

研究ノート 韓国造船事情

—韓国造船業は日本を凌駕するか—

山 本 興 治

1. はじめに

本ノートは、この間の産業構造調整論議において、造船—衰退産業という論調が既に定着してしまった観がある中、そうした見解の認識素材ともなった韓国造船業の実力と展望を、改めて見極めんとしたものである。

86年6月のいわゆる海造審の第2次合理化答申による造船設備の削減と、業界の縮小・集約再編の実態については既に別に見ておいたところだが、筆者はそこに集中的に表現されている、一国のあるいは一地域の産業構造調整を、ハイ・テク一辺倒に収斂させた「技術立国主義」の思想に疑問をもち^[L4. ~5 ページ]つ。そこでは大資本中心の発想から、造船は中進国型産業と論断されているが、それならその先頭を切っている韓国の実情は虚心にどうなのか。短いながら訪韓の機会^{*}を得た直後に、ささやかなノート整理をしておいた^{**}い。

* 88年10月下旬同学の堀内隆治氏、吉津直樹氏等と訪韓、19日・20日の両日で中手の大鮮造船(株)、業界4位の大韓造船公社、1位の現代重工業(株)を訪問、懇談の機会を得た。この計画にご協力いただき、アポイントメントの手続きをとって下さった釜山大学校教授 李海珠氏はじめ、訪問先関係者に衷心よりお礼申し上げたい。

** 本文中の文節肩に掲げたアルファベットは、末尾に挙げた参考資料からの引用を示している。

2. 韓国造船業の概況—87年実績を中心に—

受注から売り渡しまで1～2年の長期を要し、かつ世界市況に過敏なまでに反応するという造船業の固有の性格から、その年の建造量と受注量が著しい乖離を示したり、正反対の動向を見せたりすることがままある。87年の韓国造船業の数字はまさにそうなのであるが、この場合、実勢を表わす数字として建造量以上に受注量が重視されるのは当然であろう。

表—1 1987年度世界造船市況 (単位：千G/T, %)

	受 注 量		建 造 量		受 注 残 量	
	物 量	構成比 (%)	物 量	構成比 (%)	物 量	構成比 (%)
日 本	4,771	34.7	5,633	46.9	5,038	22.3
韓 国	4,160	30.2	2,077	17.3	6,021	26.7
AWES	2,573	18.7	1,924	16.0	4,510	20.0
其 他	2,264	16.4	2,381	19.8	6,973	31.0
世界合計	13,768	100.0	12,015	100.0	22,542	100.0

[出所] ロイド統計—巻末資料A, 74ページ

そこで、まず受注面からみて、87年の世界造船市況は底打ちの海運景気が回復の兆しを見せたことから前年比8.7%増加したのだが、表1で見るとく、なかでも韓国は4,160千G Tと、世界のシェアも初めて30%を越えた。これに対し日本は13.5%の減、4,771千G Tで20年ぶりに4割を切り34.7%であったから、^[A, 74ページ] 韓国の急迫がよく分かる。

特に受注残量に至っては、前年比42.7%の延びで、^[E, 84ページ] シェアは26.7%ながら日本を追い抜いて、史上初めて世界1となった。これが前述、造船=N I E S・中進国型産業という論調の最大の追い風ともなった。

これと対照的に、建造量は1,923千G T, 1,125百万ドルと前年比それぞれ

れ29.2%、37.2%の減少^{〔A, 76ページ〕}—特に金額的には前々年比53%減^{〔E, 84ページ〕}—を記録し、表1の世界シェアも日本にはるか及ばない。付言ながらこれは、85年当時の受注減と低船価受注を反映したものである。

一方、建造能力は韓国造船工業協会公称で461万GT—実質300万GT強一と、82年当時とはほぼ等しい。その年大宇造船の設備拡張が完成をみたのだが、以降^{〔E, 81ページ〕}拡張計画はなく、その反面、日本のような削減もない。韓国造船業はまだ極めて若いのである。

総じて、現代重工業を筆頭とした大手4社の技術水準の向上と、狭まったとはいえ87年末で約8%有利といわれる日本との価格競争力^{〔E, 86ページ〕}の存在で受注が伸び、アウトサイダー的地位を脱して造船先進国としての地位を築きつつあると言えるだろう。

表-2 主要造船会社の生産能力

会社名	最大設備 (千DWT)	生産能力	
		ドライドック	バース
(大手)			
現代重工業	1,000	7	2
大宇造船	1,000	3	2
三星重工業	250	2	—
大韓造船公社	150	3	4
(中手)			
大 鮮	18	2	5
大 東	8	—	8
東 海	12	1	3
信 亜	15	—	5
仁 川	60	2	3
KOREA TACOMA	8	1	—

〔出所〕 韓国造船工業協会—巻末資料E, 82ページ

少し詳しく、企業毎シェアに踏み込んでおくと、年度末で249を数える登録業者は大・中・小及び修理と4グループに区分できるが、このうち大手4社だけで建造能力の90%を越える。^[E, 81-2ページ]大手・中手の建造能力を表2に掲げておくと、この内720haの敷地に100万DWTドックと含め7ドック、2バースをもつ現代重工業は、公称建造能力240万GTと、既に三菱重工業を凌駕する世界最大の造船会社といわれる。設立は蔚山に73年12月、88年8月の従業員数は21,735名—うち造船部門は12,577名—^[B]で、現代自動車と並ぶ現代財閥グループの核企業である。

つぎの大宇造船は、81年巨済島に100万DWTドックを造り、公称能力130万GT、石川島播磨に比肩する韓国のNo.2である。また第3位の三星財閥系・三星造船も79年巨済島に25万DWTドックを完成させた。そして釜山の大韓造船公社だけは、1937年創立という古い歴史をもち、68年に民営化されている。^[H, 4ページ]同社は財閥に属さず独立系で、商社機能が弱くまた輸出船の設計ミスによる損失を契機に経営危機に陥り、現在会社更生法適用中の再建途上企業である。^[C]

以下、中手の6社はたかだか総計で公称26万GTの建造能力を有するにすぎず、^[E, 82ページ]残余は木造漁船中心の小規模造船所である。

要するに韓国造船業は、特に第3次および第4次経済発展5ヶ年計画下の重化学工業化推進政策で、外貨獲得という役割も担って育成・増強されたマザー・インダリストーリーだった。^[E, 84ページ]そして87年建造量中、4大手で98.6%—うち現代だけで61.1%—、同年末受注残量で97.8%を占める寡占型産業となっている。^[A, 77ページ]

ここで造船業の国民経済上の地位を概観するが、総じて80年代前半までの上昇気流と大きく様が変わりして、陰りがみられる。すなわちGNP比では83年の3.7%から87年3.5%へ、特に全輸出金額にしろるシェアは同15.4%から2.4%へと大きくダウンしている。また従事者数もピーク時84年末の76千人から87年末の57千人へ24.5%減、^[E, 81ページ]製造業全体に占める同シェアも3.3%から2.6%—但し83年から86年—へと縮小している。これらの兆候

は、同期の自動車・エレクトロニクス産業の急成長と好対照をなしている。^[E, 81ページ]

3. 韓国造船会社の経営状況

表-3 韓国造船4社の87年の決算

(カッコ内は86年, 単位億ウォン, ▲は赤字)

	売上高	当期利益
現代重工	9,550 (12,146)	0.32 (2)
大宇造船	5,130 (7,030)	▲690 (▲446)
三星重工	5,570 (4,366)	▲90 (▲283)
大韓造船	— (3,011)	— (▲94)
韓国造船 工業協会 (12社合計)	— (31,371)	— (▲886)

[出所] 巻末資料K, 26日

前述のように世界的シェアの急増と、国民経済的地位の後退という対照のなかで、造船会社の経営状況は簡略に“利益なき繁忙”の一言に集約される。表3にみられるごとく赤字を累積させており、たとえばNo.2の大宇では造船に進出して8年間一度も黒字決算がないという。^[K, 26日] 中手の大韓造船でも、新造船は赤字で修理部門で埋め合わせを図っている。会計上の唯一の黒字会社・現代重工業でさえ、87年度決算営業利益では255億ウォンもの^[B, 損益計算書] 損失で、「ハンドメイドな黒字」と告白せざるをえないのが実態である。^[K, 26日] 前節でみたように、現代重工業の稼働以降の韓国造船業の立ち上がりは、オイル・ショックによる世界不況への突入と機を一にしており、本格的な好況とか造船ブームとかを一度も経験したことがない。^[G, 37ページ]

赤字要因を拾い上げてみるとまず、87年には船価が前年比20%増だとい

ってもピーク時の7割程度にすぎず^{〔A, 75ページ〕}、そしてこの若干の船価上昇も、以下列挙するコスト面からの諸圧力を相殺することが出来なかった。

第1にウオン切り上げ。圧倒的比重をしめる輸出船では受注契約がドル・ベースのため、ウオン売上減少が顕著である。ウオンは1年半で18%切り上がり、なお騰勢やまぬ。輸出船取り引きにドル融資してきた韓国輸出銀行も、自らの赤字経営から融通性が低下し^{〔I, 21ページ〕}、「返済はウオンで」と迫るようになったため、為替差損を造船会社自身がかぶることとなった^{〔K, 26日〕}。

第2は賃金高。6.29民主化宣言に続く87年8～9月の労資紛争で、賃金は15%引き上げられたが、これは人件費を15%として製造原価を約2.3%上昇させることとなる^{〔A, 77ページ〕}。賃金は2年で37%上がったともいわれるが、特に工具層の賃上げが激しかったのである^{〔K, 26日〕}。

第3に機器・資材高。厚板は87年には年初のトン当たり260ドルから、年末には360ドルへと40%高を記録し^{〔A, 77ページ〕}、ひき続き騰勢にある。さらに、いまだ30～40%を輸入せざるをえない輸出船用の機器・資材類が、円高で高値になった^{〔K, 26日〕}。

こう見てくると、前節で述べた87年の受注実績も採算より操業度を重視した受注攻勢にあった、と言わざるをえない。英米語に堪能で、国際的視野も広く、日本一形式的・官僚的な営業活動—を凌駕するマーケティング^{〔F, 33～5ページ〕}・テクニクが事実だとしても出血受注に支えられてのことだった。このようなことは長続きするわけではなく、1.5～2年分はある史上最高の受注残量^{〔E, 84ページ〕}も相まって猛省を迫られる。

4. 業界・経営の問題点

88年に入ってこの猛省は、赤字受注防止の社内基準が作られるという経営対応を生みだし^{〔B〕}、業界でも「昨年末より船価が30%以上高くないと受注しない」という申し合わせがあるという記事に反映してくる。日本の公正取引委員会に当たる公正去来委員会も、この受注価格引き上げを各社の社

内目標として黙認という。こうして価格をめぐる船主と造船会社の応酬は激化せざるをえないが、後述のように、88年の韓国の受注は大幅減の予測である。こうした船価と受注量の市場論的矛盾を、韓国造船業の構造的要因に置き換えれば、つぎのような問題点が浮上してくる。

表一４ 船舶需給状況 (千GT, %)

年 度	1983	1984	1985	1986	1987
供 給	1,790	2,529	2,994	2,865	2,093
うち国内建造A	1,286	2,280	2,796	2,715	1,923
うち輸入 B	504	249	148	150	170
需 要	1,790	2,529	2,944	2,865	2,093
うち内需 C	841	445	477	606	753
うち輸出 D	949	2,084	2,467	2,259	1,340
輸出比率D/A	73.8%	91.4%	88.2%	82.5%	69.7%
輸入比率B/C	59.9%	56.0%	31.0%	23.9%	22.6%

〔出所〕韓国通産省一巻末資料E, 86ページ

まず需要面から見て、表4に示されたように、これまで8割以上が輸出船という輸出指向の戦略産業だった。87年の輸出は建造実績で物量の69.7%、金額の75.9%とそれぞれ史上最低を記録したとはいえ、日本の輸出依存率54.2%、西ドイツのそれ28.8%に比べ高率である。対照的に国内の船舶需要は82年頃までは約8割が輸入船に依存しており、それも中古船指向だったのである。80年代も半ばになって、政府も海運金融政策を中古船輸入阻止政策に改め、87年の輸入依存率は22.6%まで急落した。^{〔E, 85ページ〕}表5から、87年には計画造船や外資調達で国内船受注の著増が伺えるが、その絶対量においてやはり造船業は輸出依存型で、この体質は容易に変わりそうもない。内需の支えのなき産業発展は、為替高とともに絶えざる赤字受注に脅

かさねざるをえない。

表—5 受注量と受注金額

年 度	1983	1984	1985	1986	1987
(国内船)					
千 G T	269	306	437	390	1,075
百万ドル	184	141	188	180	668
(輸出船)					
千 G T	3,829	2,249	931	3,119	2,363
百万ドル	2,849	2,289	606	1,480	1,182
(合 計)					
千 G T	4,098	2,555	1,368	3,509	3,438
百万ドル	3,033	2,430	794	1,660	1,859

〔出所〕韓国造船工業協会—巻末資料E, 84ページ

また一方で、韓国造船業の建造船は、船種的にも低付加価値船が圧倒的
 比重をしめしている点も看過出来ない。87年においてもタンカー、バルク
 ・キャリア等低付加価値船が87.7%をしめ、コンテナ船、ケミカル・タン
 カー船、自動車専用船等高付加価値船は12.3%にすぎない。^{〔E, 84ページ〕}世界の海運マ
 ンから韓国造船技術の向上と健闘を称える声も多くなったが、反面「日本
 で建造する方が安全度が高い」と、いまだ日韓の技術格差を強調する意見
^{〔F, 32~36ペ}
 も強い。なにも他国の声でなく、韓国のレポート自身が日・欧との技術差
^{ージ〕}
^{〔E, 87ページ〕}
 を認めているのである。

ところでこの技術差は、造船親会社の設計や工程スポット、スポットで
 のハイ・テク技術の投入、建造自動化率の向上によってのみ解決するもの
 ではない。造船は総合組立産業であるという性格から、源流の機器・資材
 工業の技術水準を含み、さらにトータルな意味での生産システムから管理
 技術が問われるのである。

政府は80年代始めに機器・資材国産化計画を立て、267品目を指定したが、83～87年中に165品目の開発に成功した。^[E, 85-6ページ]87年には汎用性が高い板型熱交換器など9品目の共同開発を完了させ、88年度においても不活性ガス供給装置など16品目を指定した他、42品目に対し品質・性能検査を強化し、国産機資材使用率向上を図っているという。^[A, 78ページ]この他、浦項総合製鉄所の急成長に代表される厚板品質の向上等で、造船機資材自給率は高まったと言われつつも、輸出船では50～75%の水準にすぎない。不足分の90%は競争相手の日本に依存しており、ここに「いまだ幼時産業段階だ」と自嘲せざるをえない論拠がある。^[E, 86ページ]

ここでいう機資材工業を、どのような形でアセンブリー工程と連結するかということは、生産システム上また企業論上注意を要するところだが、韓国でも「母企業との系列化での生産体制整備」とか、^[A, 79ページ]「すそ野を支える中小企業の育成」とか日本型のピラミッド構造がモデルとされてきた。^[K, 28日]その上で現状は、韓国造船機資材工業協同組合自身が資金不足・注文ロット不足で新設備投資を行えず、また経験的なソフト技術の未形成もあって、結局日本からの安易な輸入に頼り自前のシステムが育たない、と嘆かざるをえない実状である。^[K, 28日]

技術を人的資源論の立場から見て、中間管理職の育成が指摘され続けている。造船工学科を持つ大学が4校、定員360名、専門学校が4校、同560名、合計920名と日本の大学8校、360名と比べても規模上多いと言われている。^[J, 7ページ]しかし所詮、立ち上がりが若いことからくる経験不足が否めない。例えば三星重工業の場合、海洋・船舶部門の課長は約120人いるが、平均年齢34歳、社歴平均9年足らずである。韓国はスカウト社会で、中間管理職自身も年間10～20%会社をかわる、といわれる。^[K, 29日]それゆえ自分を高く売り込むため、個人ベースでノウハウを抱え込み、部下に積極的に教えたがらない。企業としての技術の伝承、システムとしての技術が問題視される所以である。

以上、広い意味での技術＝生産システム上の問題の他、非価格競争力に

係わる部分として輸出金融や財政助成の見劣りが強調されている。韓国の輸出金融条件はほぼOECDのガイドライン基準で、唯一、韓国輸出入銀行を通した延べ払い資金援助であるのに対し、日本では商社・リース会社・保険会社の低利子かつ長期償還のプライベート金融が発達している。また西欧でも、EC委員会の第6次造船指令で87年から4年間、加盟国が契約船価の28%まで助成出来る制度をとっている。

さらに、寡占体制の反面、大手でも造船專業度が60~70%と高く、過敏な造船市況に弱い経営體質を持っている。日本の大手の場合には專業度を既に10~20%の線まで落としてきたことから、それに習って産業プラント、エネルギー等非造船分野進出による、経営多角化の必要性が訴えられている。

5. 展 望

前節のように見てくると、技術上・生産システム上・金融財政上・経営體質上韓国造船業が抱える問題点は、意外に根が深いというべきだろう。それはR&D投資を先進国並に2%水準に高めるとか、自動化率を向上させるとかで単純に片づくものではないだろう。

国内造船業界の協力・協調と政府援助が、総合力向上にプラスする可能性はある。しかし今は、海運の長期低迷への対応上、船舶供給者としての世界的市場秩序形成が求められている時期なのである。これまでの抜け駆け的な出血受注は自省を迫られた。その途端、88年の受注実績見込みは270万GTと前年比35%もの減で、日本の半分程度となり、世界に占めるシェアも22.7%へと急落した。

こう見てくると、88年3月までの第2次合理化期に、しばしば合理化推進論者の口に上った「日本の造船は、すぐに(=90年代中頃までに)韓国に追い抜かれる」という言質の信憑性は薄いというべきだろう。韓国造船工業協会自身が88年初予測で、建造量基準でみた韓国のシェアは、この年史

上最高の29.6%を記録した後、92年には22.7%まで低下すると推計^{〔E, 87ページ〕}している。確かに造船各社の歴史は浅く、設備償却が進んでいないため受注渴望に駆られ易いが、反面最近では、輸銀の貸し出し実績もシリ貧で、韓国産業銀行資金も他成長分野に流れている、という指摘^{〔K, 28日〕}が重要である。韓国産業近代化史上、マザー・インダストリーとしての魅力はすでに造船にはなく、自動車・エレクトロニクスに移ったと考えれば、この視角からも、当分日本がメイン・サプライヤーとして役割を引き受けねばならない理由が存在する。

88年世界の新造船受注量は、大方の期待を裏切って、前年比13.5%減の1,190万GTに留まる見込みである。減少分の8割方は韓国の分で、日本は前年比53万GT増の530万GT、世界シェアも改めて44.5%に回復させた。

88年8月、世界船舶市場見通しから海造審は86年6月答申の建造量予測値を下方修正し、回復期を遅延させ90年代後半とした。^{〔M〕}業界多難期は続く。とはいえ韓国の状況をかくのごとく認識すれば、日本の政策対応も、これまでのハイ・テク一辺倒の大手中心縮小・再編とは異なったものが要請されるのではないだろうか。

(1989.1.8)

〔参考資料〕

- A. 韓国産業銀行調査月報（ハングル文）88年3月。
- B. 現代重工業・現代財閥グループ資料およびインタビュー・メモ。
- C. 大韓造船公社インタビュー・メモ，88年10月19日。
- D. 大鮮造船インタビュー・メモ，同。
- E. KDB「Industry in Korea 1988」
- F. J. ノーマン「北政からみた日本と韓国の造船業」『造船界』第158号，87年1月。
- G. 林達雄「日韓造船交流の意義」同，第152号，86年1月。

- H. 劉珏鐘（社団法人韓国造船工業協会会長）「韓国造船工業の進路」同，第145号，84年12月。
- I. 編集部「最近における韓国の新造船受注について」同，第142号，84年5月。
- J. 吉田 滋（海事産業研究所）「韓国造船業の動向」同，第134号，83年1月。
- K. 塚本章人記者「脅威の裏側—アジア造船事情」朝日新聞88年7月26日～29日。
- L. 拙稿「造船不況下の資本処理と労働力処分に関するノート」日本科学者会議山口支部『地域研究山口』No.13，88年10月。
- M. 海造審 造船対策部会「今後の造船業のあり方」88年8月23日。
- N. 海事プレス，88年12月23日付。

なお資料A～Eは88年10月訪韓期に入手したもの。Aの訳出は下関市立大学学生 中尾勝典君による。記して感謝したい。