

## 韓国

## ——韓進海運の消滅と政府の能力——

安倍 誠

2017年2月17日、かつてコンテナ取扱量で世界第7位を誇った韓進海運が、ソウル中央地方法院から破産宣告を受けて40年の幕を閉じた。このニュース自体は韓国国内が朴槿恵大統領の友人崔順実<sup>パククネ</sup>をめぐるとスキャンダルによって混乱が続くなかで、あまり目立つことはなかった。しかし将来、韓進海運の消滅は韓国経済の発展を支えてきた「政府の高い能力」が神話となってしまったことを象徴する事件として記憶されることになるかも知れない。

前年の2016年8月31日に韓進海運は法定管理（日本の会社更生法の適用に相当）を申請した。債権者である金融機関が、オーナーの私財供出などに応じない限り支援を打ち切るとの姿勢を崩さなかったためだが、そこには政府の強い意向が反映していた。韓進海運のメインバンクは国営の韓国産業銀行である。同行は2016年春以降、経営悪化に歯止めがかからない造船会社への支援を続けたことに対して世論の強い批判を受けており、政府は安易な救済はしないとの強い姿勢で韓進海運の危機に臨んでいた。

いわば政府が韓進海運を法定管理に追い込んだかたちだったが、その影響はあまりに大きかった。韓進海運は港湾使用料や荷役料を滞納していたために世界各地の港で船舶の差し押さえに会い、またそれを恐れて入港できない事態が生じた。そもそも事前に世界の主要港のある国の裁判所に対して差し押さえ停止命令の申請をする必要があったが、韓進海運自身はもちろん、追い込んだ側の韓国政府もその準備を完全に怠っていたのである。

コンテナ運配の影響が世界の物流全体に広がるなかで、混乱を收拾するためには韓進海運が正常な運航ができるように資金を供給する必要があった。しかし、裁判所が政府および金融機関に対して異例の緊急支援を要請したにもかかわらず、政府はあくまでも責任は韓進グループとそのオーナーにあるとしてそれを拒否した。1カ月近く経ってオーナーとグループ企業である大韓航空による追加出資を受けて金融支援は実現し

たものの、すでに荷主に多額の損害を与えた後であった。営業権などの資産はほとんど毀損してしまった結果、韓進海運は再生を断念せざるを得なくなった。

事態は韓進海運1社だけにとどまらない。韓国全体のコンテナ海上輸送能力は2016年8月106万TEUから同年12月には51万TEUと59%も減少してしまった。そればかりでなく、不信感を持った世界の荷主が他の韓国の海運会社も忌避する現象まで招いてしまっている。政府は二大海運会社のもう一社でありやはり経営悪化に苦しんでいた現代商船を事実上国有化していたが、韓進海運の破綻後、現代商船に対して資産の買い上げを通じて財務体質の改善を図るなど、なんとか韓国海運業を立て直そうとしている。しかし、国営企業中心の体制でどこまで再生が可能なのか、世界的な海運市況も好転をみせないなかで、先行きは不透明である。

これまで韓国政府は、産業界と密に連携をとりながら長期的な視野に立って産業育成策を遂行してきた。このことは崔順実事件で表面化したような政経癒着という弊害ももたらしたが、韓国産業を先進国水準にまで引き上げる一つの原動力であったことは事実である。しかし、少なくとも現在の海運行政に関する限り、政府は産業界との協力関係はもちろん、産業に関する十分な知見も持っていないことをさらけだしてしまった。経済の成熟化に伴って政府の役割に変化があるのは当然だが、2010年代前半の政府庁舎の世宗市への移転以降、ソウル中心の産業界と政府の間に文字通り距離が生じているとの指摘は多い。韓進海運の破綻とその後の混乱が政府の能力が劣化してしまったことを示すものなのか、それとも例外的なハプニングに過ぎなかったのか、造船業などで現在も進行中の構造調整の展開のなかで明らかになっていくであろう。

（あべ まこと／アジア経済研究所 東アジア研究グループ）