

研究結果報告書

研究結果

本研究は、1970 年代初頭現代重工業株式会社の設立直後、大型タンカー（VLCC）建造のための海外技術導入と導入技術が生産現場で吸収、定着していく過程を実証的に分析したものである。特に日本の大手造船会社である川崎重工業株式会社からのタンカー建造技術の導入過程とその内容、定着プロセスに注目してみた。

現代重工業の技術導入と定着は、複数の多国籍技術を組み合わせる形で行われた。こうした技術が定着したのは、最初イギリスのスコットリスゴ造船所から導入したタンカー建造技術に限界があったからである。つまり、ブロックの建造技術の欠如、熟練労働者を前提とした設計図面の構成は、デンマークのオーデンセ造船所からのブロック建造技術の導入、そして日本の川崎重工からの生産設計技術の導入を必要とした。その結果、現代重工業の蔚山(ウルサン)造船所の生産現場では、イギリスとデンマークおよび日本との間の多国籍技術の対立と葛藤の競演場となり、こうしたプロセスの中で、現代重工業はこれらの技術の長所をうまく組み合わせるようになったのである。

日本からの技術導入はスコットリスゴの設計図面で建造した 2 隻(1, 2 番船)に続いて、1973 年 4 月受注した 4 隻のタンカー(3~6 番船)を川崎重工の設計図面で建造することになったのがきっかけとなった。その過程で日本式の造船技術は、川崎重工からの技術者の派遣と現代重工業研修生の川崎重工坂出造船所での訓練という「属人的移転方式」により現代重工業の現場に本格的に移植された。川崎重工からの技術移転の中で、特に、熟練度を設計図面に代替した意味を持つ生産設計の概念や関連するシステムの導入は、現代重工業の造船技術の発展に大きな役割を果たした。しかし、一方では、それによって多国籍技術のうち、日本の技術が現代重工業の現場で優位性を占めることはなかった。逆に川崎重工の技術を本格的に導入することによって、最初 1, 2 番船の建造で会得した多国籍技術の組み合わせを活用する傾向がより強くなった。その背景には、現代重工業の蔚山造船所の生産現場において川崎重工の影響力拡大に対する強い牽制が働き、また川崎重工が懸念した「ブーメラン効果」により中核技術の移転はできるだけ避けようとする姿勢があった。

「多国籍技術の組み合わせ」を重視するという現代重工業の立場は、1973 年秋に香港の 2 つの海運会社から受注した 4 隻(7~10 番船)のタンカー建造のためのモデル選定過程より確実なものとなった。現代重工業は、船体にはスコットリスゴの 26 万トン級の図面をベースとし、機関室は川崎の 23 万トンのプラントを搭載し、艀装はスコットリスゴと川崎の図面を混合した形の建造モデルを採用した。この 4 隻のタンカーは 1976 年まで建造されたが、その結果、「三ヶ国の造船技術の適切な組み合わせ」いわゆる「現代重工業式タンカー建造技術」が確立したのである。

研究成果の公表について(予定も含む)

口頭発表 (題名・発表者名・会議名・日時・場所等)

韓国造船産業の技術導入と定着過程に関する研究 現代重工業(株)の日本式建造システム導入を中心に
(裵 錫満、歴史問題研究所 国家と資本主義研究会、2012年1月16日、歴史問題研究所)

論文 (題名・発表者名・論文掲載誌・掲載時期等)

書籍 (題名・著者名・出版社・発行時期等)

朴正熙政権期韓国造船産業史 大韓造船公社と現代重工業による二つの道程
(裵 錫満、歴史批評社、2013年2月)