業務領域は研究活動を加える方向に変化している。以前に比べると、ほとんどの組織や機関が研究所のように変わったと言っても過言ではないだろう。公式的に集計されている大学の研究所も数十箇所に至る。製造業もまた、規模を問わず研究所を設置している。政策主体としての研究所を論ずるにはその対象が実に多い。しかし、ある程度歴史を持っており、民間の短期的な利益追求から独立性と公共性を保つ造船業関連の研究所を挙げてみると、政府系研究機関だけが残る。

2011年8月4日に改正された「政府系研究機関等の設立運営及び育成に関する法律」をみれば、韓国社会における研究機関のプレゼンスが見受けられる。「第1章 総則」第10条では、政府系研究機関は政府出資金への依存度を軽減する体制を目指していることを明確にしている。これにより、研究機関は財源に限ってはその分自律性が認められている。

第5条(運営財源)①研究機関及び研究会は政府の出資金とその他の収入金で運営する。②政府は研究機関及び研究会の設立・運営に要する経費に充てるために、予算の範囲で研究機関及び研究会に出資金を支給することができる。

「第2章 政府系研究機関」第10条では、このような自律性の保障を明文化した。「研究及び経営における独立性と自律性を保障する」と明示することで、政府系機関が自由に研究活動を行えるようにした。

第10条(自律的な経営の保障など)①研究機関の研究及び経営における独立性と自律性を保障する。②研究機関の長(以下、「院長」という)は研究機関の経営革新のために必要な措置を取らなければならない。

自律性の保障については、皮肉にも現在2年近く続いている「韓国労働研究院」問題から証明されている。使用者側が団体協約を一方的に解約したことに對して労組がストライキに出たこの問題により、政府が毎年韓国労働研究院に任せていた役務の約30件がほとんど中止となる結果をもたらした(ハンギョレ新聞、2011年10月6日)。それにもかかわらず、現在韓国労働研究院は最小限の経費と人材で運営されており、これは逆説的に政府系研究機関が政府からある程度独立性を行使することが可能であることを表す。

政府系研究機関が独立性を保てるもう一つの理由は、国の資産でもある研究開発した技術の使用権を民間部門に販売できることである。知識經濟部は2011年7月5日、産業技術革新促進法により、「技術料徴収及び使用・管理に関する統合要領」を改正・告示した。第5条では、技術料徴収の対象と方式について規定している。1項に基づき、企業に対する技術料の賦課は、一度に一定金額を納付する「定額技術料」と、売上高により納付する「經常技術料」の2つの方式から選択することができる。2項には、基礎研究のように研究開発の結果を共有することが望ましいと判断される場合には、技術料を徴収しないことにしている。

第5条(技術料徴収の対象及び方式)①課題の終了後、評価結果により不誠実遂行ではない課題に対し、主管機関の長は、長官又は専門担当機関の長と締結した協約に定めるところにより、事業遂行の結果を実施しようとする者と技術実施契約を締結して技術料を徴収しなければならない。ただし、主管機関が実施企業となる場合には別途の定額技術料の納付計画書又は經常技術料の確約書を専門担当機関の長に提出することにより、実施契約の締結に代える。

②基礎研究の結果など研究開発の結果の活用促進のために、公開活用が必要だと認められる事業に対しては、共通要領第17条の施行計画(以下、「施行計画」という)による告知に基づいて、技術料を徴収しないこととする。

したがって、政府系研究機関は政府の出資金に少なからず頼っているものの、研究活動において自律性をある程度行使できるだけでなく、定められた範囲内で政策決定における主体として機能すると言える。

6.4 造船業と研究機関

現在、韓国で運営されている造船関連研究機関は3～5箇所で、下記の表のとおりである。一つの研究院の中に下部組織として独立した研究所が本院と分院をそれぞれ設置している場合、3箇所ではなく5箇所と集計される。地域別には釜山広域市に2箇所、大田広域市に1箇所、京畿道・安山市に1箇所、全南・木浦市にそれぞれ1箇所ある。ここに、造船産業に関する政策策定を担当する部署と研究人材を有しているソウル所在の産業研究院が含まれる。

＜ 韓国における造船関連研究機関 ＞

名称	英語名	所在地
韓国海洋研究院	Korea Ocean Research & Development Institute	京畿道・安山市
韓国海洋研究院 海洋システム安全研究所	Korea Ocean Research & Development Institute	大田広域市
韓国造船海洋資機材 研究院	Korea Marine Equipment Research Institute	釜山広域市
中小造船研究院	Research Institute of Medium & Small Shipbuilding	釜山広域市（本院）
		全南・木浦市（分院）
産業研究院	Korea Institute for Industrial Economics & Trade	ソウル

1) 韓国海洋研究院

韓国海洋研究院(Korea Ocean Research & Development Institute)は1973年10月30日、韓国科学技術研究所付設の海洋開発研究所としてスタートした。1990年6月1日、財団法人海洋研究所に転換され、現在は国土海洋部の傘下に入った。2010年の予算は政府出資金453億ウォンを含む約1,600億ウォンであった。2011年9月時点の従業員数は453人、このうち、研究担当人材が264人（責任研究員（149人）、専任研究員（100人）、一般研究員（15人））で、全体の58.3%を占める。

下記の表にまとめているように、韓国海洋研究院の機能は海洋を科学的にアプローチすることに特化している。さらに、4番目の「沿岸・港湾工学及び船舶海洋工学と海洋安全関連の技術開発」など、造船関連の研究も行っている。これは、1989年10月10日に設立された韓国機械研究院が、これまで運営してきた船舶海洋工学研究センターを1999年3月31日、本研究院に移転したことで裏付けられる。

＜ 韓国海洋研究院の機能 ＞

- ・我が国の海洋科学技術力の向上に向けた基礎・応用科学技術の研究
- ・海洋資源開発及び海洋環境保全に向けた研究と海洋科学技術政策に関する研究
- ・極地環境・資源調査研究及び南・北極科学基地の運営
- ・沿岸・港湾工学及び船舶海洋工学と海洋安全関連の技術開発
- ・国内・外研究機関、産業体、大学、専門団体との共同研究遂行及びその成果の普及
- ・産業界及び公共部門の隘路解決に向けた研究開発又は技術役務の受託及び委託

出所：韓国海洋研究院 (<http://www.kordi.re.ke>)

韓国海洋研究院の組織図をみれば、大田広域市に位置する大徳分院で造船と関連する研究を主に遂行していることが分かる。大徳分院は外部に「韓国海洋研究院・海洋システム安全研究所(Korea Ocean Research & Development Institute, Maritime & Ocean Engineering Research Institute)」という名称で知られている。ここには、管理業務を担当する部署の他に「海洋運送研究部」、「海洋安全防災技術研究部」、「海洋システム研究部」、「海洋構造物・プラント研究部」の4つの研究部署が設置されている。「海洋システム研究部」と「海洋構造物・プラント研究部」は造船と海洋プラントに対する研究を担当している。研究員の業務は下記の表のとおりである。

＜ 大徳分院における造船関連の研究部署と業務 ＞

部署	担当業務
海洋システム研究部	<ul style="list-style-type: none"> ・海洋設備開発及び統合性能解釈技術 ・水中有無人ロボット(潜水艇を含む)開発及び活用技術 ・水中音響設備及び通信システム技術 ・造船・海洋IT-融合技術 ・海底資源開発システム技術
海洋構造物・プラント研究部	<ul style="list-style-type: none"> ・海洋プラントエンジニアリングのオリジナル中核技術 ・船舶/海洋構造物の波浪安定性解釈及び活用技術 ・浮遊式海上プラント利用技術の開発 ・波力及び複合発電利用プラント技術の開発 ・深層水の多目的活用プラント技術の開発

出所：韓国海洋研究院 (<http://www.kordi.re.ke>)

最近の研究成果の中では、「海洋システム研究部」が2009年と2010年に続いて行っている「次世代深海用の無人潜水艇開発(II)」と「海洋構造物・プラント研究部」が2010年に発表した「海上浮遊式LNGターミナル構造物-係留システム設計の中核技術開発」が目立つ。

＜ 韓国海洋研究院の大徳分院が発表した造船関連の最新研究成果 ＞

部署	年	研究成果
海洋システム 研究部	2009	<ul style="list-style-type: none"> ・ 次世代深海用の無人潜水艇開発(II) ・ 深海底鉱物資源の集鉱システム及び採鉱運用技術の開発 ・ 船舶の動的安定性シミュレーション技術の開発 ・ 海洋深層水の多目的利用の開発
	2010	<ul style="list-style-type: none"> ・ 次世代深海用の無人潜水艇開発(II) ・ 深海底鉱物資源の集鉱システム及び採鉱運用技術の開発
海洋構造物・ プラント研究部	2010	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境にやさしい干潟車両技術の開発 ・ 海洋構造物の極限応答解釈技術の開発 ・ 螺旋暗礁型の越流波力発電技術の開発 ・ 海上浮遊式LNGターミナル構造物-係留システム設計中核技術の開発 ・ 波浪中分割模型試験(II)

出所：韓国海洋研究院 (<http://www.kordi.re.ke>)

2) 韓国造船海洋資機材研究院

韓国造船海洋資機材研究院(Korea Marine Equipment Research Institute)は2001年12月にスタートした。2011年12月時点の従業員数は117人で、このうち支援人材が約20人、残りの95人が研究・開発分野の人材で構成されている。2010年基準の予算は約300億ウォンとなっている。

ホームページ上の「院長挨拶」に韓国造船海洋資機材研究院の機能が示されている。下記のとおり、造船と関連した基盤技術の研究開発と試験認証インフラ及び人材を確保することで、中小造船メーカーの競争力強化に資することを趣旨として明らかにしている。

船用資機材産業の特性上、多種多様な資機材の技術確保と世界競争力の確保に向け、研究開発とともに国際公認レベルの試験認証のためのインフラの構築、技術人材の確保、先端技術動向の提供など、総合的かつ有機的な支援体制が必要な実情…(省略) 対外依存度の高い先端中核資機材の開発からシステムに至るまで、総合的かつ体系的な技術開発を主導し、企業支援インフラを構築することで、産業技術の発展を先導するとともに、中小企業の技術競争力の向上を最優先課題とし、技術自立型企業として成長できるように立体的な支援活動を強化し、韓国の企業が輸出増大はもちろん、世界市場において競争力を備えた中小企業へ発展できるように最善の努力を傾注…(「院長の挨拶」、韓国造船海洋資機材研究院)。

本部は「経営支援室」のほか、「政策事業本部」、「電機電子研究本部」、「エネルギー海洋研究本部」そして「機械環境研究院本部」の4つの研究部で構成されている。分院は慶尚南道・巨濟市にある「慶南分院」、全羅北道・群山市にある「全北分院」、そして全羅南道・靈岩にある「全南分院」の3箇所ある。

韓国造船海洋資機材研究院が行っている主要事業は、コンソーシアム事業、産業基盤技術開発事業、知識経済技術革新事業の3つである。韓国造船海洋資機材研究院の主要事業内容は次のとおりである。

＜ 韓国造船海洋資機材研究院の主要事業 ＞

A. コンソーシアム事業

区分	内容
事業名	中小企業・産・研共同技術開発事業
事業期間	2010.06.01～2012.05.31
事業目標	・現場における隘路技術の解決及び中核技術普及による企業の技術力強化 ・自律的な産・研共同技術開発の協力体制構築
事業内容	・中小企業の技術支援及び共同研究 ・設備及び施設提供 ・研究院保有技術の移転 ・国内外の学術誌への原文提供 ・各種先端ソフトウェアに対する運用教育 ・研究院の広報媒体を通じたコンソーシアム参加企業の広報 ・教育訓練、技術指導及びワークショップ開催

B. 産業基盤技術開発事業

区分	内容
事業名	次世代高付加価値船の資機材基盤技術開発事業
事業期間	・ 2007. 09. 01 ～ 2010. 06. 30: 中期拠点技術開発事業 ・ 2010. 07. 01 ～ 2012. 06. 30: 産業基盤技術開発事業
事業目標	・ 高付加価値船資機材7つの品目の国産化及び事業化 ・ 7つの品目 ① 太陽光発電Roofシステム ② Provision Store用 Insulation Door ③ Synthetic Deck Finish Material ④ A60 class ELE' Sliding Door ⑤ A0 Class Glazing ⑥ LED装飾など ⑦ Bain Marie
事業内容	・ 高付加価値船資機材7つの品目の国産化及び事業化 ・ 高付加価値船資機材7つの品目生産及び施工関連DB構築 ・ 試作品生産及び性能評価遂行

	・船級承認及びUSPH(United State Public Health)承認取得
--	---

C. 知識経済技術革新事業

区分	内容
事業名	環境にやさしい高付加価値船用資機材・部品の標準化基盤構築
事業期間	2010.04.01 ~ 2015.03.31
事業目標	試験設備構築を通じたLNG船舶用の超低温資機材の実証的標準(案)開発
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・LNG船舶用超低温資機材の標準化実施 ・超低温資機材テスト関連設備の構築 ・標準情報普及・提供

出所：韓国造船海洋資機材研究院 (<http://www.komeri.re.kr>)

このように、基盤技術開発と中小企業支援という2つの設立趣旨に見合う研究事業を進めていることが分かる。「コンソーシアム事業」で中小企業と共同で技術を開発し、「産業基盤技術開発事業」で韓国造船業が世界最高レベルの競争力を有している高付加価値船の建造に必要な基盤技術を確保するために努力しており、「知識経済技術革新事業」でこれまで外国に依存していたLNG船認証に係わる技術の自立に取り組んでいる。

3) 中小造船研究院

中小造船研究院(Research Institute of Medium & Small Shipbuilding)は1997年2月26日、中小造船技術研究所としてスタートし、現在は、知識経済部に所属している。2010年の予算は約90億ウォンで、そのうち政府からの支援はないという。全職員数は約40人で、このうち25人以上が研究人材で構成されている。組織は地域ごとに分かれている。釜山広域市に本院を置いており、1999年に全羅南道・木浦に西海分院を設立した。

中小造船研究院の機能は次表のとおり、中小型船舶建造と海洋レジャー設備産業に係わる研究開発である。船舶技術研究本部と海洋レジャー設備開発センター、そして西海分院が主な機能を遂行している。

＜ 中小造船研究院の機能 ＞

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・中小造船及び海洋レジャー設備産業関連分野の研究開発 ・中小造船及び海洋レジャー設備産業関連分野の試験及び性能評価 ・中小造船及び海洋レジャー設備産業関連分野の国際技術協力事業 ・中小造船及び海洋レジャー設備産業関連分野の設計支援及び技術教育 |
|--|

- ・中小造船及び海洋レジャー設備産業関連の生産技術開発及び普及
- ・中小造船及び海洋レジャー設備産業現場における隘路技術及び情報化支援

出所： 中小造船研究院 (<http://www.rims.re.kr>)

中小造船研究院の主要事業は大きく、「研究開発」、「船型開発」、「生産技術開発」、「船型試験・検証」、「試運転支援」、「情報技術・3D設計支援」、「政策研究」、「現場における隘路技術指導」、「試験認証」の9つに分けられる。それぞれ、中小造船所の競争力強化と海洋レジャー産業の育成を目標にしている。

＜ 中小造船研究院の主要事業 ＞

区分	目標
研究開発	<ul style="list-style-type: none"> ・中小造船及び海洋レジャー分野の新製品開発 ・中小造船及び海洋レジャー分野の新技術開発 ・中小造船及び海洋レジャー分野の隘路解消技術開発 ・中小造船及び海洋レジャー分野の生産工程の改善及び自動化 ・中小造船及び海洋レジャー分野の設計技術開発 ・中小造船及び海洋レジャー分野の企画及び政策研究 ・その他企業技術開発のための受託研究など
船型開発	<ul style="list-style-type: none"> ・海洋レジャー船舶(ヨット、ボートなど)及び関連設備の国産化のための船型開発 ・省エネ型の船体抵抗低減(Stepped Hull など)船型開発 ・中小型特殊船型(カタマラン、トライマランなど)開発 ・高効率、人材節減型漁船の船型開発 ・中小造船所の主力船種の標準船型開発 ・アルミニウム船舶など特殊材質船舶の最適船型開発 ・高速性能と運航安定性を確保できる高速船の船型開発など
生産技術開発	<ul style="list-style-type: none"> ・中小型船の建造工法及び生産自動化技術開発 ・工程管理及び作業標準技術開発 ・生産工程分析及び工場最適 Layout 設計 ・複合素材及び新素材建造工法研究 ・海洋レジャー船舶の建造技術研究 ・艙装インテリア製造技術 ・海洋レジャー船舶の構成品及び船用品の生産技術など
船型試験・検証	<ul style="list-style-type: none"> ・船舶及び海洋レジャー設備の振動計測及び分析 ・船室など閉鎖空間の騒音計測及び分析
試運転支援	<ul style="list-style-type: none"> ・船舶及びその他回転体軸の馬力計測及び分析 ・船舶及びその他回転体軸のゆがみ計測及び分析

	<ul style="list-style-type: none"> ・船舶及び海洋レジャー設備の速度計測及び分析など ・試運転設備の構築に不備な中小型造船所への支援 ・分析資料のデータベース構築による船舶性能向上に寄与 ・中小型輸出船の正確な品質評価 ・船舶の公認品質評価による船主社の信頼度確保
情報技術・ 3D設計支援	<ul style="list-style-type: none"> ・生産工程の自動化 ・B2B、B2Cシステム開発及びコンサルティング支援 ・中小造船及び海洋レジャー関連企業へのIT技術導入コンサルティング支援 ・生産工程及び生産性分析 ・生産工場の最適配置及び設計 ・産業実態分析及び関連ソフトウェア開発 ・製品標準化及び部品標準化など
政策研究	<ul style="list-style-type: none"> ・造船・船用資機材、海洋レジャー産業関連の産業政策研究 ・造船、海洋関連の法令制定及び改正研究 ・産業技術基盤づくり事業の事前企画及び研究 ・新製品及び新技術開発の妥当性研究 ・中央政府及び所属機関支援施策の研究など
現場における 隘路技術指導	
試験認証	

出所： 中小造船研究院 (<http://www.rims.re.kr>)

4) 産業研究院

産業研究院(Korea Institute for Industrial Economics & Trade)の前身は1976年に設立された中東問題研究所で、これまで何度かの変化を経て1984年に現在の名称で発足した。ソウルに位置しており、2011年基準の予算は256億ウォン。2010年基準の従業員数は144人で、このうち約100人が研究人材である。

産業研究院が掲げた2011年の研究目標は、韓国産業の新しい成長エンジンを模索することに重点を置いている。造船のように伝統的な製造業に属する分野は相対的に比重が低く、産業全体として進められる市場や技術変化のレベルで止まっている。

＜ 2011年産業研究院の研究方向 ＞

- ・融合化及びグリーン転換時代における韓国産業の成長戦略を模索
- ・高付加価値サービス産業育成による雇用創出
- ・新地域発展パラダイムに伴う地域産業育成政策の体制構築

- ・産業構造再編に対応する競争力強化及び制度先進化方策を摸索
- ・グローバル協力による韓国産業の成長動力を強化
- ・中小・中堅企業の革新性向上と成長戦略を摸索

出所：産業研究院 (<http://www.kiet.re.kr>)

このような転換は組織構成にも反映されている。研究部署は、「成長エンジン産業研究センター」、「サービス産業研究センター」、「地域発展研究センター」、「産業経済研究センター」、「国際産業協力センター」、「中小・ベンチャー企業研究室」、「動向分析室」の7つに分かれる。造船業は機械、素材、新産業、グリーン産業を研究する「成長動力産業研究センター」で担当しているが、1人の研究員が配置されている。

造船業に対する相対的に低い関心度は研究成果にも影響を及ぼしている。1997年以降、産業研究院が発行した研究報告書のうち、造船業を主題とした報告書は3件で、2010年に発行された研究報告書が全21件であったことを考慮すれば、造船業に対する研究は産業研究院の研究範囲から外れていると言っても過言ではない。

＜ 1997年以降、産業研究院が発行した造船業関連の研究報告書 ＞

研究報告書	発行時期
造船産業の環境変化と船舶金融	2009年9月
中国造船産業のグローバル化と我々の対応戦略	2006年12月
造船産業の競争要素別分析及び対応戦略	2003年3月

出所：産業研究院(<http://www.kiet.re.kr>)

7. メディア

7.1 概観

現在、韓国では毎年、題号(刊行物名)、刊別(種別)、法人名(法人に限る)、発行所、住所、連絡先、発行人、編集者・印刷者の人的事項、発行目的、発行内容、普及地域及び普及対象、有・無代誌の可否など、9つの項目が明確な定期刊行物を対象に統計を行っている。次表のとおり、1997年から2011年の間、定期刊行物の登録数、種類ともに増えたことが分かる。登録数は1997年7,490個から2011年1万2,822個に約71.1%増えた。種類も1997年に登場していなかった季刊誌、年2回発行誌、ネット新聞が2011年にはそれぞれ1,222冊、415冊、2,921冊に増えた。2011年を基準として、定期刊行物のうち「月刊誌」が4,127個・32.1%と最も高い割合となっており、次いで「ネット新聞」となっている。2005年に登場したネット新聞は急激に増え、全体の22.7%を占めた。相対的に伝統的な媒体の日刊紙は243冊で、1.8%に止まった。

＜ 年度別定期刊行物の登録現状(1997年～2011年) ＞

(単位:冊)

項目	合計	日刊新聞	通信	その他日刊	週刊	月刊	隔月刊	季刊	年2回	ネット新聞
1997	7,490	105	2	257	2,412	2,863	1,851	-	-	-
1998	6,785	108	2	304	2,342	2,461	1,568	-	-	-
1999	5,930	112	1	323	1,981	2,283	1,230	-	-	-
2000	6,433	119	1	368	2,166	2,468	389	696	226	-
2001	6,882	123	2	409	2,354	2,644	398	710	242	-
2002	7,025	125	2	431	2,437	2,637	390	748	225	-
2003	6,689	134	2	423	2,335	2,434	361	745	255	-
2004	6,812	139	2	426	2,316	2,505	369	794	261	-
2005	7,536	168	2	395	2,426	2,744	410	838	267	286
2006	8,551	193	2	372	2,697	3,028	431	904	298	626
2007	9,479	281	3	360	2,887	3,257	453	986	325	927
2008	9,652	275	3	331	2,788	3,243	435	973	322	1,282
2009	12,961	237	4	419	2,653	5,257	670	1,514	509	1,698
2010	12,081	263	6	413	2,868	3,936	542	1,161	408	2,484
2011	12,822	243	10	427	2,894	4,127	563	1,222	415	2,921

出所: 国家統計ポータル(<http://www.kosis.kr>)

理論上、メディアには日刊紙だけでなく、通信会社の通信、その他日刊紙、週刊誌、月刊誌、隔月刊誌、季刊誌、年2回発行誌、ネット新聞が含まれる。ところが、これらの媒体全てを研究対象とするのは物理的に不可能であり、同研究の目的達成にも不要な作業である。メディアが政策的主体としての機能を果たすためには、単に記事を伝えるだけでなく、これに基づいて自らの意思を表明することが求められる。したがって、造船業を記事で取り上げた媒体全てを分析対象とすることなく、造船産業と関連した社説や意見を示した内容を掲載した媒体のみを対象として分析を行うことにする。

7.2 社説と造船業

2011年11月30日時点、韓国の検索エンジンで最もシェアの高いネイバー(<http://www.naver.com>)²⁵

²⁵ NHN(株)が2011年11月28日に発表した第13期四半期報告書によると、2011年10月時点の検索クエリーシェアで、ネイバーは70%以上を占めている。

＜ 検索エンジンの各社別市場シェア ＞

(単位:%)

NAVER	DAUM	NATE	YAHOO	GOOGLE
70.4	18.6	6.9	1.2	2.3

の入力ウインドウに「社説」と共に「造船業」、「造船産業」、そして「造船」を入力して、「タイトル」に限定して記事を探してみると、重複記事と単なる情報中心の記事を除けば、全87件の社説が表示される。次表では、報道機関と社説のタイトルを日付別にまとめてみた。ここで、範囲をタイトルに制限したのは、社説の特性上、タイトルにその主張するところが最も明確に示されるからである。

＜ 造船業関連の社説と発行メディア(1997年～2011年) ＞

メディア	タイトル	日付
ファイナンシャル ニュース	造船業の日本攻略、その成功からの教訓	2004年 1月 9日
ソウル経済新聞	LNG船の大量受注、快挙を収めた造船業界	2004年 11月 9日
ファイナンシャル ニュース	LNG船市場を席卷した韓国造船業	2005年 3月 4日
ソウル経済新聞	造船業界、世界最高の競争力を維持すべき	2005年 3月 6日
ファイナンシャル ニュース	共存の道を広げた鉄鋼・造船業	2005年 5月 27日
東亜日報	大宇造船、労組に安値で売却してはいけない	2005年 9月 10日
毎日経済新聞	世界トップの韓国造船業の課題	2005年 12月 22日
ファイナンシャル ニュース	製造業の新しい方向を提示した「好況造船」	2006年 2月 21日
江原日報	造船業、「アウトソーシング」だけが方法なのか	2006年 3月 23日
東亜日報	世界造船所1位から7位まで占めた韓国	2006年 6月 21日
江原日報	造船所誘致、地域発展の契機とすべき	2006年 11月 30日
毎日経済新聞	注目される大宇造船の集中休暇制	2007年 1月 12日
世界日報	造船産業まで韓国を離れる？	2007年 1月 19日
ソウル経済新聞	造船産業、中国の急速な追撃か	2007年 2月 25日
韓国経済新聞	韓国造船業…まさか中国に追い越される？	2007年 3月 21日
文化日報	労使共存の芽が吹く…造船・鉄鋼・自動車産業	2007年 3月 23日
ファイナンシャル ニュース	造船業界の人材引き抜き…自制協定	2007年 3月 28日
韓国経済新聞	造船業世界トップ…自慢するところではない	2007年 5月 13日
釜山日報	超好況造船業、このままでは未来がない	2007年 5月 17日
釜山日報	超好況造船業、人材需給に困難	2007年 6月 26日
釜山日報	35兆ウォン台の造船技術、中国に流出されてしまったら…	2007年 8月 1日
ソウル経済新聞	造船韓国を支える現代重工業…10番目のドック建設へ	2007年 8月 12日

韓国造船政策に関する調査報告書

ファイナンシャル ニュース	STXのクルーズ造船所、買収合併へ	2007年 10月 24日
釜山日報	世界1位の造船技術が流出されてしまったとは…	2008年 3月 13日
ファイナンシャル ニュース	造船業界、技術守る対策を講じるべき	2008年 3月 14日
毎日経済新聞	大宇造船売却…労組の反対は妥当ではない	2008年 4月 3日
釜山日報	需要に満たない造船産業の技術人材の育成	2008年 6月 30日
韓国経済新聞	造船業界、トップとしての危機意識を持つべき	2008年 8月 5日
ソウル経済新聞	大宇造船売却、公正かつ透明に	2008年 8月 28日
ソウル経済新聞	大宇造船海洋、売却後に問題残らず	2008年 10月 16日
ソウル経済新聞	見えてきた大宇造船の売却	2008年 10月 25日
毎日経済新聞	財界が注目する大宇造船MOU	2008年 11月 10日
釜山日報	造船業界の構造調整、玉石をきちんと分けないと…	2008年 11月 19日
文化日報	造船業まで忍び寄る構造調整の影	2008年 11月 19日
釜山日報	造船産業の危機、跳躍の足場に	2008年 11月 22日
文化日報	建設・造船、そして自動車…産業現場の減産・減員	2008年 12月 1日
韓国日報	建設・造船、構造調整のスピードが必要	2008年 12月 26日
毎日経済新聞	韓火、大宇造船買収の陣痛からの教訓	2008年 12月 28日
韓国経済新聞	大宇造船、本契約の延期以降の課題	2008年 12月 28日
アジア経済新聞	大宇造船、売却の折衷案を模索すべき	2008年 12月 29日
釜山日報	造船・建設業、急いで構造調整の玉石を分けるべき	2009年 1月 2日
世界日報	建設・造船業の構造調整、政府が乗り出すべき	2009年 1月 13日
釜山日報	流動性の危機に陥った造船・自動車部品メーカー	2009年 1月 14日
国民日報	造船・建設業、構造調整で騒ぐ	2009年 1月 18日
文化日報	建設・造船業の構造調整、市場の信頼がカギ	2009年 1月 19日
ファイナンシャル ニュース	建設・造船業の構造調整、龍頭蛇尾に	2009年 1月 20日
ソウル新聞	建設・造船業、1社の退出で構造調整	2009年 1月 21日
アジアトゥデイ	建設・造船の構造調整、きちんとすべき	2009年 1月 21日
ソウル経済新聞	大宇造船の売却失敗…そして後遺症	2009年 1月 21日
毎日経済新聞	大宇造船M&A失敗の教訓	2009年 1月 21日
韓国日報	大宇造船の売却失敗が残した大きな後遺症	2009年 1月 22日
ヘラルド経済新聞	マイナス成長の中、大宇造船の売却が失敗に	2009年 1月 23日
釜山日報	釜山の企業が建造した初の砕氷船、造船強国を輝かせる	2009年 6月 12日
ソウル経済新聞	危機の造船業、急がれる船舶金融の活性化	2009年 9月 15日

韓国造船政策に関する調査報告書

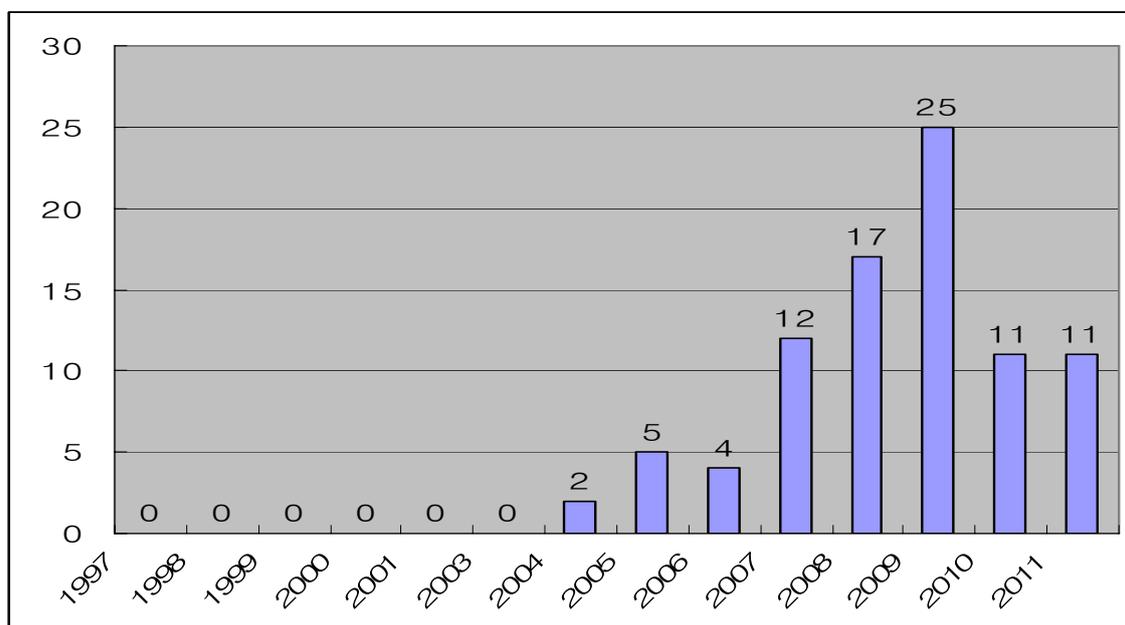
韓国経済新聞	造船産業、急がれる「第2の跳躍」戦略	2009年 9月 15日
釜山日報	造船産業、世界トップ持続できる未来戦略が必要	2009年 9月 16日
釜山日報	造船業界、フランス発の悪材料を乗り越えるべき	2009年 10月 1日
ソウル経済新聞	新しい生存戦略が切実な造船・海運業	2009年 10月 6日
釜山日報	中国に追い越される危機の韓国造船業	2009年 10月 7日
ファイナンシャル ニュース	危機に直面した海洋強国・造船王国	2009年 11月 5日
韓国経済新聞	中国に追い越される造船業界、回復策が急がれる	2009年 11月 6日
ファイナンシャル ニュース	傷つけられた造船王国の名誉	2009年 11月 8日
国民日報	量より質を選んだ韓国造船業	2009年 11月 8日
韓国経済新聞	造船・海運、構造調整の時期を逃してはならない	2009年 11月 9日
釜山日報	海運・造船業界の減員、傍観してはいけない	2009年 12月 23日
釜山日報	世界トップの造船業まで中国に追い越されるのか	2010年 1月 13日
世界日報	建設・造船業の危機の突破、構造調整に拍車	2010年 3月 9日
ヘラルド経済新聞	追い越された造船業、浮上する2次電池産業	2010年 7月 19日
釜山日報	予想以上に早く中国に奪われた造船最強国の座	2010年 7月 19日
ファイナンシャル ニュース	韓国造船業、中国に奪われた世界1位の座	2010年 7月 19日
韓国経済新聞	造船産業、中国と技術格差を広げる戦略が必要	2010年 7月 19日
ソウル経済新聞	中国にトップの座を譲ってしまった造船産業	2010年 7月 20日
韓国経済新聞	造船産業、中国と技術格差を広げる戦略が必要	2010年 7月 20日
京郷新聞	大宇造船、山積みの疑惑	2010年 9月 16日
ソウル経済新聞	中韓の造船産業の逆転が示す意味	2010年 10月 11日
釜山日報	釜山の造船産業クラスター、業界の協力がカギ	2010年 12月 2日
釜山日報	破綻手続きのジンセ造船、協力企業への被害を最小限に	2011年 1月 11日
韓国日報	現代重工業、造船1,700隻…37年ぶりのこと	2011年 2月 1日
デジタルタイムズ	希望を与えるスマート造船	2011年 3月 24日
毎日経済新聞	ウリ金融・大宇造船、国民株の売却はポピュリズム	2011年 7月 16日
ソウル新聞	ウリ金融・大宇造船、国民株の民営化は不適切	2011年 7月 22日
毎日経済新聞	大宇造船式の高卒採用を拡大すべき理由	2011年 8月 30日
釜山日報	高卒差別しない大宇造船海洋の人事に注目する	2011年 8月 30日
毎日新聞	注目される大宇造船海洋の高卒育成計画	2011年 8月 30日
毎日経済新聞	大宇造船、高卒採用に殺到した優秀な人材	2011年 10月 13日

朝鮮日報	大宇造船が高卒を幹部候補に	2011年 10月 13日
デジタルタイムズ	洋上風力、第2の造船産業を目指す	2011年 11月 13日

造船業に関する社説が登場した回数は、時期別に均等ではない。2003年以前は一件も見当たらないが、2004年2回、2005年5回、2006年4回と一桁を維持、2007年12回、2008年17回、2009年25回とピークに達し、その後、2010年11回、2011年11月30日時点で11回と減少に転じた。報道機関別の社説掲載回数をみれば、韓国最大の港湾都市・釜山に本社を置き、韓国造船業のメッカと言われる慶南地域をカバーする釜山日報が19回で最も多く、ソウル経済新聞が12回で2位、ファイナンシャルニュースが11回で3位となっている。地域別には、江原日報(2回)と釜山日報(19回)を除けば全てソウルで発行されるメディアである。しかし、韓国ABCの統計と機能を考慮すれば、その影響力においては論議の余地がある。韓国最大の発行部数を誇る朝鮮日報が掲載した社説回数はわずか1回であったのに対して、最も多かった釜山日報の発行部数は17万8千部に過ぎないからだ。また、大衆が接しやすい一般の新聞よりその影響力において制限のある毎日経済、韓国経済、ソウル経済、ファイナンシャルニュースなどの経済紙が重要な役割を果たしたことが明らかにされている。

＜ 1997年から2011年までの社説における造船業の取り上げ回数 ＞

(単位: 回)



＜ メディア別の掲載回数及び発行部数 ＞

(単位: 回、部数)

メディア	回数	発行所	1日発行部数(2011年4月~6月)*
江原日報	2	江原道・春川市	-

韓国造船政策に関する調査報告書

京郷新聞	1	ソウル	-
国民日報	2	ソウル	226,427
東亜日報	2	ソウル	-
デジタルタイムズ	2	ソウル	-
毎日経済新聞	9	ソウル	-
毎日新聞	1	ソウル	154,182
文化日報	4	ソウル	-
釜山日報	19	釜山	178,120
ソウル経済新聞	12	ソウル	-
ソウル新聞	2	ソウル	162,901
世界日報	3	ソウル	83,608
アジア経済新聞	1	ソウル	42,000
アジアトゥデイ	1	ソウル	-
朝鮮日報	1	ソウル	1,804,582
ファイナンシャル ニュース	11	ソウル	36,397
韓国経済新聞	9	ソウル	503,456
韓国日報	3	ソウル	291,405
ヘラルド経済	2	ソウル	-
計	87		

注:1日発行部数が空白になっているのは、韓国ABCが集計していない新聞である。

出所:*) 半期別発行報告書、韓国ABC、2011年8月31日

内容は大きく、2008年下半年まで、2008年下半年から2010年末まで、2011年の3つの時期に分けられる。論調は楽観論から悲観論、慎重論に変わってきた。これは最も多く社説を掲載した釜山日報を見ると確認できる。次表によると、2008年6月30日まで釜山日報の社説は、韓国造船業の競争力を維持するために何が必要なかを問う論調が多い。政策的には造船技術の中国への流出防止(2008年8月1日)と必要な技術者の育成(2008年6月30日)を強調したことが目立つ。しかし、2008年下半年に入って世界経済の情勢が急激に悪化すると、論調も変わってくる。2010年まで造船業界の構造調整に対する慎重なアプローチを強調(2008年11月2日、2009年1月14日、2009年12月23日など)する意見がしばしば登場した。特に、中国と韓国の受注競争で一時中国の逆転を許す場面もあり、危機意識を持たせる(2010年1月13日、2010年7月19日など)社説も登場した。2011年からは強い競争力を基に、受注競争で首位を奪還し、受注量、生産量などの主要指標においても回復傾向が明らかになり、造船業に対する社説は2件と大きく減少した。その内容は、地域造船所の破綻による後遺症を憂慮(2011年1月11日)したり、大宇造船が高卒者の採用を増やした(2011年8月30日)ことに対するコメントなどだった。

＜釜山日報に掲載された造船関連の社説(1997年～2011年)＞

タイトル	日付
超好況造船業、このままでは未来がない	2007年 5月 17日
超好況造船業、人材需給に困難	2007年 6月 26日
35兆ウォン台の造船技術、中国に流出されてしまったら…	2007年 8月 1日
世界1位の造船技術が流出されてしまったとは…	2008年 3月 13日
需要に満たない造船産業の技術人材の育成	2008年 6月 30日
造船業界の構造調整、玉石をきちんと分けないと…	2008年 11月 19日
造船産業の危機、跳躍の足場に	2008年 11月 22日
造船・建設社、急いで構造調整の玉石を分けるべき	2009年 1月 2日
流動性の危機に陥った造船・自動車部品メーカー	2009年 1月 14日
釜山の企業が建造した初の砕氷船、造船強国を輝かせる	2009年 6月 12日
造船産業、世界トップ持続できる未来戦略が必要	2009年 9月 16日
造船業界、フランス発の悪材料を乗り越えるべき	2009年 10月 1日
中国に追い越される危機の韓国造船業	2009年 10月 7日
海運・造船業界の減員、傍観してはいけない	2009年 12月 23日
世界トップの造船業まで中国に追い越されるのか	2010年 1月 13日
予想以上に早く中国に奪われた造船最強国の座	2010年 7月 19日
釜山の造船産業クラスター、業界の協力がカギ	2010年 12月 2日
破綻手続きのジンセ造船、協力企業への被害を最小限に	2011年 1月 11日
高卒差別しない大宇造船海洋の人事に注目する	2011年 8月 30日

ソウルに発行所を置く中央紙の論調も釜山日報と大きな差は見られない。しかし、釜山日報に次ぎ、最も掲載回数が多い(12回)ソウル経済新聞の場合、一般論を展開しており、多様性を欠いていることが指摘できる。構造調整について、釜山日報は大規模な人員削減の可能性に対する対策を求めたが(2009年12月23日)、ソウル経済新聞は意見を前面に出すより、密着な関係にある造船業と海運業をつなげた新しい生存戦略の必要性(2009年10月6日)を訴える論理を選んだ。

＜ソウル経済新聞に掲載された造船関連の社説(1997年～2011年)＞

タイトル	日付
LNG船の大量受注…快挙を収めた造船業界	2004年 11月 9日
造船業界、世界最高の競争力を維持すべき	2005年 3月 6日
造船産業、中国の急速な追撃か	2007年 2月 25日
造船韓国を支える現代重工業…10番目のドック建設へ	2007年 8月 12日
大宇造船売却、公正かつ透明に	2008年 8月 28日

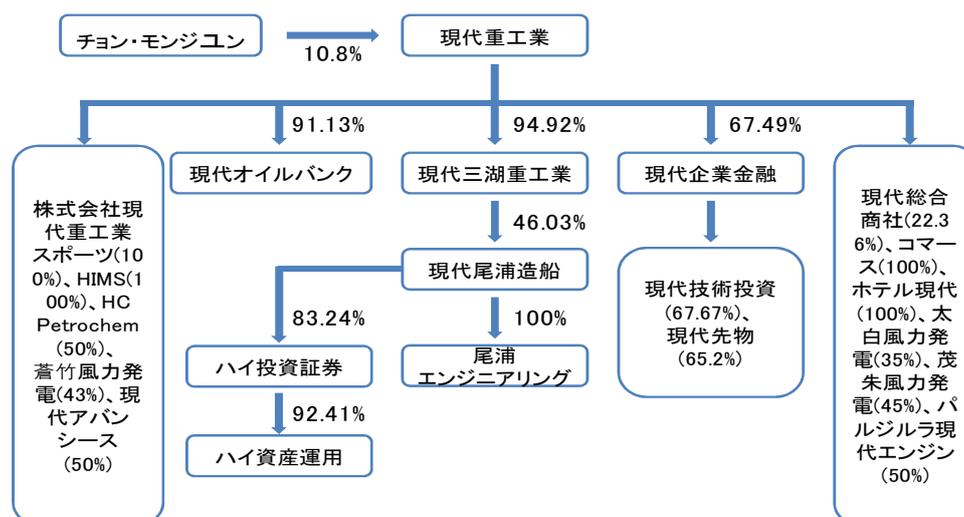
大宇造船海洋、売却後に問題残らず	2008年 10月 16日
見えてきた大宇造船の売却	2008年 10月 25日
大宇造船の売却失敗…そして後遺症	2009年 1月 21日
危機の造船業、急がれる船舶金融の活性化	2009年 9月 15日
新しい生存戦略が切実な造船・海運業	2009年 10月 6日
中国にトップの座を譲ってしまった造船産業	2010年 7月 20日
中韓の造船産業の逆転が示す意味	2010年 10月 11日

7.3 評価

全体的に造船業に対するメディアの役割は微々たるものであったと言えよう。1997年から2011年11月まで、造船業がタイトルに登場した社説は87件に過ぎず、しかも主力中央紙ではない地方紙や経済紙が中心となっている。もちろん、これまで相対的に造船業がメディアの関心を引かず、自ら世界最高レベルの競争力を備えたのは、造船業の自力によるものだった。しかしながら、メディア間の差を見つけれないのではない。造船業の中心地に位置するメディアの論調は、その主張するところが造船業に適切で具体的なものが多かったのに対し、中央紙の論調はより国家経済的な立場で他の産業にも該当する意見を表明したと考えられる。このような特徴は、国家経済を念頭に置いた産業政策より、造船業だけのための政策を策定する際に、必ず参考にすべきメディアの発行所を示すものと言えよう。

8. その他主体

< 現代重工業の支配構造(2011年8月10日現在) >



出所：スポーツソウル(2011年8月10日付け)

韓国の造船産業を論ずるにあたって、与党ハンナラ党の国会議員であり、韓国第一の造船所である現代重工業の創業者・故鄭周永(チョン・ジュヨン、1915～2001)会長の3男で、大株主の鄭夢準(チョン・モンジュン)氏を抜きにして語れない。上記の表に示すように、2011年8月現在、鄭夢準(チョン・モンジュン)氏は現代重工業の持分10.8%を所有する大株主である。現代重工業が現代三湖重工業の94.92%を所有し、現代三湖重工業が現代尾浦造船の46.03%を所有することで、鄭夢準(チョン・モンジュン)氏は理論的に言えば、受注量基準として2010年現在、韓国全体の25.8%に対して影響力を行使できる位置にある。

鄭夢準(チョン・モンジュン)氏は現役国会議員で、現代重工業の顧問に退いた1991年以降、経営の第一線を離れ、1992年以來5回の当選を果たした。造船企業の大株主であり、国会議員でもあるケースは世界の造船業界では今までに例を見ないことである。国会議員に与えられた憲法上の地位を考慮すれば、鄭夢準(チョン・モンジュン)氏の造船業に関連した発言はそれ自体が造船政策と言っても過言ではない。しかし、公式に発表される国会議事録には、現代重工業又は韓国の造船業に対して内容の軽重を問わず言及した記録はない。

＜ 鄭夢準(チョン・モンジュン)ハンナラ党国会議員の略歴 ＞

年	略歴
1951年 10月 27日	釜山生まれ
1982年	現代重工業社長
1987年	現代重工業会長
1991年	現代重工業顧問
1992年	第14代国会議員当選(無所属、蔚山東区)
1996年	第15代国会議員(無所属、蔚山東区)
1997年	2002日韓共催ワールドカップ組織委員会副委員長
2000年	第16代国会議員(無所属、蔚山東区)
2004年	第17代国会議員(無所属、蔚山東区)
2008年	第18代国会議員(ハンナラ党、ソウル銅雀・乙)
2009年 9月～2010年 6月	ハンナラ党代表

直接的に造船政策を提案したり、立案に影響を及ぼした証拠はないにせよ、鄭夢準(チョン・モンジュン)氏が韓国造船業に与えた意味がないとは言えない。鄭夢準(チョン・モンジュン)氏の独特な地位でなければ、説明しがたい造船業全体に影響を及ぼした、今の現代重工業に関連した事件があったからだ。それは、現代三湖重工業(前身漢拏重工業)が現代重工業グループの一員になったことだ。

漢拏重工業は、現代グループ創業者・故鄭周永(チョン・ジュヨン)会長の弟・故鄭仁永(チョン・イニョン、1920～2006)会長が1977年に設立した仁川造船所までにその歴史を遡ることができる。漢拏重工業は1992年、現在の現代三湖重工業が位置している全羅南道・靈岩郡・三湖邑に造船所を設立することにして投資に踏み切り、1996年に第1号船の建造に成功する。しかし、漢拏グループの造船業に対

する大規模投資と船舶建造が不利な経営環境の中で進められたことが問題だった。1996年末時点の漢拏グループの総資産は6兆5,800億ウォンで、財界12位を占めていたものの、自己資本2,570億ウォンで、負債が資産の96%に達する6兆3,000億ウォン、自己資本比率4%、負債比率2,460%(チェ・トヨル、2006)の代表的な不良企業であった。当然ながら、翌年1997年に発生した通貨危機を乗り越えず、漢拏グループは経営破綻した。その後、1999年現代重工業の委託経営を経て経営正常化され、2002年現代重工業グループの系列会社に編入された。2003年、現代三湖重工業に社名を変更し、今日に至っている。

＜ 現代三湖重工業の現代重工業グループへの編入経緯 ＞

時期	経緯
1977	漢拏グループ、漢拏重工業の前身である仁川造船を設立
1992	漢拏重工業、全羅南道・靈岩郡・三湖邑の88万坪の敷地に船舶生産のための投資を行う
1996	1号船建造
1997	通貨危機のあおりで、漢拏重工業が経営破綻に
1999	現代重工業が委託経営を開始
2002	現代重工業が買収、現代現代重工業グループの系列会社に編入
2003	現代三湖重工業に社名を変更

韓国の造船政策と関連して鄭夢準(チョン・モンジュン)氏の存在が与える意味を漢拏重工業の経営破綻の展開過程から探すことができる。当時、漢拏重工業に対しては最初から空中分解や海外売却は考慮の対象ではなかった。また、現代重工業が重要な役割を果たしてくれるという漠然とした期待感が広まっていた。しかし、実際に当事者である現代重工業が買収に力を入れてきた対象は不良企業であった韓国重工業で、漢拏重工業の買収可能性に対しては、「1999年末まで負債比率200%を合わせられない」(『京郷新聞』1999年8月31日付け)との合理的な根拠を挙げて一貫して否定していた。もちろん、現代重工業が最初から買収主体として取り上げられたのは、漢拏重工業が経営破綻になる1997年まで積極的な支援をしてきた鄭周永(チョン・ジュヨン)名誉会長の存在のためでもあった。

しかし、委託経営による回復、そして独自生存が本来の計画であり、買収は相対的に低い可能性として残っていたことが様々な状況から読み取れる。それにも関わらず、現代重工業は2002年、漢拏重工業を買収したが、その背景として全羅南道・靈岩と木浦地域に及ぼす影響と、政府との友好的な関係維持などを考慮した政治的な要因があると指摘されている(『京郷新聞』1999年8月31日付け)。即ち、政治的な判断が働いていたとすれば、1999年15代国会議員に当選された政治家であり、2002年ワールドカップ組織委員会副委員長として全国民の関心の対象だった、そして現代重工業の最終意思決定者の役割を果たしていたはずの鄭夢準(チョン・モンジュン)氏の判断を抜きにしては考えられない。

したがって、鄭夢準(チョン・モンジュン)氏の独特な地位は、造船政策に対して「隠喩的(metaphoric)」に影響を及ぼしていると言わざるを得ない。万が一、もう一度決定的な瞬間が来れば、経済と政治を考慮した彼の複合的な判断が良い方向にも悪い方向にも、韓国の造船業に大きな影響を及ぼすことは

間違いないだろう。この意味からすれば、鄭夢準(チョン・モンジュン)氏は一個人でありながら、造船業における重要な政策主体として分類する価値は十分にある。

IV. まとめ

1. 韓国の造船産業政策

1.1 中央政府

1997年以降、政府は造船業と関連して重要な役割を果たしてきたが、その以前と比べて、大きな違いは、造船業において政府の役割が大きく縮小し、その役割も間接的なものにシフトしたことである。

1984年に制定されて1999年に廃止された「海運産業育成法」のように、かつて韓国では、造船業育成のために法律を制定・適用した時期があった。もちろん、他産業も類似した法の支援を受けていたため、ある意味では特別なことではないかもしれない。1999年、特定産業を念頭に置いたすべての法律が「産業発展法」に統廃合され、現在は造船業のみを支援する法律はないが、政府の支援が完全になくなったわけではない。例えば、2007年末、米国発サブプライム問題(Subprime-mortgage crisis)の影響で造船産業に危機感が広がり始めた時に政府が果たした役割を挙げられる。当時政府は大統領主宰の非常経済対策会議を開き、「産業発展法」に基づいた「造船産業の構造調整と競争力強化方案」を確定し、経営が悪化した造船所の構造調整、経営が安定した造船所に対する流動性支援、船主に対する金融支援の活性化を推進した。また、造船業は関税猶予と関税還付制度の恩恵を受けている。関税政策は、造船業のみならず、輸出産業全体を対象とする。しかし、造船業は輸出比重が高い産業であるだけに、大きな恩恵を受けてきた。

2002年に法案が成立し、2004年に市場に紹介された船舶ファンドも政府の政策的な判断が介入したものと言える。造船業の関連産業である海運業を活性化させることにより、新規船舶に対する需要創出を図り、造船業に新しい成長動力とさせたいとの考え方を政府は当初から明らかにした。政府はまた、造船業のR&D投資においても役割を果たしている。2009年に船舶及びボート産業のR&Dに約3,851億ウォンを投資したと集計されている。

一方、造船業は多くの労働力を必要としているだけに、企業側は労働関連の法規の制定や改正に敏感になる。1997年を前後に韓国の労働市場は制度的に大きな変化を迎える。これまでの「勤労基準法」が廃止され、新しく制定されることにより、労働市場が柔軟化された。もちろん、このような労働市場の激変が造船業だけのためのことではない。しかし、多くの労働力を必要とする造船業の特性上、大きな役割を果たしたことは間違いない。

現在の造船業の競争力と1997年以降の政府政策間の関連性を挙げると、労働市場の柔軟化と関税政策がある。特に労働市場の柔軟化が目立つ。もちろん、このような変化が造船業にだけ影響を与えたのではない。しかし、当時の造船業における懸案であった賃金上昇の圧力を解消する役割を果し

ただけに、最も時宜にかなった政策と言えよう。

1.2 国会

国会は立法機関として行政府と司法府へのけん制機能を持つ。「国会法」第79条によると、その構成員である国会議員は、国民を代表する者としてその職務を充実させるために国会で議題となる法律案・決議案・建議案など各種議案を議員20人以上の賛成により発議することができる「議案発議権」が認められている。しかし、造船業と関係した国会での発言・活動は大して見られない。

造船業の川上産業は素材と密接に関係している。素材産業やその加工産業の発展により造船業の成長が支えられているためである。現在、韓国では「基盤産業の振興と先端化に関する法律」が成立し、2012年1月からの施行を控えている。

2011年5月2日、ハンナラ党の金景梓(キム・ギョンジェ)議員(選挙区・晋州)を始めとする14人の議員発議により提案された同法は、造船業を始め、韓国が高い国際競争力を有している主な製造業の川上産業に当たる素材加工分野での技術力向上により、国際社会における優位性維持を図るものである。

1997年以降、「造船業」が題名に明記された議員決議案は、2009年9月14日、ハンナラ党国会議員であり、慶尚南道・巨済を地方区とする尹英(ユン・ヨン)議員(選挙区・巨済)を始めとする50人の議員による「国民経済の発展のための海運・造船産業の共同発展を促求する決議案」がある。その背景は2008年からの世界金融危機がきっかけで、内容は造船業より海運業においてより具体的になっている。海運業については国内海運会社による国内大量貨物の運送ができるように政府の取組みと従来の海運会社の利害を考慮した大量荷主の海運業への参入阻止などを求めたが、造船業についてはこれまで通りの支援を求める水準にとどまった。

国会議員一人ひとりには憲法上の立法機関に該当する。したがって、国会会期中に出された議員の意見は、一般人のそれとはその意義が異なる。これまで本会議で造船業について発言した議員は多くない。(単なる参照としてではなく、造船業をテーマにした発言を対象とした場合に限る)造船業をテーマにした議員の発言は2008年と2009年に集中している。その発言内容は自分の選挙区に関する懸案を提起した二件を除けば、その大半が一般論的な発言にとどまった。

造船業が確保している競争力と関連して国会が意味ある役割を果たしたとは言いがたい。決議案と発言は地域的利害を反映したもので、政府の関心を促すことに止まっている。しかし、造船業の関連産業である素材分野の競争力を高めるために制定された「基盤産業の振興と先端化に関する法律」は、中長期的には造船業の競争力強化に貢献すると見られる。

1.3 地方自治体

韓国では、1988年に「地方自治法」の全面改正により地方自治復活に向けた法的基盤の整備を行った。1991年には約30年ぶりに地方選挙が開かれ、地方議会が発足した。1995年には地方自治体の

長も当該住民による投票で選出され、本格的な自治時代が開かれた。しかし、法理上、地方自治体が立案・実行できる政策の範囲は期待に及ばない水準である。造船業と関連して工業団地造成と主要地方自治体が採択したいくつかの支援策を挙げられる。

1990年代半ば以降、産業団地の構築においてその主体が国から広域自治団体へ、そして基礎自治団体へと拡大されてきた。1997年以降、地方自治体により主な誘致業種として造船業が明記された産業団地はそれほど多くない。2008年末時点で全南に2箇所、慶北に1箇所が造船業を優先的誘致業種として指定している。

全南珍島の郡内一般産業団地と海南の花源一般産業団地はそれぞれ2006年と2007年にその開発が開始され、入居企業は1社にとどまっている。慶北項浦の迎日湾第2一般産業団地は2005年に指定され、5社(雇用人数:700人)が入居している。

最近、注目すべき動きとして慶南・河東カルサ湾における造船産業団地の開発が2001年4月15日、道庁など関係機関と関係企業との間における覚書締結を機に本格化したことがある。全羅南道、全羅北道、慶尚北道、慶尚南道、釜山広域市、蔚山広域市などにおいて地方自治体は産業団地の構築以外にも造船業振興のために様々な政策を展開してきた。当該地域の地方自治体はその大半が産業や経済関係の部署を置いている。そして造船業を重要な産業として位置づけ、その育成や支援について条例や施行令などの法的根拠を整備しているが、その戦略的な面で差も見られる。

全羅南道は海洋レジャー産業に焦点を当てている。全羅北道は未来型輸送船舶開発を目標にWIG船の常用化に注力している。釜山広域市、慶尚南道、蔚山広域市には韓国を代表する造船所が集まっていることから、新たな競争力確保よりは造船業の付加価値を高める方向で政策を進めている。船用資機材産業を育成し、主力分野となっているLNG船、海洋プラントなど高付加価値船における国産化率を高め、これらの試験と認証を国内で行うために努力している。これらは共通して地域の中小造船事業者と共に海外市場の開拓を目指す取り組みを行っている。

制度的に裁量権が限られている状況に加え、財政自立度の低さまで重なり、これまで地方自治体が取ってきた造船業関連の政策が現在の競争力確保にいかなる貢献を果たしたのかが明確ではない。特に、現代重工業、大宇造船海洋、サムスン重工業、STX造船が位置している地域はすべて国家産業団地で、新しく地方自治体が造成・分譲している地方産業団地と地域的な関連性が少ないことも一要因となっている。しかし、長期的には主要造船所と協力企業が事業拡大に向けて投資に乗り出す場合、これら地方産業団地が大いに役に立つだろう。

1.4 労働組合そして使用者団体と使用者

労使紛争について多くの人が抱えている先入見は、その主体がブルーカラー(主に現場の作業員など現業系や技能系の職種)であるという点である。即ち、労使紛争は、造船所など製造メーカーの生産現場でそれに働く労働者により起こるものである。しかし産業別にみた労使紛争の発生状況をみると、その先入見は時代遅れになっていることが分かる。

2006年に発生した労使紛争(138件)のうち、製造業は46.3%(64件)となり、サービス業に分類される

残りの業種が53.7%となった。2008年に65.7%(71件)を占めた製造業での労使紛争はその年に特別に高く、通常は48%以下にとどまり、2010年には34.8%まで落ち込んだ。もはや労使紛争は製造業でなくサービス業で頻繁に見られるようになった。製造業に注目すると、2006年から2010年までの間に機械・金属企業での労使紛争が最低で61%(2007年)、最高で76%(2010年)となった。一方、造船業が入るその他製造業での発生件数は2007年から2009年にそれぞれ10件、12件、10件となり、2010年には3件に落ち込んだ。その他製造業では労使紛争の解消による安定した労使文化の定着が早期に実現したと言える。これは個別造船所でも確認できる。現代重工業は2011年に17年連続で紛争なしに賃金交渉が妥結し、現代三湖重工業も5年間にわたって同様の記録をとり続けている。大宇造船海洋は21年間にわたって紛争なしの賃金・団体交渉を妥結している。

実際、当該事業所に勤務する労働者の権益保護という当初目的が貫かれたことによるものと見られる。2010年に労働者給与ベースで上位100位の企業を対象に行った調査結果を見ると、韓国の代表的な造船メーカーが軒並み50位以内に入った。造船業の労働環境が大きく改善されたことは周知のとおりである。

造船業では会社は労働者に対し改善した労働環境と高い賃金を提供し、労働者は労使紛争を控える一種の妥協が成立したと言える。しかし、こうした社内変化により恩恵が正社員に回り、社内下請けなどにより同じ事業所に働く非正規雇用には回らない点で構造的限界がある。即ち、非正規雇用の給与や労働環境が改善しなければ、現在の労使妥協により非正規雇用が犠牲になった点について労使両側が暗黙的に同意していることは否定できない。

造船業の代表的な使用者団体としては、1948年に歴史を遡る韓国造船工業協同組合をはじめ、1977年設立の韓国造船工業会、1980年設立の韓国船用資機材工業協同組合、2008年設立の韓国中小型造船協会を挙げられる。このうち、韓国造船工業協会と韓国中小型造船協会の会員は中小造船所で構成されている。韓国造船工業会には韓国を代表する9つの造船所が会員として登録されている。韓国船用資機材工業協同組合は船舶の主要部品を生産する企業を会員としており、大手企業と中小企業が加入している。

主要事業別にみれば、相対的に経営環境が悪化しつつある中小型造船所が多く加入している韓国造船工業協同組合と韓国中小型造船協会は、短期的な観点から会員社の生存に焦点を合わせて活動に取り組んでいる。一方、韓国造船工業会と韓国船用資機材工業協同組合は韓国造船業の長期的な国際競争力の増進に向けた活動を展開している。より具体的に言うと、韓国の主要造船所を代弁する韓国造船工業会は、我々に有利な方向、あるいは不利な方向を避けて世界経済秩序を形成するために取り組んでいる。そして、韓国船用資機材工業協同組合は主要資機材の国産化率を高めることで、韓国造船業の長期的な競争力を確保するために力を入れている。

個別企業の行動のうち、それぞれの利益拡大を超え、造船業全体あるいは韓国経済全体にプラス影響をもたらすと判断されるものとして、共同研究開発と教育訓練を挙げられる。

造船産業においては政府系研究機関といくつかの造船所が参加する共同研究が様々な分野にわたって進められている。1994年に設立された韓国造船技術研究組合がこのような機能を可能とさせている。企業側では、現代重工業、大宇造船海洋、サムスン重工業、韓進重工業、現代三湖重工業の5

社と、韓国海洋研究院の海洋システム安全研究所が政府を代表して参加している。

詳しい参加条件は開示されていないが、研究に参加した造船所は実績を共有することにより、競争力向上につなげる機会を得たと言える。世界造船市場をめぐる激しい競争の中で、政府が設立した韓国造船技術研究組合という場を利用して、競合各社が制限的ながら技術的な協力を継続していることは、韓国造船産業における競争の意味を短絡的に解釈できない一つの根拠となっている。

現在、韓国の主要造船所は技術教育機関を設置して、造船所入社を希望する者に対して教育訓練の機会を無料で提供している。2006年から2010年まで約2万6,000人が船舶建造に必要な技術教育を受けたと集計されている。毎年平均で5千人以上に対して技術教育を行ったことになる。このように主要造船所が社内に技術教育施設を運営している背景には、現場労働者の技術力を維持・発展させ、競争力の優位性を保つことにより、企業の利潤最大化を図ろうとする論理が潜んでいる。しかし、教育を受けた修了生が当該造船所や協力会社に必ず就職する必要はないため、利潤最大化の動機だけが働いているとは限らない。現場で必要とする最新技術を磨き、個人の技術競争力を身に付けた修了生が増えることは、ひいては韓国産業全体の労働生産性の強化につながるものと考えられる。

造船業における労働者と使用者間の早期妥協は、現在の競争力を支える重要な役割を果たしているに違いない。韓国造船工業会と韓国船用資機材工業協同組合が、長期的に有利な経営環境を構築するために取り組んできたのも大いに役に立っただろう。また、政府の管理下で、主要造船所5社が共同で研究開発のために努力してきたのは象徴的な意味を持つ。最後に、造船所が利潤動機から始めた社内教育施設で年間数千人に上る最新技術を身につけた人材を育てることによって、造船業従事労働者全体の生産性を着実に向上させてきたことは肯定的な要素として評価できる。

1.5 市民社会団体

人間は社会的動物であり、最小単位の家族を含め、国家、地球に至るまで、様々な形の社会に否が応でも属している。20世紀後半よりは新しい形の組織が形成されている。所得増大、科学と技術の発展、民主主義の向上など、多くの国が近代の代表的な特徴を持つようになったことが背景にあると考えられる。韓国も例外ではなく、社会全般にわたって「非政府機構(Non-government Organization)」、非営利民間団体、市民社会団体など、団体や組織が急速に増えている。これら市民社会団体は造船業と関連して、中央政府レベルで、あるいは当該造船所や地域政府を相手に活動を行っている。

2007年11月22日、2004年11月当時の慶尚南道知事であった金泰鎬(キム・テホ)氏の提案を基に発議された「東・西・南海岸圏の発展特別法」が国会で成立した。同法は、下記の「提案理由」のとおり、海岸線開発に焦点が当てられており、造船業と関連しては公有水面埋立による新規造船所の敷地の供給を趣旨としている。

しかし、同法が公表されると乱開発による環境破壊が避けられないことに懸念を抱いていた当該地域と中央の多くの環境団体は、国会での成立を阻止するために努力したが、失敗に終わった。そして、最後の手段として当時の盧武鉉大統領の拒否権行使を積極的に訴えた。これを受け、大統領府は11月26日、国会建設交通委員会及び当該地方自治体と会合を行い、環

環境保護のための3つの条件を含む場合、大統領の拒否権を行使しないことを発表した。これに対し、地方自治団体が同意を示し、同法は原案の修正を行い、2007年12月27日に公布された。地域レベルで市民社会団体が造船業と関連して問題を提起するのは、主に特定の造船所が原因となる環境問題である。2000年代に入り、国民の環境意識の高まりを背景に、造船所の周辺環境に対する科学的な調査を基にした問題提起と代案提示が相次いでいる。このような変化を受け入れ、造船所は環境にやさしい作業現場への転換を図り、対応に乗り出した。最初は消極的に動いた業界は時間が経つにつれ積極的に変わり、その中でも大宇造船海洋の取り組みが目立つ。大宇造船海洋は2006年5月10日、国内造船業界では初めて、環境報告書「グリーン・トゥモロー(Green Tomorrow)」を韓国語と英語で発行、毎年続いている。

一方、市民社会団体の活動が造船所の長期的な経営戦略にも影響を与えられることが、2011年11月に解決された「韓進重工業事件」から裏付けられた。韓進重工業が2007年にフィリピンのスービック湾に造船所を設立したが、結局これが原因となり、当初計画していた長期的な競争力強化戦略、即ち海外生産の拡大戦略に大きな支障をきたすことになった。

市民社会団体の活動と現在の競争力との関連性は明確ではない。しかし、中長期的にみれば、市民社会団体の活動により、これまでの経営戦略をやむをえず修正する造船所は出てくるかもしれない。造船所を拡大したり、海外へ造船所を移転することは難しくなっている。もちろん肯定的な要素もある。市民社会団体の活動により、韓国造船所はさらに環境にやさしい経営戦略を工夫することで、グリーン産業の競争力の強化につながった。

1.6 大学と研究機関

大学の役割は高等教育と研究である。これを通じて知識を発展させ、社会が必要とする高度人材を育てる。現在、韓国では国が定めた基準を満たすと、誰でも大学を設立することができる。学科もまた、定めた基準を満たすと、新設と増員が可能である。したがって、ある大学が特定学科を設立したり増員するということは、国が必要とする当該分野の高度人材を育てること、又は増加させることを決定したことを意味する。

教育科学部の統計によれば、2011年度の全国4年制大学は全204校で、国公立が43校、私立が161校である。2010年度を基準として、2年制・3年制大学は全147校で、国公立が10校、私立が137校である。すなわち、韓国で高等教育を担当している教育機関は全351校である。このうち、造船関連の学科や学部課程を開設している学校はまず、4年制国公立大学の場合、1946年に学科を開設したソウル大学をはじめ、11の大学で造船工学を独立した学問として課程を設置している。4年制私立大学では、1954年に学科を開設した仁荷大学をはじめ、8つの大学で造船工学課程を設置している。

2年制大学でも造船関連の学科が開設されているが、まず、公立2年制大学の慶南道立昌層大学をはじめ、3つの大学が造船関連の学科を開設している。私立2年制大学では、17の大学で造船業関連の課程が開設されている。これまで4年制大学で造船工学関連の学科や専攻課程の廃止は全く行われなかった。かえって、中堅技術人材を育成する2年制大学では学科の設置が増えている。また、高

等学校の卒業者の間で造船関連の専攻を目指す熱意が冷めたという明白な証拠もない。造船工学を専攻した卒業者の就職率も良好であると集計されている。したがって、造船業の発展に決定的な役割を果たす高級・中堅の設計・研究開発人材を育成するために必要な好循環構造は、今のところ円滑に機能していると言えよう。

現在、韓国で運営されている造船関連研究機関は3～5箇所、一つの研究院の中に下部組織として独立した研究所が本院と分院をそれぞれ設置している場合、3箇所ではなく5箇所と集計される。地域別には釜山広域市に2箇所、大田広域市に1箇所、京畿道・安山市に1箇所、全南・木浦市にそれぞれ1箇所ある。ここに、造船産業に関する政策策定を担当する部署と研究人材を有しているソウル所在の産業研究院が含まれる。

これら研究機関は政府出資に基づいて設立されたが、法的に研究の自律性が保障されており、開発した技術を民間に賃貸して賃貸料の収益を創出することで、財政自立に取り組んでいる。

1973年に設立された韓国海洋研究院は、海洋を科学的にアプローチすることに特化している。さらに、造船関連の研究も行っている。これは、1989年10月10日に設立された韓国機械研究院が、これまで運営してきた船舶海洋工学研究センターを1999年3月31日、本研究院に移転したことで裏付けられる。また、2001年に発足した韓国造船海洋資機材研究院は、造船と関連した基盤技術の研究開発と試験認証インフラ及び人材を確保することで、中小造船所の競争力強化に資することを趣旨としている。1997年に設立された中小造船研究院は、中小型船舶建造と海洋レジャー設備産業に係わる研究開発を目的とする。1976年に発足した産業研究院は、その機能を韓国産業の新しい成長動力を模索することに重点を置いている。したがって、造船のように伝統的な製造業に属する分野は相対的に比重が低く、産業全体のレベルで進められる市場や技術変化のレベルで止まっていることが分かる。

1997年以降、産業研究院が発行した研究報告書のうち、造船業を主題とした報告書は3件で、2010年に発行された研究報告書が全21件であったことを考慮すれば、造船業に対する研究は産業研究院の研究範囲から外れていると言っても過言ではない。

4年制と2年制大学で造船関連の専攻や学科が増加してきたことは望ましい。中長期的にも高級技術人材の供給はかつてのように円滑であることを意味する。しかし、政府系研究機関の活動は以前に比べて低調であると言える。基盤技術の確保こそ真の競争力確保につながることを認識している主要造船所の研究開発への投資拡大により、これら公共研究機関の活動は相対的に萎縮している。政策と関連しては、主要造船所が参加している団体にその軸が移っているように思われる。

1.7 メディア

2011年11月30日時点、韓国の検索エンジンで最もシェアの高いネイバー(<http://www.naver.com>)の入力ウィンドウに「社説」と共に「造船業」、「造船産業」、そして「造船」を入力して、「タイトル」に限定して記事を探してみると、重複記事と単なる情報中心の記事を除けば、全87件の社説が表示される。

造船業に関する社説が登場した回数は、時期別に均等ではない。2003年以前は一件も見当たらないが、2004年2回、2005年5回、2006年4回と一桁を維持、2007年12回、2008年17回、2009年25回とピ

一クに達し、その後、2010年11回、2011年11月30日時点で11回と減少に転じた。報道機関別の社説掲載回数をみれば、韓国最大の港湾都市・釜山に本社を置き、韓国造船業のメッカと言われる慶南地域をカバーする釜山日報が19回で最も多く、ソウル経済新聞が12回で2位、ファイナンシャルニュースが11回で3位となっている。地域別には、江原日報(2回)と釜山日報(19回)を除けば全てソウルで発行されるメディアである。

内容は大きく、2008年下半期まで、2008年下半期から2010年末まで、2011年の3つの時期に分けられる。論調は楽観論から悲観論、慎重論に変わってきた。ところが、その影響力においては論議の余地がある。韓国最大の発行部数を誇る朝鮮日報が掲載した社説回数はわずか1回で、最も多かった釜山日報は地域新聞の性格が強い。また、大衆が接しやすい一般の新聞よりその影響力において制限のある毎日経済、韓国経済、ソウル経済、ファイナンシャルニュースなどの経済紙が重要な役割を果たしたことが明らかにされている。このことからすれば、全体的に造船業に対するメディアの役割は微々たるものであったと言えよう。

1.8 その他主体

韓国の造船産業を論ずるにあたって、与党・ハンナラ党の国会議員であり、韓国第一の造船所である現代重工業の創業者・故鄭周永(チョン・ジュヨン、1915～2001)会長の3男で、大株主の鄭夢準(チョン・モンジュン)氏を抜きにして語れない。上記の表に示すように、2011年8月現在、鄭夢準(チョン・モンジュン)氏は現代重工業の持分10.8%を所有する大株主である。現代重工業が現代三湖重工業の94.92%を所有し、現代三湖重工業が現代尾浦造船の46.03%を所有することで、鄭夢準(チョン・モンジュン)氏は理論的に言えば、受注量基準として2010年現在、韓国全体の25.8%に対して影響力を行使できる位置にある。

鄭夢準(チョン・モンジュン)氏は現役国会議員で、現代重工業の顧問に退いた1991年以降、経営の第一線を離れ、1992年以來5回の当選を果たした。造船企業の大株主であり、国会議員でもあるケースは世界の造船業界では今までに例を見ないことである。国会議員に与えられた憲法上の地位を考慮すれば、鄭夢準(チョン・モンジュン)氏の造船業に関連した発言はそれ自体が造船政策と言っても過言ではない。しかし、公式に発表される国会議事録には、現代重工業又は韓国の造船業に対して内容の軽重を問わず言及した記録はない。

それにしても鄭夢準(チョン・モンジュン)氏が韓国造船業に与えた意味がないとは言えない。彼の独特な地位でなければ、説明しがたい造船業全体に影響を及ぼした、今の現代重工業に関連した事件があったからだ。それは、現代三湖重工業(前身漢拏重工業)が現代重工業グループの一員になったことだ。現代三湖重工業(前身漢拏重工業)が現代重工業グループの一員になった過程において、鄭夢準(チョン・モンジュン)氏の存在感が確認できる。1997年、漢拏重工業が経営破綻になった際、現代重工業は同じく経営が悪化した韓国重工業に対して買収の意思を表明していた。しかし、当初の計画が修正され、1999年から漢拏重工業の経営正常化に向けた現代重工業の委託経営が始まり、2002年現代重工業グループの系列会社に編入された。その背景として政治的な要因が働いたとの指摘もあ

るが、これは、現代重工業の大株主であり、有力政治家である鄭夢準(チョン・モンジュン)氏の存在感を示すものと言える。

個人の能力と資質は別として、代表的な造船所の大株主であり、有力政治家でもある鄭夢準(チョン・モンジュン)氏の地位は、平凡な企業家によく見られる個人の利益を公的あるいは国家的な利益より優先にすることを不可能にする。もちろん、公共の利益を優先したり、私的な利害と妥協することが常に国家的に正しい結果をもたらすとは限らない。しかし、重要な決定を下す場面で、現代重工業のみならず、韓国造船産業と韓国経済を念頭に置かざるを得ない立場を考慮すれば、彼の持つ独特な地位は国家的にも幸運と言えよう。

1.9 評価

韓国造船産業に対する政策を二つの時期に分けて考えたい。一つは、現在の韓国の造船産業が世界的な競争力を確保するのに影響を及ぼした政策と、その主体を調べてみることである。もう一つは、今後韓国造船業の競争力に影響を及ぼす可能性のある主体と、これらが選ぶことのできる政策の範囲を分析してみることである。

現在の韓国造船業の構築に大きく寄与した政策は、次のとおりである。

第一、政府の労働市場の柔軟化政策は、多くの労働力を要する上で、賃金上昇の圧力を受けていた造船業界にとって時宜にかなったものとなった。

第二、労働組合が高い賃金と労働環境の改善を勝ち取って、使用者側にほぼ恒久的な労使間の平和体制を提供したことは経営安定に多いに役に立った。

第三、造船所が社内の教育施設を設置し、最新技術を一年間数千人を対象に無料で教育することで、韓国造船業全体の労働生産性の向上に寄与した。

第四、大学は造船関連の学科を増設したり、拡大することで、高級・中堅の設計人材と研究開発人材を輩出し、着実に造船所に供給してきた。

第五、現代重工業の大株主であり、有力政治家である鄭夢準(チョン・モンジュン)氏の存在は、現代重工業ひいては造船業界の意思決定過程において国の経済的な利害を反映できるパイプ役を果たした。

上記の五つの政策主体は、今後も韓国造船業の発展において重要な役割を果たすと見られる。これに加え、韓国造船業に影響を及ぼす可能性がある主体として地方自治体と市民社会団体を挙げられる。まず、地方自治体は大規模・低コストの産業団地を造船業に提供できる主体として浮上している。

もちろん、造船所が投資を決めるにあたって、敷地価格は一つの要素に過ぎないが、産業の特性上、考慮せざるを得ないだけに、地方自治体の行動から影響を受けかねない。次に、市民社会団体は造船所をめぐる環境問題だけでなく、造船所の長期的な経営戦略にも影響力を発揮するものと見られる。特に、韓進重工業事件は海外直接投資が韓国の造船所にとっておそらくこれ以上可能な選択肢ではないことを示した契機となったと言える。

21世紀は何とんでも国より資本が優位を占める時代であることは明白である。もちろん、国家や地

域あるいは産業によってレベルの差はあるだろう。韓国を代表する製造業である造船業分野において、1997年以降、国の直接的な役割は殆ど機能していなかったが、その影響も微々たるものだったと言える。それにしても、造船所が誰との相互作用なしで自らの利害にのみ基づいて行動するわけにはいかない。以前より小さくなった政府の他に、地方自治体、労働組合、大学、市民社会団体などの行動から影響を受けることになった。それぞれが目指す方向の違う新しい主体といかなる相互作用を、どのように結んでいくのかにより、今後韓国造船業の競争力が変わることは明白である。

2. 韓国造船産業の未来

2.1 新たな環境

20世紀末からの世界経済において最も重要な課題はエネルギーと言っても過言ではない。より多くの国が国民の福利を増進させるために経済を開放し、これを積極的に利用した成長を目指しており、以前よりエネルギー需要が高まっている。しかし、エネルギー消費の拡大により、その副産物である温室効果ガスの増加は、地球温暖化をさらに促進する副作用をもたらした。前者にとっては、新しいエネルギー源を開発する課題が、そして後者にとっては環境にやさしいエネルギーを生産する課題が提起されている。この中で、海上での原油生産と太陽光、風力など再生エネルギーに対する需要が増え始めた。そして、造船業はこの2つの変化を能動的に利用できることを示している。

まず、海上で原油を生産するためには海上原油ボーリング施設が必要となるが、これは海上構造物であるだけに、製造は既存の造船業の延長線上にあると言える。実際に、市場環境は楽観的である。世界的にみれば、2010年の海上原油ボーリング施設は浮遊式202台、固定式325台で、全528台だったのに対し、2013年には浮遊式253台、固定式372台で、それぞれ25.2%と14.4%に増え、全625台に達する見通しである。

＜世界の海上原油ボーリング施設に対する需要推定＞

(単位:基)

	2009(実際)	2010(実際)	2011(推定)	2012(推定)	2013(推定)
浮遊式	194	202	213	235	253
固定式	336	325	333	364	372
世界全体	529	528	545	599	625

出所: RIGZONE、Sep 2、2011

次に、再生エネルギー分野は造船業と一見関係なさそうに見えるが、再生エネルギーを生産するための設備を製造するためには、大規模な作業場と施設を必要とするということで、造船所が新しく進入できる産業の一つとして浮上している。これまでの市場環境は肯定的であったと言える。2008年と2010

年の統計を比較してみれば、世界的に再生エネルギー分野に対する投資は1,300億ドルから2,110億ドルに、約62.3%増加した。分野別でみると、太陽光と風力エネルギーが多くを占める。太陽光の年間パネル生産量は6.9GWから24GWに2.5倍近くまで増え、供給能力は16GWから40GWに1.5倍に伸びた。風力エネルギーの供給能力は121GWから198GWに約63.6%増えた。

＜世界の再生エネルギー部門の生産現状＞

区分	単位	2008	2009	2010
再生エネルギーに対する投資	十億ドル	130	160	211 (62.3%)
再生エネルギーの供給能力 (水力を除く)	GW	200	250	312 (56%)
再生エネルギーの供給能力 (水力を含む)	GW	1,150	1,230	1,320 (14.7%)
水力エネルギーの供給能力	GW	950	980	1,010 (6.3%)
風力エネルギーの供給能力	GW	121	159	198 (63.6%)
太陽光エネルギー(PV)の供給能力	GW	16	23	40 (150%)
年間太陽光パネルの生産量	GW	6.9	11	24 (247.8%)
太陽熱の供給能力	GW	130	160	185 (42.3%)
年間エタノール生産量	10億リットル	67	76	86 (28.3%)
バイオディーゼル生産量	10億リットル	12	17	19 (58.3%)

注:括弧の中の数字は2008年対比2010年の変化率を意味する。

出所:「Renewables 2011 Global Status Report」, REN21, 2011

2.2 韓国造船業界の対応

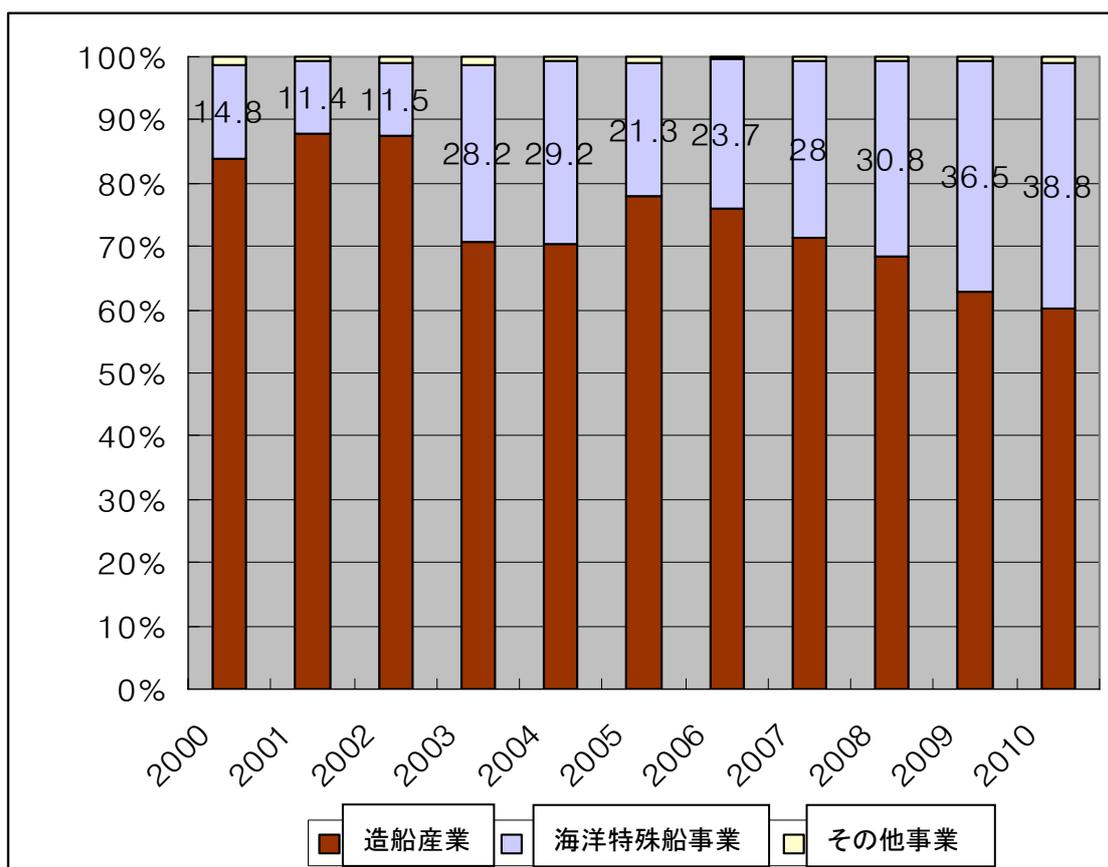
エネルギーに対する量的かつ質的な需要変化がもたらした新しい環境に対応するため、韓国の造船業は2つの方向で取り組んでいる。海上原油ボーリング施設の生産に参入して、再生エネルギーの生産に必要な設備、例えば、風力発電機と部品、そして太陽光パネルと関連設備の製造に取り掛かり、生産量を増やした。主要造船所が公示した資料を中心にしてみると、以下のとおりである。

大宇造船海洋の売上高は2000年7,814億ウォンから2010年12兆745億ウォンに、11年間何と15倍以上増加した。売上高の増加に加えて、売上高の構成の変化も目立つ。主に海上原油ボーリング施設を生産する海洋特殊船事業部門の売上高が全体に占める割合は、2000年14.8%から2010年38.3%へと二倍以上に増加した。

＜ 大宇造船海洋の売上高とその構造変化(2000年～2010年) ＞

(単位:ウォン、%)

年	売上高
2000	7,814億
2001	3兆155億
2002	3兆3,678億
2003	4兆3,304億
2004	4兆7,601億
2005	4兆7,142億
2006	5兆4,006億
2007	7兆1,047億
2008	11兆746億
2009	12兆4,425億
2010	12兆745億



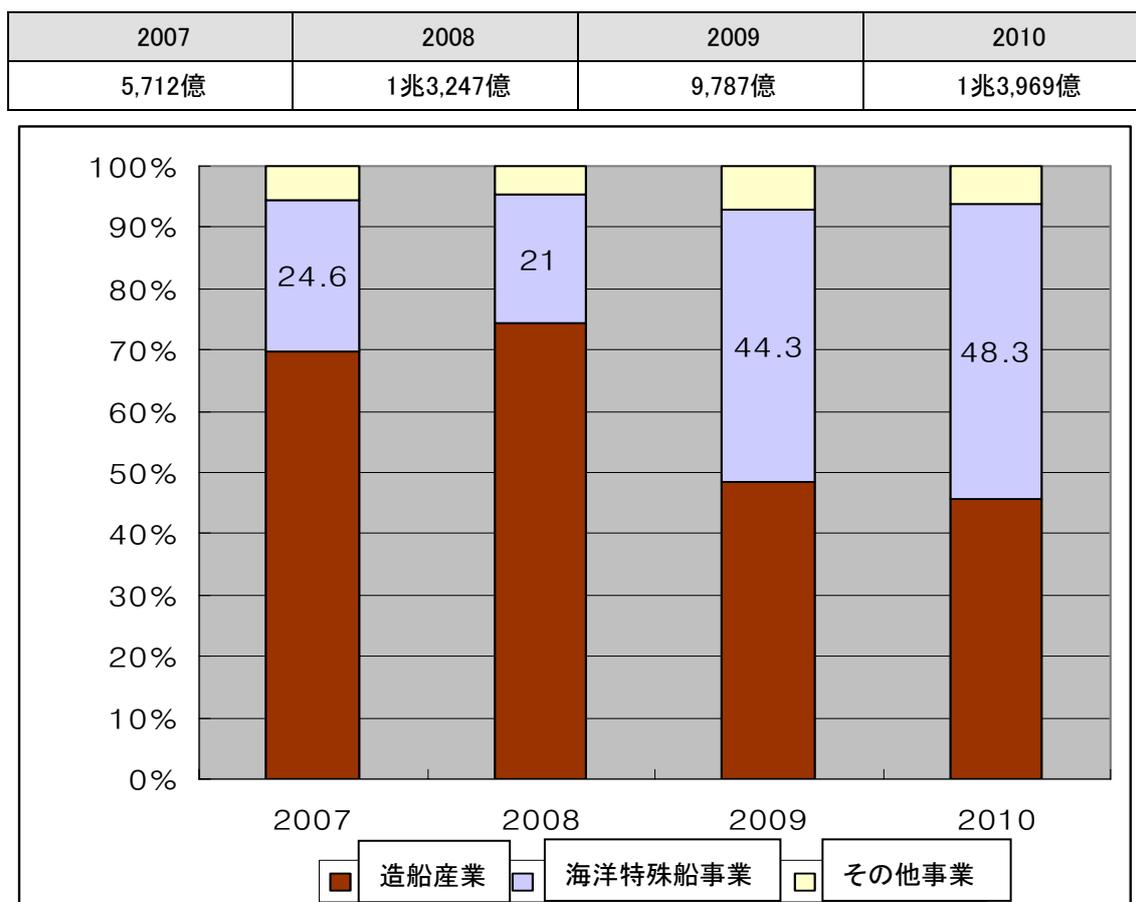
出所:「大宇造船海洋事業報告書」、大宇造船海洋、電子公示システム(<http://dart.fss.or.kr>)

海洋特殊船事業部門の比重増加は大宇造船海洋の経営環境の改善にも寄与した。大宇造船海洋

の営業利益は2007年5,712億ウォンから2010年1兆3,969億ウォンへと、4年で2.4倍以上に増えた。そこで、海洋特殊船事業による営業利益の比重は、同期間24.6%から48.3%へと二倍以上に増加し、全体の約半分を占める成果を上げた。2010年の売上高に占める海洋特殊船事業部門の比重が40%を越えていないことを考慮すれば、大宇造船海洋は事業構造に変化を加えることで、さらに競争力が高まったと言える。

＜ 大宇造船海洋の営業利益とその構造変化(2007年～2010年) ＞

(単位:ウォン、%)



出所:「大宇造船海洋事業報告書」、大宇造船海洋、電子公示システム(<http://dart.fss.or.kr>)

大宇造船海洋が既存の事業に加え、造船業の範囲を拡大する戦略を取ったとすれば、現代重工業は相対的に多角化を追求した。2011年1月1日から9月30日まで、現代重工業の売上高は39兆1,899億ウォン、営業利益は3兆6,566億ウォンを記録した。総売上に占める造船業の比率は34.5%の13兆5,139億ウォンで、海洋原油ボーリング施設を生産する海洋部門は6.2%の2兆4,081億ウォンを記録し、造船業に加え、拡大分野までを含めても比率は40%を多少上回る。精油事業は売上高の34.5%の13兆5,370億ウォンを、建設設備部門は8.8%の3兆4,511億ウォンを記録した。即ち、厳密に言えば、現代重工業はこれ以上造船メーカーとは言えなくなった。一方、2011年からグリーンエネルギー分野に参入し、風力

発電と太陽光セル・設備の生産など、新規事業に取り掛かっている。

＜ 2011年1月1日～9月30日、現代重工業の部門別売上高と営業利益 ＞

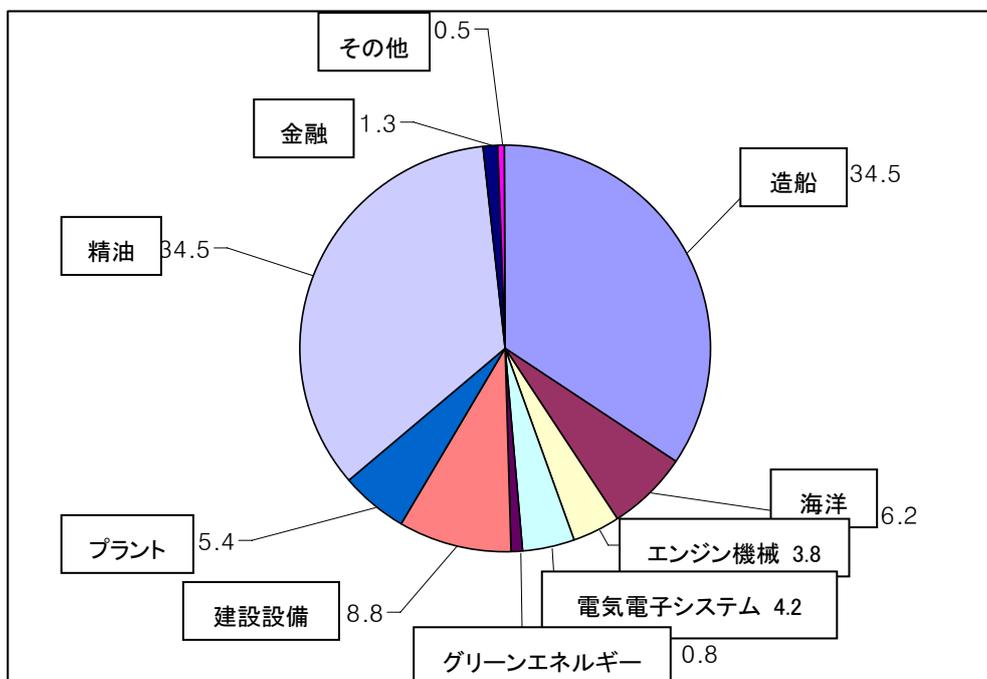
(単位:ウオン)

部門名	品目名	売上高	営業利益
造船	船舶	13兆5,139億	1兆9,146億
海洋	海上構造物	2兆4,081億	2,830億
エンジン機械	エンジン類、機械設備及び産業用ロボット	1兆5,063億	4,645億
電気電子システム	変圧器他	1兆6,284億	1,312億
グリーンエネルギー	風力発電、太陽光セル、モジュールの他	2,941億	-721億
建設設備	掘削機、ホイールローダ、リフト車	3兆4,511億	4,363億
プラント	化工・発電設備の他	2兆1,292億	2,225億
精油	ガソリンの他	13兆5,370億	4,242億
金融	証券中継の他	5,175億	722億
その他	船舶部品の他	2,038億	-27億
合計		39兆1,899億	3兆6,566億

出所:「現代重工業事業報告書」、現代重工業、電子公示システム(<http://dart.fss.or.kr>)

＜ 2011年1月1日から9月30日までの現代重工業の売上高に占める部分別割合 ＞

(単位:%)



出所:「現代重工業事業報告書」、現代重工業、電子公示システム(<http://dart.fss.or.kr>)

現代重工業は、2010年7月から2011年12月までソーラーセル設備の増設に785億ウォンを投資、2011年9月まで2,941億ウォンの売上高を上げたが、このうち約94%の2,762億ウォンが輸出によるものだった。総売上高に占める比重は0.8%に過ぎず、27億ウォンの営業損失を記録したが、今後1,247億ウォンをさらに投資して工場を増設する計画を明らかにしている。

サムスン重工業は再生エネルギー部門のうち、風力分野に集中している。造船業を通じて蓄積した船舶プロペラや制御技術などを風力発電機の製造に適用できると判断したからである。2008年6月から風力発電機の製造に取り掛かり、同年7月に2.5MW級の陸上用風力発電機の開発に着手し、2009年6月に完了した。2009年7月、風力発電団地開発会社である米国Cieloから風力発電機を受注し、同年11月に納品を行い、テキサス州Lubbock地域に設置が完了され、現在電力を生産している。2010年6月にはカナダGreen Breeze社から2.5MW級の風力発電機を受注した。

2.3 展望

韓国造船業を代表する現代重工業、サムスン重工業、大宇造船海洋は、2012年の受注量のうち、海洋プラント部門の比重を高めていくと見られる。2011年には、現代重工業は総新規受注137億ドルのうち63.5%の87億ドルを、サムスン重工業は149億ドルのうち59.7%の89億ドル、そして大宇造船海洋は130億ドルのうち43.8%の57億ドルを海洋プラント部門で受注した。2012年には、現代重工業は121億ドルのうち66.9%の81億ドルを、サムスン重工業は132億ドルのうち63.6%の84億ドル、そして大宇造船海洋は133億ドルのうち75.2%の100億ドルを海洋プラント建設から受注すると見込まれる。このような受注構造の変化は、中長期的に売上高と手持ち工事量の構造を変え、大手造船3社は名実共に伝統的な概念の船舶事業に加え、海洋プラントなど海上構造物の製造企業として進化するものと見られる。

＜ 韓国主要造船所の部門別受注見込み ＞

(単位:億ドル、%)

		2011		2012	
		金額	比重	金額	比重
現代重工業	造船	50	36.5	40	33.1
	海洋	87	63.5	81	66.9
	合計	137		121	
サムスン重工業	造船	60	40.3	48	36.4
	海洋	89	59.7	84	63.6
	合計	149		132	
大宇造船海洋	造船	73	56.2	33	24.8
	海洋	57	43.8	100	75.2
	合計	130		133	

出所:「造船・運送年間展望 2012 Industry Outlook」、メリッツ総合金融証券、2011年12月21日

しかし、造船所が新しく参入した太陽光発電設備の製造やこれを利用した電気生産分野の展望はそれほど明るくない。2012年の世界の太陽光新規需要は約25.1GWで、2011年の22.2GWに比べて13.1%に増えると予測されているが、その成長率は2010年の139.7%と2011年の26.9%に比べると、相対的に低調な動きとなっている。そのため、既存の主要太陽光設備の製造企業間の競争は激しくなる一方で、収益性の正常化には時間がかかるものと見られる。

＜世界の太陽光新規需要と見通し＞

(単位:GW、%)

	2010(P)	2011(F)	2012(F)	2013(F)	2014(F)	2015(F)
設置量	17.5	22.2	25.1	31.3	39.6	48.4
成長率	139.7	26.9	13.1	24.7	26.5	22.2

出所:「グリーン成長、太陽光」、Issue Paper, Korea Equity Research, 2012年1月13日

一方、風力市場の未来は相対的に明るい。2012年の陸上風力市場の規模は46.9GWで、2011年の43.9GWより約7%増えると見込まれる。これは2011年の22%より低い数値しかし、2010年の-5%よりは依然として高い水準である。風力市場全体に占める割合は小さいものの、洋上風力市場の未来はより明るい。2011年0.91GWで、2010年に比べて24%減となっているが、2012年には1.9GWで、108%増え、2015年まで最低30%の成長率を示すと予測されている。海洋プラント製造で確保した競争力を十分に活用できる洋上風力発電機の製造・設置・運営市場を韓国の造船業界が見逃す可能性は殆どないだけに、今後、これら分野での投資と生産が大きく増加することは間違いないだろう。

＜風力市場の現状及び見通し＞

a. 世界陸上風力市場の現状及び見通し

(単位:GW、%)

年	発表予定	計画	承認	工事中	完了	合計	成長率
2010					35.9	35.9	-5
2011	2.8	1.6	2.0	33.0	4.5	43.9	22
2012	3.0	16.0	10.1	17.8		46.9	7
2013	4.8	27.4	9.0	4.9			-2
2014	9.4	30.1	5.5	0.1		45.1	-2

b. 世界洋上風力市場の現状及び展望

(単位:GW、%)

年	発表・計画	資金確保・工事中	承認	完了	合計	成長率
2010				1.2	1.2	101

韓国造船政策に関する調査報告書

2011		0.91			0.91	-24
2012		1.56	0.34		1.9	108
2013	0.52	1.39	1.09		3.01	58
2014	1.9	0.39	2.63		4.93	64
2015	3.32	0.4	2.7		6.42	30

出所：「風力産業動向及び示唆点」、韓国輸出入銀行海外経済研究所、2011年11月。

参考資料

- 【慶南】「世界造船産業のメッカへ」、『Dailian』2007年8月3日付け
- 【慶南】「造船産業の青写真が出る」、『Dailian』2007年8月14日付け
- 「慶尚南道2011主要業務計画」、慶尚南道、2011年
- 【経済】「韓国は造船強国？悪質雇用強国？」、『週間京郷』2011年8月23日付け
- 「関税法施行令」、国会法律知識情報システム(<http://likimsassemblygokr>)
- 「韓国上位100位企業の平均給与額は6千3百60万ウォン」、『時事ジャーナル』2011年1月19日付け
- 「国民経済の発展のための海運・造船産業の共同发展を促求する決議案」、尹英(ユン・ヨン)議員代表
発議、2011年9月14日
- 「国土海洋部、北東アジア38号船舶ファンド認可」、国土海洋部報道資料、2011年5月19日
- 「企業の構造調整の推進方向と戦略」、企画財政部、金融委員会、2009年2月19日
- 「来月、船舶ファンド2号がスタート」、『edaily』2004年3月26日
- 「労働研究院、圧迫…国策研究さえ揺さぶる」、『ハンギョレ新聞』2011年10月6日付け
- 「労働組合組織現状簿(2009年)(1)」、雇用労働部(<http://www.moelgokr>)
- 「グリーン成長、太陽光」、Issue Paper, Korea Equity Research、2012年1月13日
- 「高まる韓国対外依存度、2008年危機の時に戻ろう」『ハンギョレ新聞』2011年8月14日付け
- 「大宇造船海洋事業報告書」、大宇造船海洋、電子公示システム(<http://dartfssorkr>)
- 「大宇造船環境報告書」発刊、『聯合ニュース』2006年5月10日付け
- 「大宇造船海洋、21年連続紛糾なしに賃金交渉妥結」、『ソウル新聞』2011年7月22日付け
- 「東西南海岸圏の発展特別法案」、国会建設交通委員長、2007年11月21日
- 「半期別発行報告書」、韓国ABC、2011年8月31日
- 「非営利民間団体の登録現状」、行政安全部、2011年10月4日
- 「非営利民間団体の支援法施行令」、国会法律情報システム(<http://likimsassemblygokr>)
- 「社内下請け実態に関する調査結果」、雇用労働部、2010年11月
- 「産業発展法」、国会法律知識情報システム(<http://likimsassemblygokr>)
- 「産業発展法(1999)」、国家記録院(<http://contentsarchivesgokr>)
- 「産業連関表(2007)」、韓国銀行、2009年
- 「産業立地及び開発に関する法律」、法律知識情報システム(<http://likimsassemblygokr>)
- 「産業立地及び開発に関する法律施行令」、法律知識情報システム(<http://likimsassemblygokr>)
- 「サムスン重工業事業報告書」、サムスン重工業、電子公示システム(<http://dartfssorkr>)

韓国造船政策に関する調査報告書

- 「船舶投資ミューチュアルファンド、来年7月にスタート」、『毎日経済』2001年6月18日付け
- 「船舶投資会社法案」、国会法律知識情報システム(<http://likimsassemblygokr>)
- 「船舶ファンド1号スタートに陣痛」、『文化日報』2002年9月12日付け
- 「船舶ファンド運用会社設立、最初からギクシャク」、『聯合ニュース』2003年1月29日付け
- 「輸出品用原材料に対する関税などの還付に関する特例法」、国会法律知識情報システム(<http://likimsassemblygokr>)
- 「市民団体が臨海公団海域の汚染地図を作成」、『聯合ニュース』2000年5月3日付け
- 「沿岸干潟のイガイから環境ホルモンが多量検出」、『毎日経済』2000年10月29日付け
- 「NHN(株)第13期四半期報告書」、NHN(株)、2011年11月28日
- 「社内下請けと韓国の雇用構造」、ウン・スミ、イ・ビョンヒ、パク・ジェソン(2011)、韓国労働研究院
- 「全南・慶南NGO、ラムサル総会のボイコットを念頭に」、『オーマイニュース』2007年11月29日付け
- 「全南の造船産業景気展望及び支援策」、全羅南道、2010年12月14日
- 「戦略産業先導企業、売上高34.1%上昇」、全羅北道報道資料、2010年12月3日
- 「北東アジアにおける経済拠点としての全北の成長を実現させます」、全羅北道、2011
- 「造船産業の構造調整及び国際競争力の強化対策」、チョン・ヨンス(2009)、予算懸案分析第26号、国会予算政策部、6月
- 「政府系研究機関等の設立運営及び育成に関する法律」、国会法律情報システム(<http://likms.assembly.go.kr>)
- 「船用資機材業界、大規模輸出商談会を開催」、『釜山日報』2011年6月13日付け
- 「造船産業の構造調整と競争力向上に向けた対策」、企画財政部、知識経済部、金融委員会、2009年4月30日
- 「造船輸出が過去最大の活況、関税支援がその追い風」、『租税日報』2007年8月21日付け
- 「造船業界の生産・技術統合をめぐる韓日間の競争が激しい」、『聯合ニュース』1996年6月5日付け
- 「造船・運送年間展望 2012 Industry Outlook」、メリッツ総合金融証券、2011年12月21日
- 「造船資料集2011」、韓国造船工業会、2011年
- 「労働経済学:理論と改革政策」、チョ・ウヒョン(2008)、ソウル、法文社
- 「韓国市民社会団体(NGO)の歴史と現状、そして展望」、チョ・ヒョン(2000)、ソウル、韓国現代史統合データベース、コリアコンテンツラボ
- 「主要貿易動向指標」、KITA、2010
- 「中小造船メーカーの退出、吹き荒れる構造調整の対象になるのは?」、『Moneytoday』2010年3月23日付け
- 「中小造船協会創立…中国成長に積極的な対応が必要」、『プライム経済』2008年5月21日付け
- 「地方自治体」、ネイバー知識辞典(<http://www.naver.com>)
- 「大統領府、東西南海岸圏の発展特別法を補完すれば受け入れる」、『京郷新聞』2007年11月25日付け

韓国造船政策に関する調査報告書

- 「漢拏グループ構造調整の成功事例」チェ・トヨル(2006)、経営教育研究、vol 9、no 2:149-173
- 「風力産業の動向及び示唆点」、韓国輸出入銀行海外経済研究所、2011年11月
- 「河東カルサ湾、造船産業団地開発の本軌道に」、『聯合ニュース』2011年4月14日付け
- 「韓国産業の発展ビジョン2020」、KIET、2006
- 「韓国標準産業分類」、統計庁、2008
- 「韓進重、経営危機になっても韓国では整理解雇できないのか」『韓国経済新聞』2011年10月9日付け
- 「海上警察、海洋汚染など67件摘発」、『聯合ニュース』2004年11月11日付け
- 「現代三湖重、5年連続紛糾なしに妥結」、『アジア経済新聞』2011年7月28日付け
- 「現代重工業、漢拏委託経営の背景に注目」、『京郷新聞』1999年8月31日付け
- 「現代重工業、17年連続紛糾なしに賃金交渉に妥結」、『アジアトゥデイ経済』2011年7月22日付け
- 「現代重工業事業報告書」、現代重工業、電子公示システム(<http://dart.fss.or.kr>)
- 「現代重工業、鄭夢準(チョン・モンジュン)長男が入社…3世経営の開幕か」、『スポーツソウル』2011年8月10日付け
- 「韓国経済20年の再照明」、ホン・スンヨン他(2006)、ソウル、サムスン経済研究所
- 「基盤産業の振興と先端化に関する法律」、金景梓(キム・ギョンジェ)議員代表発議、2011年5月2日
- Alford, Robert R. and Friedland Roger (1985), *Powers of Theory, capitalism, the state and democracy*, NY, Cambridge University Press.
- Barker, Chris (2005), *Cultural Studies: Theory and Practice*, London, Sage.
- Cho, Yoon Je (1999), The Financial Crisis in Korea: Causes and Challenges, in *Rising to the Challenge in Asia: A Study of Financial Markets, vol 7- Republic of Korea*, Asian Development Bank, December.
- “Global Offshore Drilling Pace Continues to Gather Steam,” RIGZONE, Sep 2, 2011.
- “Government,” wikipedia (<http://en.wikipedia.org>) (accessed on Sep 2, 2011)
- 「KIET 2010年次報告書」、産業研究院、2011年4月
- Korea-Memorandum on the Economic Program, IMF, Dec 3, 1997 (<http://www.imf.org>)
- “Korea, Republic of,” WTO (<http://stat.wto.org>)
- Krugman, P.R. (1991a), *Geography and Trade*, Cambridge: MIT Press.
- Krugman, P.R. (1991b), “Increasing returns and economic geography,” *Journal of Political Economy*, 99, 483-499.
- 「Lessons from Japanese Yards」, Mirae Asset, Jan 6, 2011.
- 「OECD加盟と韓国経済」、『韓国日報』1997年1月3日付け
- “Public Policy,” wikipedia (<http://en.wikipedia.org>) (accessed on Sep 2, 2011)
- 「Renewables 2011 Global Status Report」, REN21, 2011.
- Sakong, Il (1993), *Korea in the World Economy*, Washington, D.C., Institute for International Economics.
- ship2yard.com (<http://www.ship2yard.com>) (accessed on Aug 10, 2011)

韓国造船政策に関する調査報告書

“State,” wikipedia (<http://en.wikipedia.org>) (accessed on Sep 2, 2011)

「2010年度産業団地要覧」、韓国産業団地公団、2009年12月

「2010年度全国専門大学の入学定員」、教育科学技術部(<http://www.mest.go.kr>)

「2010全国産業団地統計」、国土海洋部、2011年3月

「2011年度全国大学募集位別の入学定員現状」、教育科学技術部(<http://www.mest.go.kr>) 「2011年8月18日環境労働委員会会議録」、国会環境労働委員会、2011年8月18日

「2011主要業務報告及び計画」、韓国造船海洋資機材工業協同組合、2011年9月

「2021新たな蔚山づくり」、蔚山広域市、2007年

参考URL

慶尚南道(<http://www.gsnd.net>)

慶尚北道(<http://www.gb.go.kr>)

教育統計サービス(<http://cesi.kedi.re.kr>)

国家統計ポータル(<http://www.kosis.kr>)

ネイバー国語辞典(<http://krdic.naver.com>)

ネイバー百科事典(<http://100.naver.com>)

大宇造船海洋技術教育院(<http://job.dsme.co.kr>)

大韓民国国会(<http://www.assembly.go.kr>)

大韓民国電子官報(<http://gwanbo.korea.go.kr>)

法律知識情報システム(<http://likms.assembly.go.kr>)

釜山広域市(<http://www.busan.go.kr>)

産業研究院(<http://www.kiet.re.kr>)

産業立地情報システム(<http://industryland.or.kr>)

サムスン重工業(<http://www.shi.samsung.co.kr>)

蔚山広域市(<http://www.ulsan.go.kr>)

全羅南道(<http://www.jeonnam.go.kr>)

全羅北道(<http://www.jeonbuk.go.kr>)

中小造船研究院(<http://www.rims.re.kr>)

韓国産業団地公団(<http://www.e-cluster.net>)

韓国造船工業協同組合(<http://www.kosic.or.kr>)

韓国造船技術研究組合(<http://www.ksra.re.kr>)

韓国船用資機材工業協同組合(<http://www.komea.kr>)

韓国造船工業会(<http://www.koshipa.or.kr>)

韓国海洋研究院(<http://www.kordi.re.kr>)

現代重工業技術教育院(<http://tei.hhi.co.kr>)



この報告書はボートレースの交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。

韓国造船政策に関する調査報告書

2012年（平成24年）3月発行

発行 日本船舶輸出組合

〒105-0001 東京都港区虎ノ門3-2-2 虎ノ門30森ビル
TEL 03-5425-9673 FAX 03-5425-9674

財団法人 日本船舶技術研究協会

〒107-0052 東京都港区赤坂2-10-9 ラウンドクロス赤坂
TEL 03-5575-6426 FAX 03-5114-8941

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。