

●海外情報

造船量世界一の現代重工を見る

～活況を呈する蔚山造船所～

在田 正義



造船所全景

現代（ヒュンデ）の城下町——ウルサン

韓国第1の財閥は現代（ヒュンデ）グループである。現代の造船所、自動車工場、化学コンビナートとも、蔚山（ウルサン）市にある。正に、蔚山市は現代の城下町と言ってもよいだろう。さて、この蔚山市、釜山の北北東約50kmにある人口110万人の街であること、猛烈な勢いで発展し、韓国で最も新しい広域市（日本の政令指定都市に相当）であること、今年6月に開催されたW杯サッカーの準々決勝の1つが蔚山文殊サッカー場で行われたこと、このサッカー場の近くにある蔚山大学が市内にある唯一の大学であることなどを知っている日本人は、何人いるであろうか。この蔚山大学は、「現代大学」といわれ、現代との結びつきは極めて強い大学なのである。

現代グループの中心は現代重工だ。現代重工は、急速に製造分野を拡大しており、今では、造船、エンジンから、産業機械、海洋機器、産業用動力装置、建設機械、情報機器まで手がけているが、製造の中心が造船であることは変わっていないようだ。この造船所を見学に訪れたのは2002年4月4日、よく晴れた暖かい日であった。数日前は、ひど

い黄砂に見舞われたとのことであったが、この日は、空気もきれいに澄んでいた。

午後1時、蔚山大学の申東牧（Sheen Dongmok）助教授等に引率されて、正門を入った。まず本館の受付に続く展示室を見学した。ここには、造船所全体を示す模型、製造している各種製品の写真や模型が、華やかに展示してある。操船シュミレーターがあるので触ってみたが、これは本格的なものではないようであった。次いで2階の会議室に案内され、15分ぐらいのPR映画を見た。上映開始に先立ちスクリーン上に「歓迎 在田正義博士」の文字が映し出されるという芸の細かいところも見せてくれた。これを見て、もしかしてPR映画も日本語かと一瞬思ったが、そうではなく、英語だった。そして映画に示された現代の急速な発展ぶりに驚かされた。

現代重工小史

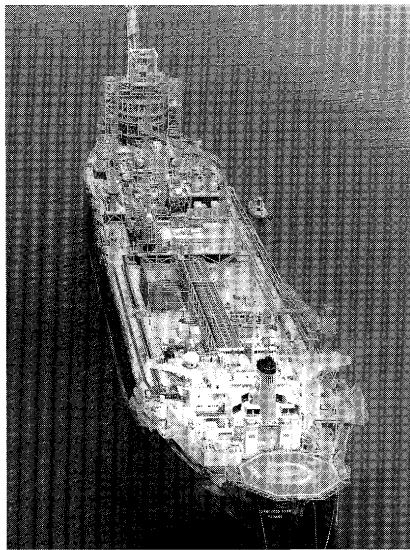
はじめにパンフレットを基に、現代重工の歴史を簡単に示しておこう（1973年～2000年）。

1973年12月	現代造船重工株式会社設立
1974年 1月	造船所完成、2隻のスーパー・タンカーに命名
1978年 2月	現代重工業株式会社（HHI）に社名変更
1983年11月	10億ドルの輸出達成
1984年 3月	現代海洋技術研究所設立
1989年 5月	世界最大のジャケット(40,000トン)をエクソンに引渡し
1994年 6月	初のLNG船を引渡し
1999年 8月	VISION 2010を宣言し、韓国株式市場に上場
1999年12月	30億ドルの輸出達成
2000年 2月	情報技術部門設立

1999年8月に宣言されたVISION 2010というのは、「重工業の核となる事業において、世界一の技術、品質、生産性を達成し、2010年までに売上高を最大にする」という、現代重工の株主に向けての宣言と考えられる。

どの船台も船で埋まっている

さて、PR映画を見終わったところで申鉉秀（Shin Hyun Soo）博士の出迎えを受けた。申氏は、船舶海洋研究所 海洋産業研究室長（名刺による）である。彼には、つい2ヵ月前にソウルで開催されたPOSCO〔項浦（ぼはん）製鐵、韓国第1の鉄鋼メーカー〕の「鉄鋼の海洋への利用



FPSO

に関するセミナー」で会っており、何となく安心した。というのは、写真機を持ってきたにもかかわらず「構内での写真撮影は禁止」とのことで、少し緊張していたからだ。彼は私と同じ研究者であり、その上、説明は全て日本語というのはいずれのことである。本館前から自動車に乗り、工場群、巨大な建造ドックのそばを抜け、構内にある見晴らし台に立った。構内の全景写真（前頁参照）を見ていただきたい。下方には、深く切り込まれた入江状の水面があり、4隻の船が艀装岸壁につながれている。この水面の上方には工場群があり、右側にある海に向かって伸びている。この工場群の中に挟まれるようにして4つの建造ドックがあることはお判りと思う。左手の2つは比較的小さい建造ドックで、塔型クレーンを備えている。右手の2つは大型の建造ドックで、巨大な門型クレーンを備えている。門型クレーンの能力は、900トンである。右から2番目の建造ドックは、両端が海に開いているが、その右の建造ドックは、片方を緑地帯で塞がれている。この緑地帯が小高い丘で、丘の頂上には迎賓館と思われる建物が見える。ここが見晴し台で、造船所全体を展望することが出来た。実は4月4日に見た光景は、この写真とは少し違っていった。緑地帯の左側が削り取られて小さくなり、緑地帯で遮られていた建造ドックは延長されていたのである。

大型の建造ドックでは、球形タンクのあるモス型LNG船、TEU 7,000個積み程度と思われるコンテナ船等々が建造中であった。建造ドックはどこも、能力一杯で稼働している様子だった。「艦艇は、屋根付きのドックで建造している」と申博士の説明であった。ここには2万人以上の従業員が働いているとのことである。何か、造船ブームといわれた頃の日本の造船所を髣髴（ほうふつ）させるものを感じた。もちろんその規模は、あの当時を相当に上回っていることも確かだが。こうした状況に少々圧倒されつつも、蔚山大学のある先生から聞いた次の言葉を思い出した。「現代が一番警戒しているのは中国」というのである。この世の春を謳歌（おうか）しているように見える韓国造船、その先頭に行く現代重工だが、これを少しでも持続させようとして打ち出されたのが現代重工小史にある VISION 2010ではあるまいかと考えてしまった。

さて、ここで現代蔚山造船所の1999年12月現在の建造ドックの寸法を紹介しよう。

寸法 (m)	最大船型 (DWT)
1) 640×92	1,000,000
2) 500×80	700,000
3) 390×80	500,000
4) 360×70	500,000
5) 360×70	500,000
6) 380×65	400,000
7) 260×65	250,000

緑地帯で遮られていた建造ドックの1つが延長されていたことにふれたが、この延長された建造ドックは、上記のうち2番目に挙げたドックと推定される「統計要覧」で500mとなっていた長さが、更に長くなっているものと思われる。

研究所も充実の方向か

最後に構内にある研究所に案内された。初めて見たのは、構造物の強度試験用装置だが、どんな実験をしていたかを示すものは何も置いてなかった。次に回流水槽を見せてもらったが、ここでもどんな実験をしていたかを示すものはなかった。見学時間が1時間半という制限もあり、これ以上に研究所を見ることは出来なかった。しかし、研究所のパンフレットによると、新型高速船、推進器の省エネ対策、CFD、LNG船、海洋開発、振動解析、耐衝撃強度などの問題に取り組んでおり、VISION 2010 の宣言ともからみ、今後とも研究開発に力を入れる意気込みを感じることが出来た。



セミサブ海洋構造物

(参考文献)

- 造船統計要覧2001 国土交通省海事局監修、成山堂
- 写真は現代重工パンフレットから抜粋