

第1章

韓国の重化学工業化政策と「財閥」

——朴正熙政権期の造船産業を事例として——

はじめに

1973年1月、朴正熙大統領は年頭教書において重化学工業化宣言を発表した。鉄鋼、機械、造船、化学、非鉄金属、電子という6産業の育成を目指したものであり、70年代末まで実施された。韓国の経済成長における国家の役割を論じるさい、この政策をどう評価するかは重要な論点となってきた。

こうした個別産業育成政策が資源配分を歪めるものであり、きわめて非効率であったとしてマイナスの評価を下す論者と、産業発展にはそうした政策の実施が不可欠であったとしてプラスの評価を下す論者がいる。しかし、実際にどんな政策が実施され、それに民間企業がどのように答えたのかに関する実証的な研究はまだ不足している。その穴を埋めるためには、個別産業のレベルに下りた分析が必要であろう。

本章の課題は、造船産業を事例としてとりあげ、韓国において政府の意図、実施された政策の内容、企業行動の3点が、産業発展にどのようにかかわってきたのかを明らかにすることにある。造船産業を選んだ理由の第1は、重化学工業化政策の対象業種のひとつであったということである。第2は、資本の懐妊期間が長く、多額の資金を要するという産業上の特性から、日本、西欧諸国、米国など、いずれの国でも政府が強力な助成策を実施する傾向が

あり、韓国もその例外ではなかった。そのため強力な政府介入のもつインプリケーションを引き出しやすいことである。第3は、現在、日本に次ぐ世界第2位のシェアを占めるまでに成長した産業であり、産業発展の成功例としてとらえることができることである。

分析の対象とする時期は朴正熙政権期の1960年代から70年代である。重化学工業化政策が実施されたのが70年代であるにもかかわらず、なぜ60年代から論じるのか。それは、韓国の重化学工業化政策が70年代に突然始まったものではなく、実際には朴正熙政権の成立当初から重化学工業を育成しようとする意図が存在し、マクロ均衡を指向する政策とバランスをとりながら、60年代を通じて底流に生き続けていたと、筆者が考えるためである。造船産業の育成政策は、そのひとつの現れであったとみなすことができる。とりあげる事例は造船産業一つであるが、重化学工業化政策全体の流れと関連づけながら論じてみたい。次節では、政治経済学的アプローチをとった先行研究の論点を整理したうえで、本章の視角を提示してみたい。

第1節 本章の課題と構成

1. 先行研究の整理

ここで、韓国における国家と経済成長の関連を論じた先行研究の論点を簡単に整理してみよう⁽¹⁾。まず一方の極には市場中心的なアプローチがある。新古典派経済学者は、1960年代半ばにそれまで実施されてきた輸入代替工業化政策が放棄され、輸出指向工業化政策がとられたことを重視する。これにより韓国が自由貿易体制の枠組みのなかに組み込まれたとみなし、市場原理にもとづく開発戦略の採用が経済成長を導いたと考える立場である⁽²⁾。

もう一方の極には、韓国の経済成長が政府の強い介入によって導かれたと論じる国家中心的なアプローチがある。アムスデン (Amsden) は、後発工

業国であった韓国が経済発展をとげるためには政府の強い介入が不可欠であり、政府が補助金の支給などによって価格メカニズムを歪曲したことが、経済発展を導いたという見解を提示した (Amsden [1989])。そして、政府の与えた特恵がレント・シーキングの温床とならず、企業を生産的な活動に向かわせた理由として、政府が企業に対して規律 (discipline) を行使した、すなわち政府が与える特恵に対して、企業は輸出をはじめとする実績の達成によって答えなければならないという互惠性 (reciprocity) が働いたことを重視している。

政治学による分析を通じて権威主義政権の権力の限界を主張し、民間企業のイニシアチブを強調する議論も数多く出されている。例えば磯崎は、自動車産業を事例として、1970年代の経済開発において国家の役割が大きかったことを認めつつも、個別企業が政府から一方的に指導されて活動するのではなく、企業間の競争のなかで国家の産業政策の方向性をみながら経営戦略を選択していたとして、その自主性を強調した (磯崎 [1995])。キム・ウンミ (Kim Eun Mee) は、開発志向国家の性格が時期を経て包括的なものから限定的なものへと変容したことを強調した。包括的な開発志向国家が成立していたとされる60年代から70年代においても企業の自主性がある程度みられたことを強調している (Kim [1997])。一方、リー・ジョンチャン (Rhee Jong-Chan) は、70年代に重化学工業化政策の実施を通じて国家と企業の支配連合が形成されたが、70年代末の重化学工業投資調整においてそれが崩れ、権威主義国家の能力の限界が露呈したと主張した。しかし、その後の全斗煥政権期に実施された不実企業⁽³⁾整理においては、再び国家と企業の支配連合が復活して政策の実施能力が高まったとして、国家の能力が一直線に後退していったとはみなしていない (Rhee [1994])。こうした権威主義国家の能力の限界を強調する論調がある一方で、リー・ヨンホ (Lee Yeon-ho) は全斗煥・盧泰愚政権期にも朴正熙政権に引き続き国家の自律性が継続していたと考えた (Lee [1997])。対照的に、文正仁 (Moon Chung In) は、全斗煥・盧泰愚政権期に「財閥」⁽⁴⁾のパワーの向上により国家企業関係が不安定化した

と主張した (Moon [1994])。

造船産業を事例とした本格的な政治経済学的研究を行ったのは、金周煥である (金 [1999])。分析対象としている時期は1970年代～80年代である。アムステンの価格歪曲化仮説を分析枠組みとして用いており、国家企業関係の多様性に着目し、三つに類型化した。金周煥は、新規参入過程での企業発展類型は、国家との関係における選好実現の独自性、企業活動の結果に対する自己責任性という基準により、自主的危険負担型 (autonomous risk-taker)、依存的危険共有型 (dependent risk-sharer)、半自主的危険適応型 (semi-autonomous risk-adapter) に分類できると主張した。現代造船は自主的危険負担型、大字造船は依存的危険共有型、三星造船は半自主的危険適応型に区分できるとしている⁽⁶⁾。企業成果の評価は財務諸表を用いて行っている。自主的危険負担型は、企業が自らリスクを負うことによって発展するタイプで、企業成果は良好であった。依存的危険共有型は、企業が自らすべてのリスクを負うのではなく、政府に対する依存度が高いため、企業成果は悪かった。半自主的危険適応型は、両者の中間に位置するものである。そして、現代の場合は、良好な成果をあげたことがグループの他産業に対する新規投資の許可と金融支援につながり、規律の行使が働いたとして、アムステンの枠組みがあてはまるとみなしている。しかし、大字の場合は経営の悪化にもかかわらず、市場から退出させるというペナルティーを科することなく、規律が行使されなかったため、あてはまらないとしている。民間企業の対応と自主性に着目した点では磯崎と立場を同じくする。しかし、政府の強い介入があり、それが産業発展に大きな役割を果たしたとされる造船産業を事例としながら、なおかつこうした立場をとっていることは注目に値する。

このほか裴錫滿の研究は、1950年代に大韓造船公社の資本蓄積が失敗した要因について分析したものである (裴 [1994])。その要因として、技術の後進性、海運産業の未成熟さによる新造船需要の不足、自己資本の不足をはじめとする財務の不健全性をあげている。従来の帰属企業⁽⁶⁾に関する研究が民営化過程における腐敗に焦点をあて、三白工業⁽⁷⁾を中心とした軽工業につい

ての研究が多かったのに対し、帰属企業の資本蓄積の実際を究明し、重化学工業部門を研究対象とした大韓造船公社に関する詳細な実証研究の成果として評価することができよう。

2. 本章の視角

以上で検討したように、韓国研究における政治経済学的アプローチは、当初みられた市場か政府かの二分法を止揚し、企業と政府の相互作用に焦点をあて、時期による両者のパワーバランスの変化に着目したり、制度分析の枠組みを利用したりするものが主流となってきている。本章の問題意識は、こうした潮流の延長線上にある。産業発展において政府か企業のどちらかが決定的な役割を果たしたとは考えず、両者の相互作用に着目する。

事例としては造船産業をとりあげる。金周煥が造船産業を事例とした本格的な研究を行っているが、それとは違った視角から分析する。金周煥は主として1970年代～80年代を分析の対象としているが、本章では60年代～70年代を対象としたい。造船産業の発展が本格化したのは70年代以降であるが、結果的には失敗だったとはいえ、60年代にも造船産業育成政策はさまざまな形でとられていた。なぜ造船産業を育成しようとしたのか、政府の意図を知るうえで、60年代から分析するのが適当であると考え。本章では、金周煥が国家企業関係に焦点をあてているため論じられていない部分を補うという意味で、政策の目的とその内容および企業行動に焦点をあてて分析したい。また、金周煥はパフォーマンスの相違に着目して財閥間の多様性を主張しているが、本章では、むしろ「財閥」の形成という側面から、3社の共通性に着目してみたい。金周煥の提示した3類型は説得力があり、本章はその枠組みの有効性に反対するものではない。金周煥が論じなかった別の側面に焦点をあてるという意味である。

以上の問題意識に立って、本章では次のような仮説を提示する。第1に、造船産業の発展においては、政府の強力な介入が存在した。1960年代から70

年代にかけて、政府は造船産業を育成するという明確な目的をもち、さまざまな助成措置をとった。その背景には、重化学工業の育成を重視した朴正熙大統領の一貫した経済政策観があると考えられる。朴正熙大統領が5・16軍事クーデタ直後に掲げた経済政策は内包的工業化戦略と呼ばれ、経済的自立化のため重化学工業の育成を企図した輸入代替工業化戦略であった。これは当時の経済状況からすればあまりにも野心的であり、インフレや外貨不足をもたらした。経済的な行き詰まりに加え、政策作成者の権力基盤の弱さ、民間企業の不支持、米国の拒否権発動、計画達成に必要な外資導入の失敗といった要因がはたらいて、内包的工業化戦略は放棄され、輸出指向工業化政策が開始された(木宮 [1994])。しかし、内包的工業化戦略は完全に放棄されたわけではなく、形を変えて60年代を通じて継続した。そして、60年代末、四大核工場計画の策定を経て73年に重化学工業化政策が発表されるに至って本格的な重化学工業化政策が開始された。造船産業育成政策は、その一環であったと考えられる。スターン (Stern) らの研究のように、60年代には個別産業育成政策が存在せず、70年代に至って突然、重化学工業化政策が始まったかのごとくみなす見解があるが (Stern et al. [1995])、これが誤りである点を強調したい。

第2は、権威主義体制と称される朴正熙政権のとった産業政策は、プラグマティックであったという仮説である。権威主義体制下で、支配者は特定のイデオロギーに制約されることがなく、プラグマティックに政策を決定することができる。全体主義体制においてみられるように大衆を動員することはない。すなわち政治的動員は制限されている。ただし、まったくイデオロギーを放棄するのではなく、愛国心、ナショナリズム、経済開発、社会正義、秩序など、包括的な価値を標榜し、イデオロギッシュなスタイルをとろうと試みる傾向は強い。こうした特徴は、朴正熙政権に適用することができる。第1の仮説で提示したように、朴正熙政権は一貫して造船産業を育成する政策を実施したが、その政策内容は一定の柔軟性をもっていた。たとえ不況がおそって外部環境が悪化しても造船産業を育成しようとする点では

譲らないが、実施主体を公企業でなく民間企業としたこと、民間企業の自主性のある程度まで許容していたことは、朴正熙政権のプラグマティズムを示すといえよう。開発国家の変容や権威主義国家の能力の限界を論じた先行研究は、政府と民間企業のパワーバランスや国家の自律性や能力の有無に焦点をあて、政策内容に対する吟味が欠けていた。本章はその穴を埋めるものである。金周煥が指摘したように、現代が相対的に良好なパフォーマンスを示すことができたのは、こうしたプラグマティズムゆえであったと考えられる。ただし、この仮説は「賢い政府」を意味するものではない。政府の過度の介入と企業のそれに対する依存がパフォーマンスの悪化を招いた点に注意する必要がある。

第3に、造船産業の発展は「財閥」が担い手となったことによって実現した。今日の造船産業においては、3大財閥の系列会社が圧倒的なシェアを占める寡占的な産業組織がみられる。このことは、表1に掲げたように、上位3社の累積集中度が80~90%の水準を維持してきたことから明らかである。莫大な初期投資が必要であり、資本の懐妊期間が長いという産業の特性と関連していると考えられる。さらに、民間企業が新規参入したとたんに襲ってきた第一次石油危機によって、世界の造船業界は不況にあえぎ、供給力の過剰が問題となった。しかし、韓国の造船会社が急速にシェアを伸ばしたのは、まさにこの不況期であった。韓国造船産業の発展を論じるさい、非常に重要な論点である。現代造船を事例としてこの問題に取り組んだのは祖父江である(祖父江[1998])。先進諸国が設備の削減を行った間隙をぬってシェアを伸ばしたという側面もあるが、利益を度外視した低価格による受注を可能にしたのは、担い手となる企業が他業種を抱える「財閥」であったことである。すなわち造船産業で出た赤字を補填するためグループ内の他の系列社から出資や債務保証を受けることができたことが、不況期にもかかわらず造船産業を放棄することなく、今日の発展の礎を築くのに貢献したのである。以下で検討する事例は、「財閥」の外部環境への適応様式を端的に表すものであり、その形成過程の一端を示すという意味で興味深い。

表1 韓国造船業界の累積集中度の推移

(%)

	国内			輸出			全体		
	上位1社	上位3社	上位5社	上位1社	上位3社	上位5社	上位1社	上位3社	上位5社
1973	47.3	95.3	100.0	56.0	100.0	100.0	46.9	96.0	100.0
1974	41.2	80.0	100.0	68.2	98.6	100.0	62.5	94.7	98.9
1975	41.8	85.4	98.7	83.3	100.0	100.0	80.6	97.5	99.5
1976	91.9	99.3	99.8	89.1	99.9	100.0	90.1	98.7	99.7
1977	71.1	90.5	94.5	79.8	95.5	96.3	78.6	93.1	95.9
1978	69.4	85.9	94.0	82.5	99.3	99.8	80.0	96.5	98.4
1979	67.3	90.3	95.1	77.3	97.4	98.8	73.1	94.4	97.1
1980	54.3	74.8	86.9	89.4	98.9	99.9	79.2	91.9	96.1
1981	66.7	94.2	98.2	80.8	95.3	98.8	78.3	94.7	97.6
1982	51.9	96.1	99.2	61.8	84.4	95.8	60.4	83.9	95.5
1983	73.8	95.1	99.0	65.0	91.2	97.3	67.3	87.3	94.4
1984	40.8	93.3	96.8	61.8	91.2	96.5	57.9	89.7	96.6
1985	64.5	98.2	99.6	49.1	94.4	99.1	50.9	93.9	99.0
1986	73.4	97.0	99.2	45.5	90.4	99.3	50.2	90.7	98.8
1987	32.6	87.0	97.5	73.6	93.9	99.9	61.1	89.6	99.1
1988	55.0	91.7	96.8	50.0	96.3	99.5	50.6	95.3	98.2
1989	34.5	95.4	98.2	42.0	92.6	98.9	40.0	93.2	98.4
1990	29.8	77.5	92.8	53.0	94.4	99.2	50.4	92.7	98.3
1991	54.5	95.0	99.8	51.8	96.6	99.6	49.3	93.7	99.1
1992	92.3	100.0	100.0	39.6	92.9	98.6	40.8	92.9	98.5
1993	81.7	98.8	100.0	42.5	87.0	98.7	41.7	85.4	98.4
1994	49.4	99.1	100.0	45.3	90.7	98.4	45.1	90.4	98.1
1995	67.7	97.5	100.0	39.9	86.3	97.7	39.9	86.3	97.6
1996	0	0	0	39.6	86.0	98.0	39.6	86.0	98.0
1997	0	0	0	33.7	76.7	95.5	33.7	76.7	95.5
1998	100.0	100.0	100.0	34.1	81.9	94.8	34.1	81.9	94.8

(出所) 韓国造船工業協會『造船資料集』各年版。

以下、第2節では、1960年代に進められた公企業育成政策に焦点をあて、政策が実施された背景とその内容、そして相次ぐ支援にもかかわらず経営が悪化した理由を明らかにする。第3節では、60年代末から70年代初めにかけて、好況と政府のインセンティブ供与に応じて、民間企業の新規参入が相次いだ動きを追う。第4節では、第一次石油危機後の造船不況を克服する過程で、政府と民間企業がどのような対応をしたのかを検討する。そのなかで、なぜ不況期にもかかわらず韓国造船業界はシェアを伸ばすことができたのかを明らかにする。

第2節 公企業の育成と輸入代替化政策

1960年代の韓国において、最大の造船会社は大韓造船公社であった⁽⁸⁾。61年、5・16軍事クーデタによって権力を掌握した朴正熙大統領は、李承晩政権期にいったん民営化されていた大韓造船公社を再び公企業化した。この措置の背景には、朴正熙政権が当時進めようとしていた内包的工業化戦略と呼ばれる重化学工業育成政策があった。政府は低利の融資、大韓造船公社に対する増資や輸出支援など、造船産業育成のため、さまざまな政策を実施したが、功を奏せず、大韓造船公社の経営は不振であった。60年代末、大韓造船公社は民営化された。

1. 大韓造船公社の公企業化

1950年代、韓国の船舶建造価格は国際船価を上回っていたため、国内の水産業者や海運業者は海外の中古船を購入する傾向が強かった。需要不足のため国内の造船会社は稼働率が低く、不況に陥っていた。これに対処するため、政府は58年、造船奨励法を制定した。その骨子は、船舶の需要者である水産業者や海運業者を対象に、新造船価の40%以内で政府が補助金を支給し、融

資は50%以上（年利5%，償還期間5～10年）とするというものであった（全国経済人聯合會 [1997] p.77）。しかし、予算不足、船主の選定方法のまずさ、船主の自己資金不足、融資を受けるために必要な担保の不足、利子負担の重さ、造船用資材輸入時の関税の重さなどによって、所期の成果を達成することができなかった（重化学工業推進委員會企劃團 [1979] p.645）。

朴正熙政権は、5・16軍事クーデタの直後、大韓造船公社を公企業化する方針を打ち出した。当時、大韓造船公社は年間1万総トンの鋼船建造能力をもち、韓国の造船業界で最大の設備を備えていた。しかし、1957年以降は赤字経営に陥り、数年間、建造実績が皆無という状態が続いた。そのため政府は61年、12項目にわたる再建方針を出した。そのなかに公企業化の方針が盛り込まれていたのを受けて62年6月、大韓造船公社が公企業として設立された。当初の政府による出資額は10億ウォンであり、第1次経済開発五カ年計画にもとづいて出された。

朴正熙政権はなぜ、5・16軍事クーデタの直後に大韓造船公社を公企業化したのか。政策資料によれば、造船産業育成の必要性は、労働集約的であるため、当時、労賃が低かった韓国にとって国際競争力をつけやすいこと、水産業・海運業への後方連関効果が期待できること、国防上きわめて重要な産業であることにあった（商工政策十年史編纂委員會 [1969] pp.1947-1949）。こうした点への配慮から、経営難に陥っていた大韓造船公社を公企業化したといえる。

しかし、これをただ一企業、一産業に対する政策と捉えるだけではその意義がわからない。当時、朴正熙政権が打ち出した経済戦略の流れのなかで位置づける必要があるのではなからうか。朴正熙政権が5・16軍事クーデタ直後にとろうとした経済開発戦略は、「内包的工業化戦略」と呼ばれ、基幹産業と重化学工業の育成を目指した輸入代替的性格の強いものであった⁽⁹⁾。初めに策定された第1次五カ年計画の製造業部門投資計画には、食品、繊維など消費財産業のほか、化学工業（石油精製・肥料）、窯業（セメント）、金属工業（総合製鉄所）、機械工場（総合機械製作、造船事業、ディーゼルエンジン、

自動車)など、重化学工業部門への投資計画が盛り込まれている。こうした開発戦略がとられた背景には、民族主義的な経済建設観があった。重化学工業の建設によってこそ経済的「自立化」が達成できるのだという認識があったのである。

しかし、成長率の目標を高く設定し、大規模な投資を必要とするこの政策はすぐに行き詰まり、インフレと外貨の枯渇を招いた。そのため修正をほどこした補完計画が策定され、マクロ経済の安定を重視した政策がとられた。そのうえで、輸出指向工業化政策が実施されたのである。

重化学工業化政策は、1970年代に入って初めて策定・実施されたものではなく、すでに政権成立当初から朴正熙政権の経済開発戦略に組み込まれていた。そして、こうした企図が、60年代初めから継続して政府が造船産業の育成策をとった背景にあったのではないかと考えられる。ただ、当時の与件がその実施を困難にしていた。

2. 政府の造船産業育成政策

1967年、第2次経済開発五カ年計画(67~71年)が発表され、そのなかに重化学工業化を推進する方針が盛り込まれた。外貨稼得率の高さと産業としての開発可能性、他産業との連関効果と雇用創出効果、産業としての基幹性を基準として、重点育成産業が選択された。その結果、石油化学育成法(66年)、造船工業振興法(67年)、機械工業振興法(67年)、電子工業振興法(69年)、鉄鋼工業振興法(70年)、非鉄金属精錬事業法(71年)という六つの個別産業振興法が制定された。その趣旨は、参加企業を許可制として、許可を与えた企業に対して税制、金融面で特別優遇措置を与えることにあった(北村[1991] pp.7-8)。

造船工業振興法は、1958年に制定された造船奨励法を廃止して、新たに定められたものである。その内容は、(1)それまでの先進国船価との価格差に対する補助金(30%)支援政策を漁船を除いて廃止する代わりに、財政資金に

よる融資比率を従来の55%から85%に引き上げる、(2)資金の償還期間を20年から15年に短縮する代わりに融資の対象者を増やす、(3)融資金利を従来の年利6%から7.5%に引き上げる、などである(重化学工業推進委員会企劃團[1979] pp.647-648)。

造船工業振興法は、船舶安全法(船舶の建造・修理の許可に関する法律)、造船会社の免許規定、政策金融を与える法律の3者を統合して作成された⁽¹⁰⁾。造船奨励法との相違点は、免許規定が加わったこと、助成の対象が海運業者から造船業者に変わったことである。造船行政の監督官庁が1961年に海務庁から商工部に変更されたことがその背景にあると考えられる。また、補助金が廃止され、融資に一本化された。これは、64年から65年にかけて、それまで過大評価されていた為替レートを段階的に切り下げ、さらに65年、著しく低水準に抑えられていた銀行の金利を市中金利に近づける政策をとり、補助金の支給を原則的に廃止するという市場自由化政策が実施されたことを反映していると考えられる。融資条件は何度か変更されたので、単純に比較はできないが、償還期間が短くなったうえ、金利が引き上げられており、より厳しいものになったといえよう。

造船工業振興法以後の造船業に対する政府の支援および規制事項は、表2に掲げたとおりである。低利融資のほか、租税・関税の減免や技術開発の支援など、多面的な支援が行われていたことがわかる。表にある標準船形の制定とは、さまざまな種類の船舶の標準船形を設計することにより、必要な資材の標準化・単純化を図り、船舶の品質向上と工期の短縮、船価の節減を狙った措置である。1965年、商工部が大韓造船学会にその設計を依頼した。

3. 大韓造船公社の民営化

以上は造船産業全体に対する育成政策である。以下、大韓造船公社に対する支援策をみてみよう。1965年3月、大韓造船公社の設備拡張・近代化計画が立案された。このとき必要な外資は305万ドル、内資は20億ウォンと推計

表2 造船業に対する政府の支援および規制事項

選定対象	造船業（総トン数20t以上または長さ15m以上の建造、改造、修理）、造船機械資材業（船舶用機械製作、修理）、艤装品製造業者
基本計画樹立内容 （商工部長官が樹立・作成し公告する）	①船舶の需給 ②標準船形の制定 ③造船用機械資材の規格制定と国産化 ④造船資金の調達と運用 ⑤造船技術の向上と指導 ⑥造船施設の近代化 ※基本計画は商工部長官が造船工業審議委員会の審議を経て樹立。
育成資金の助成	・造船工業振興資金の助成、融資が可能（財政資金、国債）
行政支援など	・船舶の建造、船舶部品の製造、船舶事業施設の拡充に対する資金支援 ・船舶共済事業基金の助成補助（基金の3分の1以内）
租税の特例および関税の減免	・重要産業租税特例（以下の三つの方法のうち一つを選ぶ） i）事業開始年度および開始年度の翌年から3年間以内の事業：法人税、所得税の全額減免／その次の2年間は所得税、法人税の100分の50減免 ii）投資金額の100分の8（国産化の場合は100分の10）に相当する税額を投資または工場移転を完了した日が属する事業年度の所得税、法人税から減免 iii）投資した事業用固定資産に対して減価償却範囲額の100分の100に相当する金額を所得金額計算から必要経費と損金として算入 ・重要産業関税減免（関税法第28条1項） 重要産業のうち財務部令に属する施設の新設または一定規模以上の増設および代替用品であり、国内で製作するのが難しい施設機械類、基礎施設、建設用資材およびその構造物とこうした物品を国内で製作するための部品および原材料のうち財務部長官が公示する物品が輸入されるときにはその関税を減免することができる ¹⁾ 。
国産化の奨励	・船舶・船舶用機関または船舶用装備を国産化する部分に対して奨励金の交付が可能（完成部品費および材料費の100分の10～100分の40の範囲）
委員会の設置	造船工業審議会の設置（商工部長官所属）
政府規制事項	①登録 ②船舶建造および改造の承認 ③工程管理 ④業務状況の報告 ⑤登録取り消し ・施設と技術者を維持できないとき ・詐欺その他不正な方法で登録したとき ・虚偽の報告 ・故意または過失により造船工業に重大な損害をもたらしたとき ⑥罰則（登録、承認を受けずに事業・経営を行う場合）
担当部署	商工部重工業局造船課
関係法令（制定年度）	・造船工業振興法（1967年3月30日） ・造船工業振興法施行令（1970年1月1日） ・造船工業振興法施行規則（1970年6月10日） ・貿易取引法施行令（1967年4月4日） ・租税減免規制法（1965年12月20日） ・関税法（1967年11月29日） ・商工部職制（1977年12月6日）

（注） 1）重化学工業の主要戦略産業であった鉄鋼、機械、造船、電子、非鉄金属、石油化学の6産業のうち、非鉄金属を除く5業種に対して適用された。

（出所） 李・金・韓 [1989] pp.52-59. 原資料は経済企画院『経済政策別法令便覧』（I）1978年。

された。初めは西ドイツから借款を導入する予定であったが果たせず、政府（このときは経済企画院と商工部）の指示により、国交正常化したばかりの日本から長期の商業借款を導入するという方針に転換した。日本の三菱商事から借款を導入することで合意が成立し、同年12月、大韓造船公社は305万ドルの借款契約を締結した（大韓造船公社社史編纂委員会 [1968] p.252）。さらに必要な内資を調達するため、66年8月、政府は大韓造船公社に対して20億ウォンを増資する計画を発表した。これらの資金をもとに、大韓造船公社は日本から施設財を購入し、2万トン級のドライ・ドックと1万トン級の船台の築造にとりかかった（『釜山日報』1968年2月22日）。このほか対日請求権資金220万ドルで機資材を購入した。

以上は資金面での支援であるが、政府は輸出市場の開拓も支援した。輸出指向工業化政策を背景として、当時、商工部がさまざまな製品の輸出拡大に力を入れており、船舶もその対象となったのである。ただ、1960年代の輸出実績はごくわずかであり、68年にベトナム向けにバージ船30隻が、69年に台湾向けに遠洋マグロ漁船20隻が輸出された程度である。後者の取引は、台湾政府が世銀の借款によりマグロ漁船を建造するための国際入札をするという情報を商工部が手に入れたことがきっかけとなった。商工部は大韓造船公社を建造業者とし、三星物産を輸出代行商社に指定して、準備を進めた。初めは台湾側が難色を示したが、韓国の外務部、商工部、大使館が台湾政府当局や世銀と交渉した結果、受注に成功した。朴正熙大統領は輸出の実現に関心をもち、船舶建造資金の融資と損失発生の際の国庫補助を指示した。大韓造船公社と三星物産の間で意見が対立したときには政府が仲裁した（呉 [1994年1月19日および1994年1月25日]）。輸出実現のため、政府が情報の収集から事業者の選定、契約の調整まで行ったのである。

こうした政府の育成政策にもかかわらず、大韓造船公社の経営は不振であった。その要因は第1に、国内の海運業者が1950年代に引き続き海外から中古船を輸入していたため、需要が不足していたことにある。国内の新造船価は国際価格より平均15%割高で、しかも納期を守らないなど信用がなかった

表3 韓国造船産業の設備稼働率の推移

(単位:GT)

	施設能力	建造実績	稼働率(%)
1962	41,700	4,636	11.1
1963	49,700	8,869	17.8
1964	53,640	11,625	21.7
1965	63,440	13,788	21.7
1966	80,710	17,683	21.9
1967	87,750	19,944	22.7
1968	123,320	31,088	25.2
1969	157,100	37,804	24.1
1970	187,000	39,100	20.9
1971	189,900	43,310	22.8
1972	190,000	50,480	26.6
1973	250,000	163,474	65.4
1974	1,100,000	561,870	51.1
1975	2,390,000	612,460	25.6
1976	2,600,000	683,973	26.3
1977	2,670,000	648,523	24.3
1978	2,770,000	775,863	28.0

(出所) 韓国産業銀行 [1979] および韓国造船工業協會『1997造船資料集』。原資料は商工部。

ため、海運業者は中古船の輸入を選好したのである（『釜山日報』1968年10月3日）。表3のように、稼働率は60年代を通じて20%前後にとどまり、きわめて低かった。

第2は、需要が低迷していたにもかかわらず、無謀な設備の拡張を行ったことである。前述したように、大韓造船公社は設備増強のため政府から20億ウォンの増資を受ける計画であったが、実際には財政の逼迫を理由に1968年3月までの時点で3億5000万ウォンしか増資されず、設備の拡張工事は途中で中断せざるをえなかった（『釜山日報』1968年3月19日）。また、このとき日本から導入した商業借款の利子返済負担がかさみ、経営悪化の一因となった。

第3は、政策の一貫性のなさである。大韓造船公社が対日請求権資金第1

次使用計画により6隻の貨物船を建造したさい、商工部は当初、これらを購入する船主に対して船価の30%に相当する補助金を出すことにしていたが、実際には12%しか補助しなかった。そのため船主はこれらの船舶の引き取りを拒否した（『釜山日報』1968年2月15日）。

第4は、不安定な労使関係である。1968年4月、賃金引き上げを要求して、労働者が籠城・怠業を行い、事実上のストとなったため、船舶の修理が期限内にできない可能性が生じ、遅れた場合は巨額の違約金を支払わなければならないと、船主の抗議を受けた（『釜山日報』1968年4月24日）。また、会社側が業務量の減少を理由に臨時工を解雇しようとしたが、労組の強力な抗議を受けてすぐにこの方針を撤回し、復職させたこともある（『国際新報』1968年4月24日）。

第5は、不合理な経営である。大韓造船公社では、資材を納品業者から延べ払いで購入していたが、代金をきちんと支払っていないかった。業者の苦境を見越して、一部の幹部が特定の資材納品業者に対し、延べ払いでなく現金で支払う代わりに支払い額の20~30%に相当するコミッションをとったという事実が明るみに出た。また、各種の鉄構造物の工事入札において、数多くの不正があった（『釜山日報』1968年11月5日）。

大韓造船公社は1968年11月、民営化された。その要因のひとつは、このように大韓造船公社の経営が不振であり、それを支える財政的基盤がなかったことにある。ただし、第3点であげた労使紛争は、民営化の方針が決まった後に起きた事件であるので、民営化の要因として指摘するのは不適當かもしれない。

政府は1960年代末、いくつかの公企業の民営化政策を実施した。その目的は、膨張する財政需要、とくに機械工業育成資金の財源確保と、沈滞する証券市場を巨額の株式の売却によって活性化することの2点にあったという（『釜山日報』1968年3月19日）。しかし、すでに60年代初めあるいは半ばから民営化論議は存在していた（朴東哲 [1993] p.7）。こうした必要性に迫られなくても、この民営化計画はいずれ実施されただろうと考えられる。大韓造

船会社の民営化は、その一環として行われたのである。

大韓造船会社を買収したのは極東海運である。同社の南宮鍊社長は、当初、別の公企業である大韓海運会社を買収しようとしたが、漢陽財閥の手に渡ったため、類似業種である大韓造船会社に目をつけた。大韓造船会社の払い下げには、三星をはじめ、大農、大鮮造船など10余社が名乗りをあげた。しかし韓国肥料事件⁽¹¹⁾で打撃を受けていた三星は辞退し、極東海運の南宮鍊社長が買収することになった(朴炳潤 [1982] p.268)。南宮鍊は1950年代、大韓造船会社の理事をしていたことがあり(大韓造船公社社史編纂委員会 [1968] p.124)、同社とは関係が深かった。南宮鍊社長が朴正熙大統領や張基榮経済企画院長官と個人的に親しかった(呉 [1994年1月25日]) ことも、払い下げの背景にあったのかもしれない。しかし、大韓造船会社は民営化後もたびたび経営不振に陥った⁽¹²⁾。

第3節 民間企業の新規参入

1970年代に入り、造船産業の主たる担い手は、「財閥」系列の民間企業となった。60年代の公企業による育成策の失敗に鑑みて、政府が造船産業の経営を民間企業に任せることにしたこと、60年代の工業化の過程で民間企業が資金と経営ノウハウを蓄積したことがその背景にあったと考えられる。担い手が「財閥」に集中した理由は、造船産業においては大規模な初期投資が必要で、資本の懐妊期間が長いため、資金力のある「財閥」でないと参入が難しかったことであると考えられる。

1970年代初めは世界的なタンカー・ブームによって造船業界が好況にわいていた時期であり、民間企業の参入意欲は高かった。政府は重化学工業化政策の開始に先だて、69年、その青写真としての性格をもつ「四大核工場」計画を策定し、そのなかに造船産業の育成策を盛り込んだ。これと重化学工業化政策の二つの政策に助けられながら、民間企業は相次いで造船産業に参

入した。60年代は輸入代替を目的とした政策がとられたのに対し、70年代には輸出促進に重点をおいた政策がとられた。

1. 現代の参入

現代建設の鄭周永会長が造船産業への参入を考えたのは、本人の回顧録によれば、1960年代前半のことである。鄭周永は66年に日本に出張したさい、横浜造船所、川崎造船所、神戸造船所を視察し、その帰途、将来は国内に造船所を作りたいという構想を李春林会長に伝えた（鄭 [1998] p.160）。当時の社名からわかるように、現代グループの主たる業種は建設業であった。しかし、60年代半ば以降、大手の建設会社が相次いで倒産し、政府主導の建設投資に限界がみえたため、鄭仁永副会長は建設業だけでは限界があると主張した。さらに、60年代末には外貨収入の20%を占めていたベトナム特需が終わりを迎え、海外での建設事業受注の見通しも立たなくなった（現代重工業株式會社 [1992] p.310）。新たな産業へ参入する必要性が切実なものになっていたのである。

鄭周永は、造船業への参入を考えた理由について「造船だからといって工場を作るのとどこが違うのか。鉄板を切って溶接し、エンジンを取り付けるのだから『すべてわれわれが建設現場でしたことであり、していることではないか』式の建設業者的発想で、私の考えは他の人々と違っていた」（鄭 [1991] p.116）と述べている。実際、建設業と造船業の間には共通性がある（水野 [1983] p.59）。建設業で培ったノウハウを活かした多角化戦略であった。

こうした現代建設の経営トップによる事業性の判断に加えて、政府からの強力な誘導もあった。第2次経済開発五カ年計画（1967～71年）期間中、政府は製鉄、総合機械、石油化学、造船を国策事業として育成するという方針を立てた。浦項製鉄で生産する鉄を大量に消費する事業として、金鶴烈副総理兼経済企画院長官は造船業に着目し、鄭周永に対して造船所の建設を勧め

た（鄭 [1998] p.161）。

こうして1969年初頭から、鄭仁永副社長が中心となって現代建設内部に造船事業推進チームを作る準備を始め、同年中に設置した。チームは外国企業との間で、合弁と借款の導入をめぐる交渉を始めた。まず、イギリス、西ドイツ、米国などの造船会社と接触し、合弁を打診したが、拒絶された（現代重工業株式會社 [1992] p.313）。日本の三菱重工業との合弁も試みたが断られ、米国、カナダの技術会社や造船所などに行っても梨の礫であった（同書 p.316）。69年10月、現代の大型造船所建設計画を聞いたイスラエルの海運会社ペンマリertimeの社長が、ノルウェーの造船会社アッカーの代表とともに訪韓した。現代との間でいったんは合弁契約がまとまったが、その後、利害が対立し、契約は破棄された（同書pp.316-317）。70年、現代は日本の三菱重工業との提携を再び試みたが、周四原則⁽¹³⁾に阻まれて実現しなかった。現代は政府の支援を要請し、韓国政府は同年7月に開かれた第4回日韓定期閣僚会談の場で造船事業への協力を提起したが、事業の妥当性を疑問視する赤澤報告書が出されたため、これも失敗に終わった（同書pp.317-318）。

交渉が相次いで失敗したため、鄭周永は造船所の建設計画を諦めようとした。そのことを金鶴烈経済企画院長官に伝えたところ、朴正熙大統領に直接伝えるようにいわれた。朴正熙大統領はこれを聞いて激怒し、いかなる政府の支援も鄭周永に対しては与えないようにと金鶴烈に指示した。鄭周永会長はやむなく造船所の建設計画を続行した（鄭 [1998] pp.162-164）。

1971年3月、現代はロンドン支店を開設し、鄭周永は借款導入のための交渉に赴いたが銀行側の反応は芳しくなかった。しかし、米国人金融ブローカーが鄭周永に対し、Seller's Credit、すなわち造船所建設に必要な機資材を供給する会社を決定し、この会社から銀行に働きかけてもらう技法を教え、イギリスのアップルドア（A&P Appledore）社とスコットリスゴー（Scott Lithgow）社を紹介した。同年9月、現代は両社と技術提携を契約し、アップルドア社の推薦でパークレー銀行から融資契約をとりつけた。さらにイギリスの輸出信用保証局（ECGD）の承認が必要であったが、船舶の受注者が

いるのかどうか問題となった。鄭周永はアップルドア社の会長から紹介された船舶ブローカーを通じてギリシャの船主リバノス (Livanos) が安い船を探しているという情報を得た。同年10月、鄭周永会長はリバノスに会うためスイスに向かい、商談に入った。リバノスは当時の相場より16%低い船価を提示してきた。出血輸出になることは覚悟のうえだったが、どの会社から何トン級の船舶を受注したかによって国際金融市場における融資と支払い保証、次回の受注相談などが左右されるため、鄭周永はこの条件を受け入れた。これにより、現代はイギリス、スペイン、フランス、西ドイツ4カ国の銀行団から合計5057万ドルにのぼる借款を導入することができた。

2. 「四大核工場」計画

韓国政府は、現代建設に対し、誘導と強要を通じて蔚山造船所建設計画を推進させた。その背景には、第2次経済開発五カ年計画下での重化学工業化の流れのほかに、「四大核工場」計画と呼ばれる機械産業育成計画があった。これは、1969年から金鶴烈副総理兼経済企画院長官（以下金鶴烈長官と略す）が中心となって作成した機械工業の育成計画である。経済企画院は、本来、マクロ安定を志向する傾向の強いテクノクラートが集まった官庁である⁽¹⁴⁾。その官庁が個別産業育成計画の作成に携わったということ自体、興味深い。朴正熙大統領が、経済企画院という組織よりは金鶴烈長官という個人に対して厚い信頼を寄せていたためと考えられる。

金鶴烈長官は、米国のバツテル研究所 (Battelle Memorial Institute) の首席研究員であったハリー崔 (Harry Choi) を招き、韓国科学技術研究所 (KIST) の技術者と共同で計画を作成させた。当初は機械素材、重機械、造船、自動車、農業機械、電気機械の6工場を育成する案が出されたが、このうち最も重要なものとして、総合製鉄所、銑鉄工場、特殊鋼工場、造船所、重機械総合工場が選定された。総合製鉄所はすでに建設が始まっていたため、新たに建設しなければならない工場は四つであった。

報告書は1970年5月に完成し、商工部と経済企画院に対するブリーフィングの後、朴正熙大統領、金鶴烈副総理、南惠祐財務部長官、李洛全商工部長官らに対して報告された。そのさい、朴正熙大統領が防衛産業育成にも役立てることができるという点に関心を示したことがきっかけとなって、四大核工場計画は防衛産業の育成と結び付けられた。建設に必要な資金は日本からの借款でまかなう方針が出された。しかし、武器輸出を禁止している日本政府の政策を考慮して、交渉中は防衛産業との関連を隠していた。金鶴烈長官は黄秉泰経済協力次官補を長とし、経済企画院とKISTの職員をメンバーとする作業班を編成し、事業計画所の作成を行った。

黄秉泰経済協力次官補はこの事業計画書を、借款をめぐる協議が予定されていた1970年7月の日韓経済閣僚会議に先立って日本側に渡した。通商産業省の赤澤重工業局長を団長とし、各分野別専門家で構成される調査団が妥当性調査のため訪韓し、調査した結果、韓国の大型造船所建設計画には妥当性がないという報告書（赤澤報告書）が出され、日本造船協会はこれをもとに韓国との造船所建設協力はできないという結論を出した。ハリー崔博士のチームが作成した四大核工場の建設計画は20万トン級の国際的な規模の造船所を建設し、輸出用船舶を建造することを意図し、日本との合弁も考えていたが、この報告書によって計画は頓挫したのである。結局、四大核工場に対する日本の借款は得られず、計画は実現しなかった。

以上が「四大核工場」計画の策定と失敗の経緯である。なぜ失敗したのか。外資導入に失敗したということもあるが、実務にあたったのが経済企画院の官僚たちであったことも大きくかかわっているのではないだろうか。本来、マクロ安定を志向するテクノクラートの集団である経済企画院の官僚にとって、個別産業育成政策の策定・実施はその志向と相反するものであった。金鶴烈長官に対する朴正熙大統領の厚い信頼が、この計画を経済企画院主体で進めようとした背景にあったと考えられるが、その下の官僚たちがついていかなかったと推測される。そして、このときの挫折が、のちに重化学工業化政策を本格的に開始するにあたって、その実施主体として商工部や財務部と

いったライン官庁出身の官僚たちを抜擢して、大統領直属の重化学工業推進企画団を新たに設置するという大統領の決断をもたらしたのではなかろうか。

朴正熙大統領や金鶴烈副総理が鄭周永に対して再三、造船所の建設を促したことから、四大核工場計画の策定は軌を一にしている。このことから、政府が現代の造船産業への参入を促した背景に、四大核工場計画の策定があったと考えられる。

朴正熙大統領の蔚山造船所建設に対する関心はきわめて高かった。例えば、1972年3月の起工式に出席し、世界で7カ国しかない50万トン級の大型造船所を韓国が保有することができたことに対して感慨を明らかにし、輸出の画期的増大を主導する戦略産業として発展することを祝い、政府としても全面的に支援すると約束した(呉 [1994年3月22日])。朴正熙大統領は、その後も建設中の蔚山造船所を何度も視察し、陸英修大統領夫人が1号船の命名者となった(呉 [1994年3月23日])。

現代は、造船所の建設資金をグループ内の資金や欧米諸国からの借款のほか、政府系の韓国産業銀行から多額の融資を受けて調達していた⁽¹⁵⁾。表4と表5から、政府が初期には1000万ドル、第1次拡張工事のさいは1102万ドルと、それぞれ所要資金の14%、18.2%を供与していたことがわかる。

こうした融資が受けられたのは、造船業の育成を図る政策と合致したためと考えられる。また、造船所建設の基礎となった欧米諸国からの借款の導入

表4 現代造船初期(1972年)
の資本調達内訳

(単位:万ドル, %)

財源	金額	比率
現代	1,000	14.0
政府	1,000	14.0
借款	5,057	72.0
合計	7,057	100.0

表5 現代造船1次拡張時(1975年)
の資本調達内訳

(単位:万ドル, %)

財源	金額	比率
現代	2,048	33.7
政府	1,102	18.2
借款	2,920	48.1
合計	6,071	100.0

(出所) 金 [1999] p.102. 原資料は現代重工業株式会社 [1992]。

(出所) 表4に同じ。

は、政府の認可を受ける必要があり、商業借款は韓国国内の銀行の保証を得る必要があった。当時、ほとんどの銀行が公企業であったことに鑑みれば、実質的に政府が保証するようなものであった。民間企業のインセンティブはたしかに重要であるが、政府の政策との合致がなければ、それは実現には至らなかったのである。

3. 重化学工業化政策による企業の新規参入

1973年1月、重化学工業化宣言が発表され、造船産業は重点的な育成対象産業のひとつとして指定された。この重化学工業化政策にもとづき、73年3月、商工部は「長期造船工業振興計画」を樹立した。それ以前に実施された政策との相違は、船舶の輸出を大幅に増加させることを重視している点にある。72年11月に朴正熙大統領が80年代初めに100億ドルの輸出を達成するという目標を提示したことを受けて、重化学工業製品の輸出を促進する政策がこの時期、大々的に進められたことを反映していると考えられる。

具体的には、第1段階として輸出を増大させ、1980年に320万総トン、10億ドル相当の船舶を輸出するという目標を、第2段階として85年に620万総トン、20億ドル相当の船舶輸出を達成し、世界第1位の輸出国になるという目標を示した（商工部 [1973] pp.18,31）。80年までに遠洋漁業造船所を2カ所、中型造船所を2カ所、大型造船所を5カ所、85年までに中型造船所を2カ所、超大型造船所を3カ所、建設する計画を提示した（同書p.20）。さらに、一定の地域に造船所を集めれば投資の節減と効率化につながるとして、大型造船所の建設団地として巨済島を中心とした忠武地区を定めた（同書pp.65-73）。この方針にしたがい、政府は同年5月、巨済・忠武造船工業団地を設定・公告し、7月、この地区の基準地価を公告した（全国経済人聯合會 [1997] p.95）。

長期造船工業振興計画にもとづき、1973年5月、政府は蔚山の現代造船に引き続き、2番目の100万トン級大型造船所として玉浦造船所を建設する計

画を確定し、第3次経済開発五カ年計画の事業として推進することを決めた。同年9月、政府が許可する第2の大型造船所建設事業者として、大韓造船公社が選定された。金周煥は、大韓造船公社が大型造船所建設に参加したのは後発走者である現代の大型造船所建設が成功したことによる刺激と長期造船工業育成計画による国家の支援に対する期待のためであると解釈している(金 [1999] p.130)。玉浦造船所建設のため、大韓造船公社は韓国輸出入銀行から8745万ドルの借款に対する認可を受け、同年10月、総額1030億ウォンの事業費を投じた造船所の建設に着工した。

さらに、三星もこの時期、造船産業への参入を再び企図した。1968年に大韓造船公社が民営化されたさい、三星はその買収を試みた。結果は失敗に終わったが、この一件から、李秉喆会長が造船業へ進出しようという意図を早くからもっていたことがわかる。72年末、李秉喆会長は、秘書室に対して三星の業種構成を改編し、重化学工業部門の比重を大幅に高めるための方策を検討するように指示した。軽工業中心であった業種を重化学工業部門に広げる方針を本格的に打ち出したのである。この方針にしたがって、73年3月、「重工業事業部」が秘書室に設置され、造船所建設の候補地を探す作業に入り、同年5月には李秉喆会長が直接、日本の石川島播磨重工業を訪問し、造船事業の合弁交渉を始めた(三星重工業社史編纂委員会 [1994] pp.94-95)。こうした動きについて、三星の社史では政府の重化学工業化政策に先立つものであることを強調している。しかし、72年末の時点ではすでに政府の重化学工業化政策の方針が明らかになっており、政府の重化学工業化政策に呼応した側面が強かったと考えられる。

重化学工業分野への本格的な進出の最初の事業として李秉喆会長は造船事業を選択した。その理由は、造船が労働集約的な組立産業であり、当時、世界の造船業界で第1の地位にあった日本がヨーロッパの半分程度の賃金を武器にしている点に着目し、賃金の水準が日本の5分の1にすぎない韓国の事情を勘案して造船業の将来にかけたためであるという(三星重工業社史編纂委員会 [1994] p.97)。

1973年5月、李秉喆会長は100万トン級の大型造船所を建設するため、先進技術の導入を模索し、東京で石川島播磨重工業の田口連三会長と会い、提携を打診した。同年7月には会長秘書室に造船プロジェクトチームを設置した。石川島播磨の代表が訪韓し、事業の妥当性調査を行った。造船プロジェクトチームは、韓国海事技術に依頼して作成させた用役報告書（73年6月に出版された）をもとに実務作業に入った。政府は大忠武造船地域建設計画にしたがって慶尚南道巨濟郡知世浦を造船所の建設用敷地として公示しており、72年、三星に指定してきた。そのため暫定的に知世浦を敷地に定めていたが、73年7月に立地調査を行って、その他の候補地を探した。

1973年8月、李秉喆会長は石川島播磨の田口連三会長、真藤恒社長と意見交換をし、合弁で造船所を建設することを決めた。両社の調査過程で工場立地を知世浦から慶尚南道統営郡安井里に変更し、74年1月、三星は建設部にこの地域に対する基準地価告示を申請し、3月、政府はこの地域一帯を産業基地開発地域に確定し、公告した。三星は事業計画書と第3番目の大型造船所事業者選定申請書を商工部に提出し、73年12月、韓進、大林産業などの競争手を退け、第3番目の大型造船所の事業者に確定した。74年3月には三星と石川島播磨が合弁契約を締結した。同年5月には政府から合弁会社の設立認可をうけ、8月には資本金10億ウォン、出資比率は三星75%、石川島播磨25%で「三星重工業株式会社」が設立された。三星が建設しようとしたのは最大建造能力100万DWT級の造船所で、年間27万DWT級のタンカー4隻を建設する計画であった（三星重工業社史編纂委員會 [1994] pp.97-99）。

しかし、第一次石油危機の影響で船舶の新規発注が途絶え、船主が契約金を放棄してでも注文を取り消すという事態が発生したため、三星は造船所の建設を延期する方針を決定した。結局、事業内容を重機械やプラントに変更し、1976年、石川島播磨と技術提携契約を結び、78年、昌原工業団地に総合重機械工場を完成させ、各種陸上機械の製作を開始した（石川島播磨重工業株式会社 [1992] pp.177-178）。

三星による新規参入の試みにおいて、政府の果たした役割は、現代や大韓

造船公社の場合のそれとは異なっている。三星は、政府から直接に造船産業への参入を促されたわけではない。用地の選定にあたっては、政府の指針に反する決定を行っている。さらに、いったんは政府から第3番目の大型造船所の事業者として選定されたにもかかわらず、第一次石油危機後は自らの経営判断によって事業内容を変更した。企業の自主的な経営判断にもとづいた決定が相対的に重要であったとみなすことができる。

第4節 第一次石油危機後の不況への対応

1973年は世界的にVLCC（17万5000重量トン以上30万重量トン以下の大型タンカー）の需要が急増した年だったが、同年末には第一次石油危機が起きて、海運・造船景気が冷え込み始めた。海上物動量が減って海運業界が不況に陥り、これが造船業界に波及したのである。石油危機のほか、75年6月に第四次中東戦争が勃発したことにより、67年以来閉鎖されていたスエズ運河の通行が再開されたことも、VLCCの需要を減少させた。8万トン以上の大型船舶はスエズ運河を通行できなかったためである。オイルグラマーが流入した産油国が自国で精油工場を建設し、中小型の石油製品輸送船でしか輸送できない精製品の輸出を図ったこともまた、VLCCの需要減につながった。

不況の影響は深刻であった。造船所が完工したばかりの現代は、受注した船舶をキャンセルされ、新たな造船所を建設中であった大韓造船公社は、工場のレイアウトを変更せざるをえず、三星は造船部門への進出を諦めた。しかし、韓国造船産業の発展の基盤が築かれたのは、まさにこの不況期においてであった。それはなぜか、という問題は、非常に重要な論点である。

政府の不況対策は、金融支援の枠組みを整備することであった。計画造船と延べ払い輸出金融という二つの制度を設け、船主に低利の融資を供与することによって内需市場と輸出市場の創出を図った。企業買収の斡旋も行い、経営の悪化した企業は倒産させずに資金力のある財閥に買収させ、存続させ

るようにした。

企業の側の対応としては、現代が事業の多角化やグループ内の海運会社の設立、船形の多様化など、経営努力をした。企業買収を通じた業界再編によって、造船業の主たる担い手は「財閥」となったが、このことは、造船産業において生じた赤字を他産業で得た利益によって補填しようという点で、不況の克服においてきわめて重要な意義があった。

1. 政府の金融支援

第一次石油危機以降の世界的な不況により、政府は第3次経済開発五カ年計画と重化学工業宣言を通じた重化学立国という方針の変更を迫られ、1974年2月、「重化学工業育成計画の変更方針」を発表した。産業構造をエネルギー節約型に修正し、造船や電子産業など技術集約的かつ資源集約的な産業部門に集中し、エネルギー消費が大きな鉄鋼や石油化学工業などは計画を大きく変えて、輸入代替に必要な程度に規模を縮小するというものであった(現代重工業株式會社 [1992] p.391)。こうした方針にもとづいて、政府は造船産業に対する具体的な育成案を作成し、計画造船制度の導入と延べ払い輸出の拡大を行った。この二つは、日本で実施されていた制度を導入したものである。

計画造船とは、国が各年度ごとに船舶の建造量を船種別に決め、それに必要な資金を国が提供し、建造希望船主を選んで引き渡す方式である。日本では、戦前にもこの制度が存在したが、敗戦で商船隊を失った海運業の再建と軍需を喪失した造船業を育成するため、1947年から改めて実施された。計画の実施は運輸省が担当し、資金は初め船舶公団、後には日本開発銀行経由で船主に助成された。

韓国では、1974年4月に制定された「外航海運育成方案」にもとづいて、75年から実施された(現代重工業株式會社 [1992] p.391)。76年3月には「海運・造船総合育成方案」が出され、78年12月には「海運振興法」の改正で法

的な根拠が作られ、制度化された（全国経済人聯合會 [1997] p.97）。融資は韓国産業銀行が担当しており、政策金融の性格をもっている。1976年から87年までは海運港湾庁（現在の海洋水産部）が船主を選定して韓国産業銀行に伝え、同行が計画事業の妥当性を検討して融資するという手続きをとっていたが、88年以降は韓国産業銀行が船主を選定し、事業性を検討したあと海運港湾庁との協議を経て船主を選定するという方式に変更された。

政府は計画造船を輸出船と同一に扱い、鋼板価格を引き下げ、石油類税および物品税、織物類税など内国税を免除した。さらに、輸入肥料原料など主要政策物資の輸送権の確保を行うなど、各種の特恵を与えた。

財務構造が脆弱な国内海運会社が外国から安価な中古船を輸入することが多かったのに対して、政府の融資を通じた積極的な育成策によって国内船の購入を促したのである。表6は、韓国の海運会社が取得した船舶のうち、計画造船によるものが占めるシェアを示したものである。93年までは最低でも15%以上のシェアを占めており、最高88%と、かなり活用されてきたことがわかる。ただし、80年代に中古船の輸入が激減したのは、政策的に輸入が禁止されていたためであり、この点は割り引いて考える必要がある。

計画造船が内需市場の拡大を狙った政策であったのに対して、船舶の輸出を促すための政策として延べ払い輸出制度が実施された。1969年7月に韓国輸出入銀行法が制定されたが、施行は遅れ、同年10月から韓国外換銀行の中長期信用部が発足し、輸銀の業務を代行していた。当初は金利が高く、償還期間が5年と短かかったため利用実績は低かった。そのため71年12月に金利を6%に引き下げ、償還期間を最大10年に延長した。さらに、76年7月の韓国輸出入銀行の設立によって本格的に実施されるようになった。

延べ払い輸出金融の大半は造船産業に供与された。例えば現代造船の初期の受注方式は、契約締結時に10~15%の前受け金を受け取り、残りは中渡し金と引受け金の形態で船舶の引き渡し時に勘定を終える現金支払いであった。しかし、第一次石油危機後に受注状況が悪化したため、現代造船は、延べ払い輸出制度を積極的に活用して受注を確保した。船舶建造契約価格の80~85

表6 取得形態別外航船保有状況

(単位:1,000GT)

	国内一般 建造(A)	計画造船 (B)	輸入 (C)	BBC/ HP(D)	合計(E)	A/E (%)	B/E (%)	C/E (%)	D/E (%)
1979	20,950	202,487	461,151	81,501	766,089	3	26.4	60.2	10.6
1980	1,996	178,201	337,407	345,016	862,620	0	20.7	39.1	40.0
1981	11,290	193,336	706,330	384,290	1,295,246	1	14.9	54.5	29.7
1982	—	231,532	521,064	269,193	1,021,789	0	22.7	51.0	26.3
1983	—	308,023	378,801	115,249	802,073	0	38.4	47.2	14.4
1984	—	209,490	218,591	95,137	523,218	0	40.0	41.8	18.2
1985	—	230,026	66,913	1,513	298,452	0	77.1	22.4	0.5
1986	—	453,148	2,782	390,757	846,687	0	53.5	0.3	46.2
1987	1,386	560,429	31,934	355,716	949,465	0	59.0	3.4	37.5
1988	2,468	596,028	44,180	326,087	968,763	0	61.5	4.6	33.7
1989	22,925	454,132	10,974	146,631	634,662	4	71.6	1.7	23.1
1990	—	314,081	11,246	910,002	1,235,329	0	25.4	0.9	73.7
1991	1,863	246,059	—	31,780	279,702	1	88.0	0.0	11.4
1992	—	111,632	3,837	567,896	683,365	0	16.3	0.6	83.1
1993	967	51,299	1,392	265,685	319,343	0	16.1	0.4	83.2
1994	—	16,876	318,309	1,137,541	1,472,726	0	1.1	21.6	77.2
1995	129,614	—	163,699	1,036,469	1,329,782	10	0.0	12.3	77.9

(注) BBC/HPとは、国籍取得条件付き裸用船の略である。一種のリース契約である。融資を行う主体は民間の商業銀行である。この銀行が便宜置籍国にペーパーカンパニーを設立する。韓国の海運会社はペーパーカンパニーと裸用船契約を結び、船舶の建造完了後、一定期間用船し、割賦で用船料を支払い終えた後、船舶の所有権を取得する。船価はペーパーカンパニーから韓国の造船会社に支払われる。

(出所) 韓国造船工業協會『造船資料集』各年版。

%を年利7%,償還期間8年間で延べ払いするという条件であった(現代重工業株式会社[1992] p.392)。

輸出船受注量に占める延べ払い船の比率は表7に示した。この表から、1974年までゼロであった延べ払い船の割合が75年から急増していることがわかる。第一次石油危機以後の船舶需要の低迷を脱出するのに延べ払い輸出金融の供与が一定の役割を果たしたことがうかがわれる。

表7 輸出船受注量に占める延べ払い船の比率
(単位：1,000GT)

	延べ払い船(A)	輸出船合計(B)	A/B(%)
1973	0	686	0
1974	0	635	0
1975	147	322	45.7
1976	90	268	33.6
1977	49	365	13.4
1978	194	352	55.1
1979	1,061	1,064	99.7
1980	1,142	1,431	79.8
1981	1,115	1,490	74.8
1982	1,096	1,206	90.9
1983	2,953	3,828	77.1
1984	1,937	2,249	86.1
1985	589	931	63.3
1986	2,199	3,119	70.5
1987	1,848	2,626	70.4
1988	1,138	2,634	43.2
1989	1,940	3,207	60.5
1990	2,257	4,319	52.3
1991	1,067	5,317	20.1
1992	137	1,638	8.4
1993	1,064	9,491	11.2
1994	0	6,367	0
1995	164	7,133	2.3
1996	86	6,972	1.2

(出所) 全国経済人聯合會 [1997] および韓国造船工業協會 [1997 造船資料集]。

2. 企業買収の斡旋

政府が実施した不況対策は、金融支援にとどまらなかった。不況によって経営が悪化した企業を資金力のある「財閥」に買収させるべく、半ば強制的に斡旋したのである。以下、三星と大宇という二つの「財閥」が造船会社を

買収した事例を検討する。

第1の事例は、三星による中型造船所の買収である。1977年4月、三星は宇進造船を引き受け、商号を三星造船に変更した⁽¹⁶⁾。宇進造船の前身は、74年3月に設立された高麗造船株式会社である。長期造船工業振興計画にもとづき、政府が造船工業団地として指定した巨済島に、年間10万トン級の船舶4隻を建造することを目標として設立された中型造船所である。その参入は、企業の自主的な経営判断というよりは、重化学工業化政策の枠内で、政策的に行われたとみなすことができる。高麗造船は74年7月、高麗遠洋が55%、日本の函館ドック株式会社が30%、丸紅が15%の比率で出資して合弁形態で経営されることになった。11月には現代建設と造船所建設工事の下請け契約を結び、12月に竹島造船所の着工式を行った。

ところが第一次石油危機で大型タンカーの需要が激減したため、1975年4月には造船所の建設を第1期と第2期に分けて施行するよう計画を修正した。それでもなお出資金の払い込みが遅れ、借款に依存した建設資金の調達も容易でなかったため、造船所建設は頓挫した。76年8月、政府は経済長官懇談会において高麗造船の造船所建設のための資金調達源を借款に依存することなく、国民投資基金からの融資と資本金の増額、輸入資材購入に対する外貨貸付、中長期設備金融に類した産業合理化資金による支援を決議し、積極的な支援策をとることにした。これに力を与えて、76年9月、高麗造船は施設規模の縮小により予算を減額し、77年6月末に竣工目標を設定し、建設を進めた。さらに真露を新たな株主に迎え、出資比率を高麗遠洋35%、真露35%、函館ドック15%、丸紅15%に変更し、資本金を増額した。77年2月には高麗遠洋の持ち株35%を真露が全額引き受けて、商号を宇進造船に変更した。

しかし、不況の長期化によって資金事情が悪化し続け、造船所建設計画もなかなか進まなかった。このため宇進造船は新たな経営権者を、政府と銀行も造船所建設を続けうる事業者を探しており、三星グループに対して買収を提案したのである。三星は当初、こうした中型の造船所を引き受けることを拒否したが、政府の強力な要請を受けて1977年4月、半分程度まで工事が進

抄した造船所を買取することにしたのである。三星造船の代表理事であった安秉暉が発足式で「今や三星は重化学工業体制を本格的に構築し、重工業立国の先導的役割を果たさなければならない多大な責務を担っている」（三星重工業社史編纂委員会 [1994] p.129）と演説したことにみられるように、政府の重化学工業育成政策に合致する契機をつかんだという点で重要な意味もっていた。その4カ月後、三星は函館ドックと丸紅の持ち株を引き受けて100%の所有権を確保した。三星造船は1979年9月に船舶の建造を開始し、同年12月に第1ドックの建設工事が完工した（全国経済人聯合會 [1997] p.144）⁽¹⁷⁾。

第2の事例は、大宇による大韓造船公社の買収である。1978年8月、大宇グループは大韓造船公社の巨済島玉浦造船所を買収し、9月に大宇造船を設立した⁽¹⁸⁾。玉浦造船所は第3次経済開発五カ年計画の重点産業として73年10月に着工されたが、78年初めには工事が中断していた。約1030億ウォンの事業費を投入する大規模な計画であったが、着工直後に石油危機に見舞われ、造船不況のなかで当初の計画を変更せざるをえなくなった。大型船建造に重点をおいた設計図が大型船のみならず修理造船、産業プラントの複合建造が可能なる多目的の造船所に変更されたが、受注不振と建設資金の調達難により、工事が中断した。

政府は経済長官会議⁽¹⁹⁾を開いて対策を協議し、事業主体を変えて造船所建設を続けることにした。政府は持続的な支援を条件に三星、ラッキー、現代などに買収を提議したが、拒絶され、大宇の金宇中会長に白羽の矢を立てた。金会長はその直前に引き受けた韓国機械（現在の大宇重工業）、セハン自動車（現在の大宇自動車）のため人材がないという理由で拒絶したが、政府は無理に事業計画書を大宇に作らせ、金宇中会長の海外出張中に「玉浦造船所を大宇が引き受けることにした」と公式に発表した。急遽帰国した金会長が当時の南恵祐副総理に会うと、朴正熙大統領が選んだのだから仕方ないといわれ、買収した。

金宇中会長は買収の見返りとして、(1)玉浦湾一帯1000万坪を工業団地に指

定する、(2)玉浦造船所を総合機械中心地として造船以外に発電設備などを生産しうる総合プラント輸出基地化する、(3)造船景気不況に備えて米海軍第7艦隊の修理造船を誘致する、(4)円滑な資金調達と金利負担軽減のため韓国産業銀行を参加させて大宇51%、産銀49%の比率で共同出資することを政府に要求した。政府が約束した特惠措置は迅速に実施された。大宇造船は、大宇が130億ウォン(51%)、韓国産業銀行が125億ウォン(49%)の合計255億ウォンの出資金で出発し、玉浦湾一帯は産業基地に選定された。1979年9月の経済長官会議は、大宇造船の業務量確保のため高亭3、4号機発電所と原子力発電所9、10号機を随意契約によるターンキーベースで大宇造船に発注することを決定した。また同年10月、政府は玉浦造船所の総合機械公団化原則を決定した。こうした政府の支援措置によって大宇は79年から本格的な建設に入り、81年4月には100万トン級第1ドックを作り、10月に完工した。

しかし、第二次石油危機による不況と国際建設資材の価格上昇によって大宇造船の財務構造は悪化し、朴正熙大統領の死による政権交代で、当初予定されていた特惠を政府から受けることができなくなった⁽²⁰⁾。大宇造船は、1980年代に再び不実企業化し、韓国産業銀行から救済融資を受けなければならない事態に陥った。

以上二つは、不況期を迎え、そのままであれば倒産を免れえない企業に対して、政府が大「財閥」に買収を強制し、存続させた事例である。高麗造船の参入も、玉浦造船所の計画も、重化学工業化政策をバックとして政府が進めた事業であるため、容易に倒産させるわけにはいかなかったのであろう。その意味で、政府の失敗の責任を「財閥」に押し付ける形で解決したという見方もできよう。

3. 現代造船の不況への対応

現代造船は1974年3月、日本のジャパン・ライン(Japan Line)社から2隻のVLCCを受注したのを最後に、86年まで12年間もVLCCの新規受注がな

いという状況に追い込まれた。74年後半からはその影響が本格化し、受注した12隻中3隻が解約された。一定の稼働率を維持しなければならないため建造を継続したが、引き取り手がない状態が続いた。結局、現代が亜細亜商船という海運会社を設立して引き取り、商工部の仲介でガルフの石油輸送に用船されることになった（呉 [1994年3月30日]）。

現代造船は、不況期を脱するにあたり、計画造船制度と延べ払い輸出金融制度を活用した。1975年4月、計画造船制度実施によって、汎洋専用船株式会社から2万3700トン級のバルクキャリア4隻を受注した。現代はその後も計画造船の受注を続け、その量は一時、全受注量の15%を占めて、不況期を乗り切るのに大きな助けとなった（現代重工業株式會社 [1992] p.392）。76年から80年までの第1次～5次計画造船期間中、現代造船が受注した割合は、全体の67.2%に達していた⁽²¹⁾。

計画造船制度の与えた効果に関する質問に対して、現代重工業関係者は、低利融資による建造資金の負担が軽減し、輸入原資材の関税と輸入負担金の免税によって船価を8%引き下げる効果があり、安定的な受注量の確保ができたと答えた。一方、延べ払い輸出金融制度の効果としては、安定的な受注量の確保と価格競争力の引き上げによる受注拡大をあげた⁽²²⁾。

このほかに、現代造船は、VLCCの受注が絶たれた1974年後半以降、中型船舶や小型特殊船の建造に方向転換し、多目的貨物船、バルクキャリア、木材運搬船、自動車運搬船、大型作業船、LO/LO船など船種の多様化によって大型船の受注不振に対処した。また、船舶の建造部門と修理部門を分け、船舶建造に必要なエンジン工場や重機工場を設立する一方、韓国フレンジ、現代尾浦造船などの持ち株を確保して、仁川製鉄を引き受け、垂直系列化を進めた。さらに、プラント事業本部を新設して海洋構造物、プラント、建設重装備事業などの事業分野に段階的に進出し、多角化によって経営の安定を維持した。こうした造船関連事業の拡大にあたっては、主要な設備の代替・増設に必要な機資材の調達に対する関税の減免、外貨貸出、輸出産業設備支援資金など、政府の重化学工業化政策のもとでのさまざまな特恵を活用し

た⁽²³⁾。

そのほか、現代建設と共同または単独で中東に造船所や発電所、石油化学プラント、海水淡水化プラントを建設した。こうした中東進出は、投資財源の調達に寄与した。技術力の向上を狙って、船舶海洋研究所、産業技術研究所および中央研究所などを設立したことも、後の発展に寄与した。なお、1975年から80年にかけて、第一次石油危機後の造船不況にもかかわらず現代造船が国際市場に参入できた要因について、祖父江は創立が73年であったためVLCCブームの恩恵を受けることができなかった反面、その痛手も深刻でなかったこと、途上国から従来型貨物船（GC）受注を得られたことをあげている（祖父江 [1998] pp.48-49）。

現代のケースは、政策を活用するのみならず、自らの企業努力によって不況を克服した事例である。三星、大宇であれ、現代であれ、この時期、造船産業の担い手として登場してきたのは、いずれも「財閥」であった。それは、不況に陥り、採算がとれる見込みのない造船産業を担うことができるのは、多数の産業を傘下に抱え、他の系列会社から増資や債務保証を受けることのできる「財閥」しかなかったためであると考えられる。

おわりに

以上、朴正熙政権期の造船産業を事例として、韓国の重化学工業化政策と「財閥」の関連をみた。以下、最初に提示した仮説に従いながら、要点を整理したい。

第1に、造船産業の発展においては、政府の強力な介入が存在した。1960年代から70年代を通じて、政府は造船産業を育成しようという明確な目的をもち、さまざまな助成措置をとった。その背景には、重化学工業の育成を重視した朴正熙大統領の一貫した経済政策観があった。すなわち、造船産業育成政策は、内包的工業化戦略から四大核工場計画を経て、重化学工業化政策

に至る一連の経済政策の一環として位置づけられるのである。

第2に、権威主義体制に分類される朴正熙政権のとった産業政策は、プラグマティックであった。第1の仮説で提示したように、朴正熙政権は一貫して造船産業を育成する政策を実施したが、その政策内容は一定の柔軟性をもっていた。たとえ不況がおそって外部環境が悪化しても造船産業を育成しようとする点では譲らないが、実施主体を公企業でなく民間企業としたこと、民間企業の自主性をある程度まで許容していたことは、朴正熙政権のプラグマティズムを示すといえよう。

第3に、造船産業の発展は「財閥」が担い手となったことによって実現した。韓国造船産業の発展の礎は、第一次石油危機後の不況のさなかに築かれた。先進諸国が設備の削減を行った隙間をぬってシェアを伸ばしたという側面もあるが、利益を度外視した低価格による受注を可能にしたのは、担い手となる企業が他業種を抱える「財閥」であったことである。すなわち造船産業で出た赤字を補填するためグループ内の他の系列社から出資や債務保証を受けることができたことが、不況期にもかかわらず造船産業を放棄することなく、今日の発展の礎を築くのにも貢献した。資金力と販売力のある「財閥」が担い手となったことにより、今日のような発展がもたらされたと考えられる。なお、韓国としばしば対比して論じられる台湾において、造船産業は公企業が担い手となる形で育成されたが、成果は思わしくなかった。その理由のひとつとして、韓国の財閥のように他の産業を担う系列社というバッファークがなかったため、折からの造船不況に対応することができず、発展の糸口をつかむことができなかつたのではないかと推測される。

民間企業の行動を政策との関連で分類してみると、(1)政策の枠内に収まるもの、(2)政策とは無関係なもの、(3)政策に反したもの、の三つのカテゴリーに分けることができよう。(1)にあてはまるものは、大韓造船公社の行動(民営化の前後を問わず)、現代造船の新規参入、大宇造船の参入、三星造船の参入、計画造船制度および延べ払い輸出金融制度を利用した現代造船の不況対策である。(2)にあてはまるものは、四大核工場計画が立案される以前の現代

造船の参入への企図、1970年代初めの時点で三星造船が参入を撤回したこと、現代造船の不況克服に向けた経営努力である。(3)にあてはまるものは、三星造船の敷地選定である。重要なものは、ほぼ(1)か(2)に分類することができよう。この時期、政府に反する行動をとれば、「財閥」は強制的に解体されるおそれがあったためである。(1)と(2)のどちらが重要であったか、という問いは、あまり生産的ではない。両者が補完しあった結果が造船産業の発展に結びついたと考えられる。韓国造船産業の発展は、産業育成への政府の明確な意図、プラグマティックな政策とそれに対する民間企業の呼応、「財閥」の経営様式の3者が融合した結果もたらされたといえよう。

〔注〕 _____

- (1) 詳しくは石崎 [1998] を参照のこと。
- (2) 輸出指向工業化政策が実際に自由化とイコールであるか、そのもとでの発展が市場原理にもとづくものであるかについては、議論の余地がある。この点については、佐藤 [1992] を参照のこと。
- (3) 不実企業とは、財務状況が悪化した企業を指す。全斗煥政権のもとで1986年5月に実施された不実企業整理においては、「租税減免規制法」による租税・金融面での特惠供与を通じて第三者に買収させる方法がとられ、4次にわたって56社の不実企業が整理された。例をあげると、国際グループに属する23社が韓日合繊、東国製鋼などに、慶南企業、慶南金属が大宇グループに、大韓凌溼公社が産業銀行に買収された。このうち国際グループの解体は、政治的な意図から行われた措置であるとみなされ、問題になった。金融面での支援は、銀行が不実企業に対する貸出金を欠損処理したり、不実企業に対する貸出金を買収した企業が長期低利で償還したり、買収した企業に対する新規の融資を行ったりといった方法で行われた。
- (4) 韓国の「財閥」の起こりは、第二次世界大戦後、1950年代に政府の特恵獲得によって資本蓄積した「政商」たちである。60年代から70年代にかけては、レントシーキング的な色彩が薄れ、経済開発の進展のなかで事業を拡大し、各産業において独寡占的な地位を占めるようになった。「財閥」傘下の系列会社は株式の相互持ち合いと相互債務保証によって結びつく。非関連多角化により事業を拡大し、所有と経営が分離されていないなどの特徴をもつ。オーナーとその家族が経営に大きな役割を果たし、銀行を所有しないなどの点で、戦前の日本の財閥とは性格を異にする。

- (5) この3社は、合併などを経て社名が変更され、現在は、現代重工業、三星重工業、大宇重工業となっている。本章では、煩雑をさけるため、当初の社名である現代造船、三星造船、大宇造船の呼称を用いることにする。
- (6) 帰属財産とは、日本の敗戦まで、日本人あるいは日本人団体の所有した財産を意味し、最初は米軍が接収・管理し、後に韓国政府に引き渡したものである。帰属企業とは、そのうちの企業を指す。1950年代、帰属企業が民間人に払い下げられる過程で、政府高官との人的関係のあるものが優先された。政府査定価格より大幅に安い価格で払い下げられることが多く、そこから得られる利益は大きかった。その結果、「財閥」と呼ばれる企業グループが形成された。その後没落したのものも多かったが、一部は現在も上位「財閥」として存続している。
- (7) 三白工業とは、米国からの援助物資を入手、加工する紡績、精糖、製粉などの産業である。こうした物資は有利な条件で購入できたため、濡れ手に粟の利益が得られ、世論の批判を浴びた。
- (8) 大韓造船公社は韓国の造船業界で最も古い歴史をもつ会社であり、そのルーツは1937年に日本政府と三菱を中心とした日本人財閥が資本金の大部分を出資して設立した朝鮮重工業にさかのぼる。第二次世界大戦後の45年12月、米占領当局はこれを国営企業である新韓公司（東洋拓殖会社の後身）に引き継がせ、翌年米軍政庁運輸部の直接管理下においた。47年5月の南朝鮮過渡政府の樹立にともない、過渡政府の運輸部が引き継ぎ、運営した。48年8月の大韓民国政府の樹立により、交通部が運営権を引き継ぎ、交通部釜山造船廠と改称した。50年1月にはその施設をもとに資本金の80%を政府が出資して大韓造船公社を設立した。しばらくは大韓造船公社法によって運営されていたが、57年、商法により株式会社になった。以上の記述は商工政策十年史編纂委員會 [1969] pp.1237-1239による。その後、紆余曲折を経て現在は韓進重工業となっている。
- (9) 内包的工業化戦略について詳しくは、木宮 [1994]、朴東哲 [1993] を参照のこと。
- (10) 具滋英元商工部造船課長へのインタビュー(1998年9月18日)。
- (11) 1966年5月、三星の系列会社である韓国肥料が建設資材と偽ってサッカリンの原料であるOTSA60トン日本から輸入し、そのうち38トンを錦北化学に売却した事件のことである。税関はその全量を没収したうえ、罰金と追徴金合わせて2330万ウォンを弁償させた。この事件は国会でも議論され、朴正熙大統領自ら捜査を指示するほど大きな政治問題となった。そのため事件が発覚した直後の9月22日、三星の李秉喆会長は、韓国肥料を国家に献納するという声明を発表した。これを受けて三星は、韓国肥料の株式の51%を国家に献納した（朴炳潤 [1982] pp.201-203)。
- (12) 大韓造船公社は1987年4月に法定管理下に入ったのち、89年5月、韓進グループに落札され、90年6月に名称を韓進重工業に変更した。

(13) 「周四原則」とは、日中国交正常化に向けた交渉の過程において、1970年4月、周恩来が日本側代表に提示した条件である。以下の四つの条件にあてはまる企業とは貿易を行わないとした。

① 蔣介石一味の大陸反抗を援助し、朴正熙集団の朝鮮民主主義人民共和国に対する侵犯を援助するメーカー、商社。

② 台湾と南朝鮮に多額の資本投下を行っているメーカー、商社。

③ 米帝国主義のベトナム、ラオス、カンボジア侵略に兵器弾薬を提供している企業。

④ 日本にある米日合弁企業および米国の子会社。

当初は中国貿易に依存するところがきわめて大きい企業のみがこれを受け入れたにとどまったが、秋以降、有力企業がこれを受け入れる動きが強まった(田中 [1991] p.68)。

(14) 韓国の経済政策において最も大きな権限をもち、中核的な役割を担った官庁は、経済企画院である。1961年に設立された。94年11月に財務部と統合されて財政経済院となり、98年2月に財政経済部と改称され、企画予算委員会が分離・独立した。さらに99年5月、企画予算委員会が企画予算処と改称された。現在は財政経済部と企画予算処に分かれている。経済企画院は経済開発五カ年計画の立案・実施を行うが、同時に予算編成権をもっていた。財政・金融政策を担うライン官庁である財務部は、予算の執行(経済企画院と共同)と決算を担当している。韓国において五カ年計画の実施能力が東南アジア諸国など他の途上国に比べて相対的に高い要因のひとつとして、こうした経済企画院の組織のあり方が関係していると考えられる。経済企画院長官が副総理を兼ねていることから、朴正熙大統領がいかに経済企画院を重視していたかがわかる。長らくマクロ経済政策の立案・実施において中心的な役割を果たしてきた。一方、商工部はミクロな産業政策の実施を担うライン官庁である。94年に通商産業部と改称され、97年に動力資源部と統合されて産業資源部となり、現在に至っている。このほか大統領秘書室に勤務する経済首席秘書官もまた重要な役割を担っている。大統領の意を直接受けて経済政策の立案・実施を担当するため、大統領のリーダーシップ次第でかなり重要な役割を果たす。70年代の重化学工業化政策は、大統領経済第2首席秘書官を務めた呉源哲を長とする重化学工業化推進企画団が中心となって推進したことは、その典型的な事例であるといえる。この時期、企画団のメンバーは商工部出身者が多かった。ライン官庁である商工部とマクロ官庁である経済企画院の二元的支配は、70年代を通じて継続した。

(15) “South Korea: Confidence at Hyundai,” *Fairplay International Shipping Journal*, No.4651, 12 October 1972, p.46. および韓国産業銀行調査部研究員からのインタビュー(1998年9月8日)。

(16) 以下、三星による宇進造船の引き受けと三星造船の設立に関する記述は、三

星重工業社史編纂委員会 [1994] pp.127-130による。

- (17) その後、1983年1月には三星重工業、三星造船、大成重工業の3社が合併して「三星重工業株式会社」となった（三星重工業社史編纂委員会 [1994] p.100）。
- (18) 以下、大宇による玉浦造船所引き受けの経緯に関する記述は、劉 [1989] pp.438-440による。
- (19) 経済長官会議は大統領令によって設置される。経済企画院長官（議長）、外務部長官、財務部長官、農林水産部長官、商工部長官、動力資源部長官、建設部長官、保健社会部長官、労働部長官、通信部長官、科学技術処長官、その他國務總理が指定する國務委員と審議案件の該当部長官で構成されている（ただし韓国の官庁は、しばしは組織の再編成が行われるため、ここにあげた省庁名は時期によって変わっている）。さらに韓国銀行総裁、韓国産業銀行総裁、韓国外換銀行長、農協中央会長は出席し、発言することができる。大統領秘書室の経済首席秘書官も出席する。その審議項目は、①國務會議の審議を要する経済に関する事項、②政府の経済開発計画と対内外の経済政策に関する事項、③政府の財政投融资計画に影響を与える案件、④財政・金融と物価安定など国民の経済生活に影響を与える事項であって各部署間の調整を要する案件、⑤國務會議の議決により回付される案件、⑥その他行政各部署の長が提出する経済に関する案件と報告事項、である。定例会議は毎週1回あり、その他臨時會議がある。1961年に設置され、長らく韓国の経済政策決定過程において重要な役割を果たしてきたが、98年2月、金大中政権の発足後、経済対策調整會議が設立されるにもなって廃止された。趙 [1992] p.291、経済企画院編 [1982] p.7参照。
- (20) 大宇造船は1994年10月に大宇重工業に合併された。
- (21) 現代重工業関係者へのインタビュー（1998年9月16日）。
- (22) 現代重工業関係者へのインタビュー（1998年9月16日）。
- (23) 現代重工業関係者へのインタビュー（1998年9月16日）。

〔参考文献〕

〈日本語文献〉

石川島播磨重工業株式会社 [1992] 『石川島播磨重工業社史』。

石崎菜生 [1998] 「韓国における国家と経済成長—研究動向の紹介—」（佐藤幸人編『国家と経済成長』〈調査研究報告書 I -01-1〉日本貿易振興会アジア経済研究所）。

磯崎典世 [1995] 「韓国の権威主義体制における国家と企業—構造調整過程にお

- ける葛藤を中心に」(『教養学科紀要』〈東京大学教養学部〉第28号)。
- 北村かよ子 [1991]「アジアNIEs諸国における機械産業発展の要因とその特性—韓国・台湾を中心に—」(北村かよ子編『NIEs機械産業の現状と部品調達』アジア経済研究所)。
- 木宮正史 [1994]「韓国における内包的工業化戦略の挫折—5・16軍事政府の国家自律性の構造的限界—」(『法学志林』第91巻第3号, 1月)。
- 佐藤幸人 [1992]「輸出指向工業化の要因と意義—貿易政策アプローチを超えて—」(大橋英夫・劉進慶・若林正丈編『激動のなかの台湾—その変容と転成—』田畑書店)。
- 祖父江利衛 [1998]「需要サイドからみた韓国造船業の国際船舶市場への参入要因—現代重工業の1975~80年の竣工状況を中心に—」(『アジア経済』第39巻第2号, 2月)。
- 田中明彦 [1991]『日中関係 1945-1990』東京大学出版会。
- 水野順子 [1983]「韓国における造船産業の急速な発展」(『アジア経済』第24巻第12号, 12月)。

〈英語文献〉

- Amsden, Alice H. [1989], *Asia's Next Giant: South Korea and Late Industrialization*, New York: Oxford University Press.
- Fairplay International Shipping Journal*.
- Kim, Eun Mee [1997], *Big Business, Strong State: Collusion and Conflict in South Korean Development, 1960-1990*, Albany: State University of New York Press.
- Lee, Yeon-ho [1997], *The State, Society and Big Business in South Korea*, London, New York: Routledge.
- Moon, Chung-in [1994], "Changing Patterns of Business-Government Relations in South Korea," in Andrew MacIntyre ed., *Business and Government in Industrialising Asia*, Australia: Allen & Unwin, pp.142-166.
- Rhee, Jong-Chan [1994], *The State and Industry in South Korea: The Limits of the Authoritarian State*, London and New York: Routledge.
- Stern, Joseph J., Ji-hong Kim, Dwight H. Perkins and Jung-ho Yoo [1995], *Industrialization and the State: The Korean Heavy and Chemical Industry Drive*, Cambridge: Harvard University Press.

〈韓国語文献〉

- (1) 単行本・論文
- 経済企劃院[1982]『開發年代의 經濟政策』미래사。

- 金周煥[1999] 『開發國家에서의 國家 企業 關係에 관한 研究－韓國의 造船産業 發展과 ‘支援-規律’ 테제에 對한 批判的 檢討－』 서울大學校 大學院 政治學科 博士論文。
- 大韓造船公社社史編纂委員會[1968] 『大韓造船公社三十年史』。
- 朴東哲[1993] 『5.16政權 初期 經濟政策의 性格－第1次 經濟開發 5個年計劃을 中心으로－』 (SIES討論用論文No.93-06) 서울社會經濟研究所。
- 朴炳潤[1982] 『財閥과 政治－韓國財閥成長裏面史－』 韓國洋書。
- 裴榮滿[1994] 「1950年代 大韓造船公社의 資本蓄積 試圖과 失敗原因－資本蓄積 過程에서 歸屬企業體의 役割 分析－」 (『釜山史學』 5月號)。
- 三星重工業社史編纂委員會[1994] 『三星重工業二十年史』。
- 商工政策十年史編纂委員會[1969] 『商工政策十年史－附編・國營企業體發展業績 (1960-1969)－』。
- 商工部[1973] 『長期造船工業振興計劃－大造船地域設定案－』。
- 劉錫乙[1989] 「破產直前의 大字造船, 『起死回生作戰』 内幕」 (『新東亞』 1月號)。
- 李性勳・金時瞳・韓性浩[1989] 『韓國의 産業政策－産業構造政策關聯資料集－』 産業研究院。
- 全國經濟人聯合會[1997] 『韓國의 造船産業』。
- 趙錫俊[1992] 『韓國行政學』 博英社。
- 鄭周永[1991] 『시련은 있어도 실패는 없다』 [試練はあっても失敗はない] 第三企劃。
- [1998] 『이 땅에 태어나서－나의 살아온 이야기－』 [この土地に生まれて－私の生きてきた物語－] 允。
- 重化學工業推進委員會企劃團[1979] 『韓國工業化發展에 관한 調查研究 第1卷 重化學工業發展史』。
- 韓國産業銀行[1979] 『韓國의 産業』。
- 現代重工業株式會社[1992] 『現代重工業史』。
- (2) 新聞
- 『國際日報』。
- 『釜山日報』。
- 吳源哲[1992年7月27日-1994年4月13日] 「産業전략軍團史」 (『韓國經濟新聞』 連載)。
- (3) 統計
- 韓國造船工業協會 『造船資料集』。