

「現代重工業」の巻

2012年7月12日 川崎重工 OB 河合敏雄

海外技術支援プロジェクトについて、韓国の現代重工業の事例を紹介する。

私は1973年から1974年にかけて約2年間、現代重工業に常駐して、このプロジェクトに関わった。その後も20年程前に大庭社長の希望で蔚山に案内し鄭周永会長と交歓したなど現代とはご縁があった。

このプロジェクトについて、歴史的背景を踏まえて、編集した。

1. 時代背景

朝鮮半島に於ける近代的造船産業の歴史は、戦前の1937年に朝鮮総督府が三菱重工を招き「朝鮮重工業」設立に始まる。朝鮮重工業影島造船所は朝鮮半島で最も古い本格的鋼船造船所だった。

1945年までに朝鮮郵船向けなどに、1万トン迄の貨物船を建造した。1950年に、半官半民の大韓造船公社となり、1968年に極東海運に買収された。朝鮮戦争で、韓国国土は荒廃し、国力・経済は劣悪となった。

1954年に、開発途上国援助の国際機関として、コロンボ計画(プラン)が発足し、日本も加盟した。1956年のスエズ動乱の影響もあり、タンカーが大型化し新造船受注量が増大するなど、日本の産業復興の糸口になっていた。

その結果、翌年、日本は造船建造量世界一となった。

1961年、朴正熙陸軍少将が軍事クーデターを起こし、国家最高会議議長に就任。1962年から66年に第1次5ヶ年計画を推進した。

1962年、韓国はコロンボ計画に加盟した。

1963年以降、日本は、右上がり急カーブで増大する石油需要を信じ、欧州からの忠告を耳にせず、タンカーの超大型化技術で大量建造に邁進し、欧州と争った。

韓国では、同年、朴正熙が大統領に就任した。

1963年から1965年にかけて、欧州造船所は受注量が増えても進水量を増やさなかったが、日本は受注量増に応じ設備投資を増やし、進水量を263万GTから536万GTに増やした。

2. 韓国工業化への道

朴政権は1967年に第2次5か年計画を発表した。

① 1965年、昭陽江ダム(ソヤンガンダム)を着工

このダムは東アジア最大級の砂礫ダム。漢江の治水、水力発電、首都圏の生活・工業用水などの多目的ダムで、日本経済援助と日本工営の技術援助で完成

② 1968年に浦項製鉄所 POSCO を設立し、1969年、日本の資金と技術で建設決定

③ 1968年に、京釜高速道路を着工し、1970年に全線開通。安保対策上途中にジェット戦闘機離着陸滑走路、駐機場を併設している。

④ 1971年、古里加圧水型原子力発電所を着工し、1978年に運転開始

⑤ 造船関係は釜山の造船公社を押さえて、現代重工が大型ドックを建設。詳細は後述

1969年、ニクソンドクトリンで、在韓米軍縮減計画実施

同年、第1次日韓定期閣僚会議で四大核心工場建設計画への支援を日本に求めた。

1971年、朴正熙大統領三選政権には北朝鮮に対する安保危機意識があった。

1972年、朴正熙大統領が全土に戒厳令を発令し、夜中の12時以降、外出活動に制限が加えられ、建設工事に障害があった

3. 現代重工業設立

1965年 日本と韓国は日韓基本条約を締結

1968年 官需頼りの造船公社は体質的に業績不振で、民営化

当時、韓国は、大型造船所計画を推し進めていた。

1969年 第1次日韓定期閣僚会議で、日韓基本条約に基づき韓国の安保関連として、日本に59m\$の借款を申し入れた。

1970年 第4次日韓定期閣僚会議で、造船事業の資金・技術支援を、日本に求めた。

日本は、中小規模の造船所なら支援するとの回答したため、朴政権は、政府主導の大型造船工場建設計画は挫折したと考えた。

しかし、鄭周永会長の現代は、大型工場計画の一環として、50万トン新造船ドックを考えていた。政府・経済企画院の勧めも後押しした。当時、世界の海運・造船市場は未曾有の大景気に沸いていた。

鄭周永会長は世界的大規模建設工事の実績があり、自信を持っていた。

1970年 現代建設(株)の中に造船事業部を立ち上げた。

1971年 政府に認められて鄭周永会長は現代重工業(株)を設立

4. 現代重工業による大型造船所具体化

現代蔚山造船所建設資金は、海外借款 50m\$、自己資金 10m\$、政府融資 10m\$とした。当初必要資金と技術を日本・三菱に求めたが、日本は応じなかった。日本に拒否されたため、政府の支援を得て、現代鄭周永会長は欧州 OECD に援助を要請した。

英国アップルドア社と現代は、造船所建設・259kt 大型タンカーの図面供与、技術支援と受注支援契約を結んだ。

図面供与・現代技術者教育は英国スコットリスゴウ社が受注 教育はスコットリスゴウのキングストン造船所。当時、英国の新造船事業は国際市場で低下しており、造船技術を売る傾向があった。

現代重工はアップルドア社の仲介で英・西独・仏・スペイン・スウェーデンの5か国から7年償還で計約51.2m\$の借款を受けた。主として造船所建設資材費

第1,2番船として、ギリシャのリバノス社と259型VLCC新造船を契約

1971年11月、韓国朴正熙大統領は、鄭周永会長の事業と借款契約を後付で承認

1972年3月、現代はアップルドア社の図面に基づき工場建設の起工式を行う。、工学出身の若い技術者を採用して、技術研修団30名を2回スコットリスゴウ社に派遣し、9月に社内に溶接技術を始めた技術訓練所を開設し、アップルドア社から所長を受け入れ、10月にデンマークオデンセ社から現場技術者を受け入れた。オデンセの技術理事スコウ氏が造船所の初代社長になった。

5. 川重による支援

英国の伝統技術・図面は、熟練工を頼りにしており、工作図は不備だった。

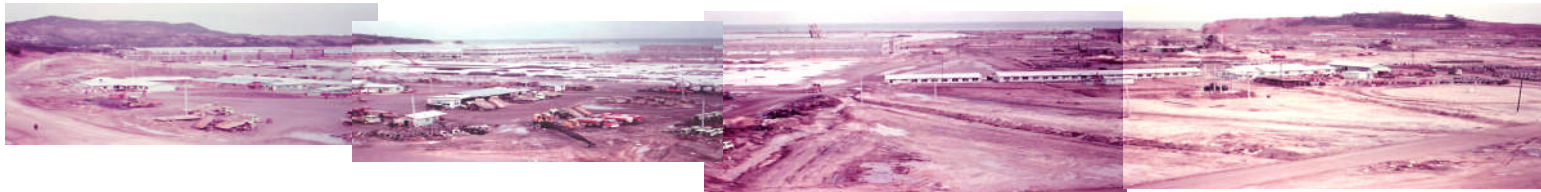
コロンボ計画で現代からも若手研修者が多数、欧州や日本へ派遣され、近代的造船工作法を学び、彼らからの情報も鄭周永会長の耳に入っていた。

鄭周永会長は英国方式建造法に限界を感じ、生産技術を重視する日本式近代造船工法が必要不可欠と考えた。配管設計、生産技術など欠けている部分の設計に日本の造船技術を取り入れるために、高速道路、ダム、ドック等の大型工事に関係があった鹿島建設の口利きを得て、川重に技術協力を要請した。

川重は上顧客の川崎汽船やジャパンラインから、強い海運市場を反映して、VLCC 追加建造の強い要請を受けていた。しかし川重には空き船台が無く、これらの船を下請的に現代で建造することを考えた。現代での建造に対して、川重が川崎汽船やジャパンラインに一種の保証を与えた感じであった。

写真は、日本海に面した東向き敷地で、左が北側で、正面方向に鋼材水切り場、罫書き、切断、小組工場があり、部材加工が始まっていた。

1972/12/末 現代蔚山造船所建設初期の敷地 150万坪と云われていた



1972 年末に、鄭周永会長と川重首脳との会談を経て、新造船技術協力の一部契約が調印された。

左から 1 番目が川重梅田社長、
2 番目が鄭周永会長、
蔚山工場全貌できる丘にて (1973 年) →



1973 年 1 月から、設計 2 名、工作 1 名の管理職アドバイザーを常駐で派遣、
リーダーは工作:田中武、
設計は船殻:安江義忠、艤装:河合敏雄 ↓



↑ 建設初期、川重造船幹部の蔚山工場建設現場視察

現代重工業 蔚山造船所 *

操業開始時 建造ドックスケジュール

船番	起工	進水	引渡	船台 (ドック)	月数	OW
7301	1973/4/E	1973/12/E	1974/7/E	1	15	LIV
7302	1973/7/E	1974/4/E	1974/12/E	2	17	LIV
7303	1974/1/B	1974/7/E	1975/2/E	1	14	KL
7304	1974/7/E	1974/12/M	1975/4/B	1	8	KL
7305	1974/4/E	1974/8/E	1975/5/E	1	13	JL
7306	1974/8/E	1975/3/M	1975/6/E	2	10	JL
7307	1974/12/B	1975/6/B	1975/10/B	2	10	VVV
7308	1975/1/B	1975/5/B	1975/8/E	1	8	INC
7309	1975/3/E	1975/10/E	1976/3/M	3	11	VVV
7310	1975/3/M	1975/9/E	1975/12/E	3	95	INC

現代重工業 蔚山造船所 操業当初の建造ドックスケジュール ↑

1973年3月、第3-6番船の受注と技術指導のため、現代と川重は追加契約。川崎汽船、ジャパンライン各2隻、同型船で埋めて、設計図を支給し、建造支援駐在アドバイザーからの要請に応じて、坂出工場等から随時専門家を短期派遣した。

VLCC12隻受注幹旋契約を交わしたアップルドア社は契約履行責任があった。一方、第3~6番船で川重方式生産技術システムが動き出し、部材のコーディングも川重方式に替わった。スコットリスゴウ、オデンセから派遣の技術者は、韓国の造船が日本式になることを良しとせず、西欧派を集めて日本方式に抵抗した。現代にもジレンマはあったと思う。

このような環境で、造船所の生産設計室で夜中に火事があり、川重支給の図面を含む資料が、ほぼ全焼した。問題が表に出ることはなかったが、私は疑問を感じた。

鄭周永会長は何があっても、前進有るのみ！前進を遮る物は全て切って前に進むように見えた。現代に次々採用される幹部、技術者達には優秀な方が多く、問題を次々と解決していった。

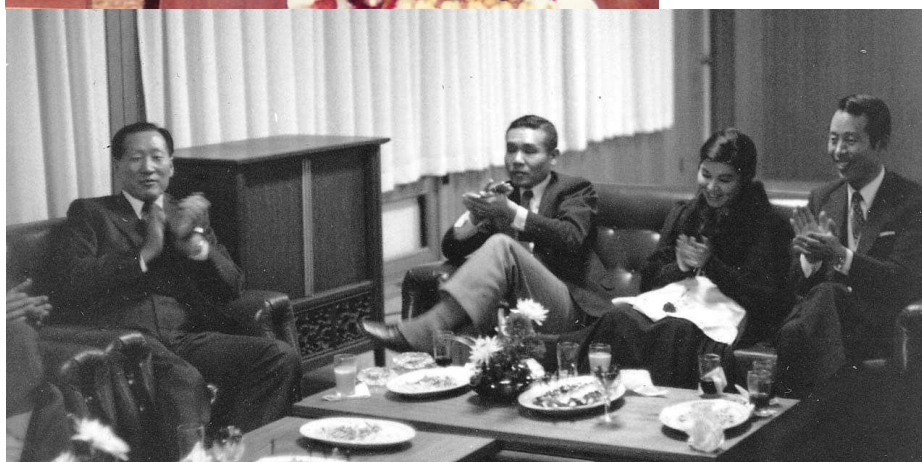
1977年下旬、現代重工は川重と合併で蔚山に修繕船会社、後のHMD合併事業を設立した。



1973年 内業小組立工場建設中
造船設計アドバイザー
川重設計幹部



(左)鄭周永(チョンジュヨン)会長
ソウルで政治・資金・建設・自動車等の仕事をし、
週末にリムジンで工場に来て視察、幹部会議。
この日は少しお疲れか、しかしご機嫌は良かった



鄭周永会長が
連れてきた有名歌手と
同席の小さなパーティー

川重設計アドバイザー
安江、河合 同席

1974/1 日本船第1船

起工式後

柱前は会長、左川重設計責任者

北田理事、左スコウ社長、

左端トレーニングセンター長、

右端、会長妹の旦那金さん(所長?)



6. その後

1973年 オイルショックに端を発して、石油需要の頭打ちで船舶需要激減

1973年 金大中事件で、韓国が日本の主権を侵害したと云うことで

日本野党、朝鮮総連が日韓外交を攻撃し日韓関係が陰悪化

1974年には、日本田中内閣の外相が韓国の安保問題を無視して、「韓国に対する北からの脅威は無い」と断言し、韓国の強い反発を受け、日韓関係は最悪になった。

そんな中、1974年8月15日、韓国大統領狙撃、大統領夫人射殺事件が起きた。

日本から解放された日を記念する大きな光復節祝典中の出来事であった。

大阪在住の在日朝鮮人による犯行で国家トップを標的にした殺人事件ということで、

行政およびマスコミによる、一斉対日批判キャンペーンが起こった。

日韓関係がさらに悪化し、蔚山市内飲食店入口に日本人お断りと印刷された張り紙が並んだ。このあおりで現代重工に滞在していた、川重・船主・船級・メーカを含む多数の日本人が危険にさらされて、必死の逃亡劇が展開された。

本件については、後のエピソードで少し詳しくお話する。

その後、日本の政治的働き、米国仲介等により収束に向かった。

1975年、南ベトナムが陥落し、米軍が撤退し、沖縄の米軍施設が一部返還された。

三木・フォードおよび福田・カーター日米首脳会談の結果、米国に対する疑問が出て「日本及び東アジア全体の安全のために、朝鮮半島の平和と安全の維持が重要」と韓国条項は変更された。

以上、日韓関係は政治的に国民を巻き込み大きく揺れたが、1970年代の韓国重工業化は外国からの援助を受け、大きく発展した。

世界の商船進水量は日本が世界一だったが、2000年以降韓国が一位に成った。

外国人駐在員社宅

欧州及び川重から

現代に派遣された人の宿舎

自動小銃を持った警備に守られていた



建造中のドック

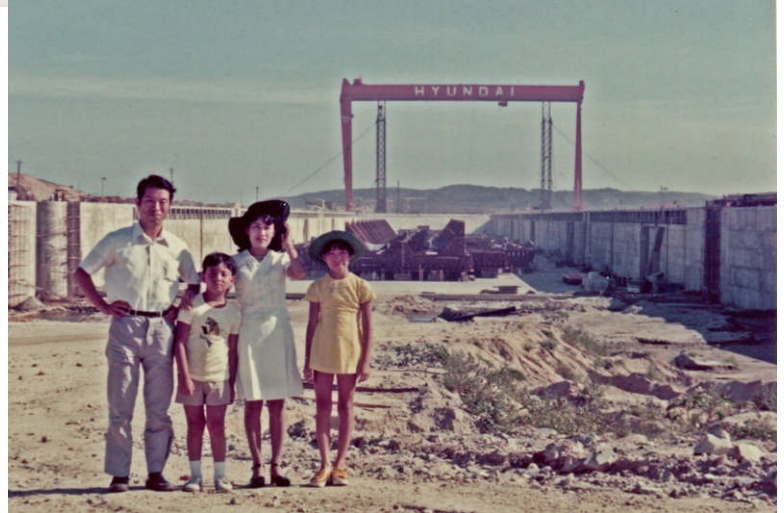
アドバイザーの家族訪問 1973年8月、

子供たちの夏休みに家族を呼んだ。

中ドックの土木工事の土砂搬出ダンプ

カー用のランプウエーを利用して

第1号船のブロックをトレーラで搬入していた



現代重工業蔚山工場全景(最近)

左手山越えの蔚山湾に面して、川重との合弁修繕船会社 HMD 本社工場がある。



7. エピソード

① 大暴動で軍隊出動、日本人全員避難

韓国政府、マスコミの反日運動・反日感情・反日教育の影響で、現代重工蔚山工場の労働争議を発端とした大暴動が起こった。1974年夏の朝、現場の方から騒がしい群衆の音を聞いた。その後、雨あられのように石粒が本館に向かって飛んできて、ガラスが殆ど割れた。私は川重関係者、船主監督、船級協会、メーカなどの日本人に緊急連絡をして、車で数十人全員を無事に正門前の宿舎であるホテルに待避させた。自動小銃を持った軍隊がトラック数台で出動してきた。夕刻になり、多くの現業職が飲み屋で酒を飲み、日本人をやっつけろ、と話していたとの情報を専属コック・運転手から得た。直ぐに、駐在員の緊急会合を開き、我々のコックと運転手の案内で、夜中に日本人全員をホテルから脱出させて全員を山越えで駐在員宿舎まで夜間誘導してもらった。

釜山の総領事館に電話したが、誰も出なかった。翌朝、全員を一端日本に帰して、落ち着いたら改めて来韓することにして、鄭周永会長に事前了承を取り、再度現代自動車のバスを出して貰い、釜山空港に向かった。空港では多数のカメラが待っていた。初めてマスコミの間を突破する経験もした。空港で手続き後休憩していると、会長が大韓民国中央情報部 KCIA のお偉方と軍用ヘリで追っかけて来て、呼び出され、出発を止めてくれと言われた。

「機内格納済みの荷物は下ろせない」と云って了解を求めたが、「JALは離陸させない！」と言われて帰国を断念し、ホテルにチェックインした。直ぐに釜山総領事館から呼び出しがあり行くと、総領事は終始「民間の分際で・・・」と怒りを発散していた。後で半年後退官と分かった。

② 交通事故者の深夜救出協力

短期出張者をもてなすために、車を借りて市内で夕食会を催した。帰途造船所手前の人だかりに車を止められた。交通事故被害者を町の病院に運んで欲しいと言う。同乗していた出張者には宿まで歩いて貰い、路上の仲間が負傷者を担いで定員超過で乗り込んできた。彼らの案内で市内の病院の前に止めたら、負傷者を車内に残して全員病院の中に消えた。医者呼びに行っただけで、暫く待っていたが誰も病院から出て来ない。仲間は逃げてしまった。

病院で強引に医者呼びだした所出てきたが、「死んでいるので私とは関係ない」と断られた。現代造船所の保安に電話したが、警察に届けろ！で終わり。警察に電話で事情説明した所、ジープ2台でやって来て「付いて来い」と云われた。街灯も無い山頂部の小屋がヘッドライトで浮かび上がった。小屋の前で止まると、警官は死体を中へ運べと私に命令したので、「一人では無理だ」と答えると、二人出てきて三人で手足分担して土間に移した。

とたんにジープは先に勢いよく発進し、私は追いかけたが、ジープを見失った。幸い、広い自動車道に出たので帰途についたが、戒厳令時間に入っており自動小銃を持った兵隊に止められた。尋問されたので、たどたどしく死体を運んできたことを説明した。

信用しないか通じないので、蔚山警察に電話で確認してくれと頼んで、やっと解放された。

無事宿舎に戻り、血染めのシートを剥がして道路に出して、風呂の湯をバケツに汲み、ぶっ掛けてはブラシで擦り、血を洗い流した。しかしまだ血生臭かった。

③ 会長、深夜の寒中水泳

会長は週日は主にソウルで仕事をして、週末にソウルを大型リムジンで出発し、夕方か夜中に蔚山に到着し深夜に工場内を視察していた。ある夜、現代製乗用車に乗り換えて視察中、運転を誤り、岸壁から海中に自動車諸共ダイビングした。警備員が飛び込み、他は救命浮き輪を投下して付属のロープで引き上げ、密かに宿舎迎賓館に運び込んだ。

蔚山地区の日本海はシベリアからの寒流で、非常に海水が冷たい。

しかし、会長は翌日恒例通り、朝 06:00 の定例幹部会に何食わぬ顔で出席したそうだ。当時 62 歳、スーパーマンの威名を取るエピソードの一つだ。

④ 進水式前夜、突如会長がドックマスターを解雇

進水式前夜のパーティーの席上、ドックマスターが会長に待遇改善を直訴した。会長は怒って、即刻解雇を言い渡した。翌日、ブリッジ上でマイクを持って指揮していたのは会長だった。あいにく横風が強く、タグだけでは流され、ホーサーを増し取りして、現場従業員総出で、大綱引きのとんでもない進水式となった。

⑤ 第 1 船進水式に朴大統領臨席

大型造船所は、大統領期待の四大国家事業の一つだった。現代重工で第 1 番船の進水式が行われた時、ギリシャ船主始め、OECD 関係者、国際金融関係者等、来賓が欧州から大型チャーター機で大挙韓国に来て出席し、朴大統領も臨席した。1 か月ほど前から、10 本の指紋を押した書類を書かされ、写真入りの ID カードが作られた。

当日は、自動小銃を持った厳重な警備の中、私も出席した。当時は、北からのゲリラを警戒し、戒厳令下で特別厳重な警備だった。

⑥ 先行艀装を忘れ船底ブロック搭載

第3番船起工直後に念のために1人で現場を視察した。既に2タンクレンジ程の船底タンクブロックの搭載が終わり溶接が開始されていた。よく見れば、船底ブロックには荷油管が1本も先行艀装されていなかった。即ち、先行艀装ヤードで挿入すべき荷油管が1本も搭載されていなかった。

直ぐ現代の幹部を訪ねて状況と対応策を説明した。船底ブロックを切り離し、船底荷油管を挿入し、船殻ブロックを正位置に再搭載して溶接し、配管を定位置に固定するように説得した。

⑦ 工場用地の強制収用

1972 年末、蔚山に着いて設計ビルの部屋の下見をした時の事、スコップ、ツルハシ、大型ハンマー等の道具を肩に掛け、軍隊のように行進していく集団が、小高い丘で人が住んでいる目の前の平屋民家の前に整列して止まり、隊長の合図で、全員一斉に家の中に入った。住人のおばさんの悲鳴を無視して、次々と家具類を持ち出し、その後、屋根をめくって、壁板を剥がし、骨組みにロープを掛けた。家は簡単に倒壊した。その手際の良さとスピードに驚いた。その跡地は、正門前の大きな交差点の一部になっている。

⑧ ドック建設工事とブロック搭載、同時進行

ドックの建設を行う横で、船の建造が同時に始まる光景を見た。土砂搬出用のダンプカーが、未舗装仮設土盛りランプウエーを上がっていた。同じ道を、船底ブロックを運ぶ大型トレーラーが左右に揺れつつ下っていた。日本では、考えられない光景だった。(P8 写真参照)

⑨ 各種パーティー

半島状の工場敷地内小高い丘の上に、迎賓館が建っている。起工、進水、引渡の時はこの迎賓館で大パーティーが催された。船主の他に、各国の高官、外交官、金融機関等の接待にも使っていて、駐在アドバイザーは、同席を要請され出席していた。

1973 年に家族を呼んだ時、当時中学生だった鄭会長の八男夢一「モンギル」が訪ねてきて、小学生だった娘と息子を連れ出して子供同士、言葉が通じないはずだが、色々屋外ゲームを楽しんでいた。夢一は家族の帰国前日夜、大きな迎賓館に子供だけ招待して、立派な別れパーティーを催していた。下の息子が8歳だったので心配したが、問題無かった。

8. 現代財閥

① 創始者、現代財閥当主である鄭周永の生い立ち

「現代」の韓国語の発音は「ヒョンデ」と読む。

1915年、生まれ

1946年、ソウルで現代自動車工業社開業 これを皮切りに、

現代グループを展開

1972年、現代造船所(後の現代重工業)を設立、蔚山に工場を建設

以後巨大な現代財閥を築く。

1992年、大統領選挙に出馬したが、敗北

2001年、死去

参考:

1 その後の現代財閥当主

- 1) 2代目には五男が継承し、
- 2) 3代目はその妻が継承している

2 子息は

- 1) 五男 夢準(モンホン)は、現代グループを継承し
現代重工業社長を経て、現在会長
大統領選出馬したことのある、元ハンナラ党代表の国会議員
日韓 W 杯招致の立役者で、大韓サッカー協会名誉会長をしている
- 2) 全部で8人居られたが、現在現役は他に3人

以上