



〈連載(269)〉

韓国の造船事情と日韓国際フェリー



大阪府立大学大学院 海洋システム工学分野教授
池田 良穂

10月と11月に、韓国の造船所等を訪問する機会に恵まれた。釜山には船を見によく出かけてはいるが、韓国の造船所を見学するのは久しぶりであった。

10月に訪問したのは釜山の西隣のチャンワン(昌原)、11月は東隣のウルサン(蔚山)で、いずれも韓国の造船業の一大集積地である。チャンワンの南に位置するコジェ(巨濟)島には、サムソン重工と大宇造船があり、チャンワン市の南に隣接したチンヘ(Jinhae)には新興のSTX造船所がある。またウルサンには、現代重工の2つの造船所がある。

まず10月には、チャンワン市の国際会議場で開催された船舶・海洋構造物の実用設計に関する国際会議(PRADS)に出席した。この会議は、日本の発案で1977年に東京で開催され、今回が第12回目にあたる。今回は韓国造船業界を挙げての開催となったが、ABSやロイズなどの海外の船級協会が基調報告や展示を積極的に行っているのが印象的であった。300名近くの参加者があったが、日本からは大学や研究所からわずか10名程度の出席と、設立国としてはずいぶん

寂しい状況であった。

この会議では、サムソン重工の経営者の基調講演「世界の造船マーケットのトレンドー新しいマーケットの創造ー」が、韓国の造船業の戦略を知る意味で貴重なものであった。以下にその概要を簡単にご紹介しよう。

世界の造船マーケットは、しばらく供給過剰状態が続き、比較的安定しているのはLNG船だけとなるというのが見解であった。そして、韓国造船界では、船から海洋開発へのパラダイムシフトが起こっていると見た。海洋開発機器のうち掘削リグが年間15~20基、FPSOが12~15基の需要が見込め、現在でもそのほとんどが韓国造船業が製造している。

現在のところ原油価格の高止まりが、こうした海洋構造物建造需要を下支えているが、一方、シェールガス開発に伴うエネルギー資源価格の下落がマイナス要因として出現していることにも言及した。さらに、今後の技術開発としては、海底での生産システムの技術開発が重要となるとした。

この会議には、コジェ島にあるサムソン重工と大宇造船の見学ツアーと、ウルサンの現代重工の見学ツアーがあり、どちらかを選ぶこととなっていた。かなり迷ったが、これまで訪問したことのないサムソンと大宇の2つの造船所が見られるコジェ島へのツアーを選んだ。コジェ島は、今では2つの橋で韓国本土と結ばれており、釜山市とを結ぶ新しい橋と海底トンネルによって大変便利になった。

いずれの造船所でも、海洋構造物の連続建造が行われており、油田掘削用の高いタワーが3～4基も見えた。韓国の造船所が、海洋構造物の建造に大きくシフトしていることが実感された。

特に、サムソンでは、製造現場での急速なロボット化が行われているとの説明があり、詳細なビデオ映像も見せてもらった。これには海洋構造物が、比較的単純な形状をしており、ロボット化による省人化がやりやすいことがあるように思った。全体の工程の60%あまりのロボット化が達成できているとのことだったが、たぶんこれは海洋構造物に限ったものようだ。



サムソン重工のドックで建造中のFPSO(石油生産貯蔵設備)

日本の造船業の一部も、数十年前と造船不況の時と同様に海洋構造物の製造に再び

シフトする兆候をみせているが、この数十年間にわたり海洋構造物の製造を脈々と行ってきた韓国造船業と対抗することはなかなか容易なことではなさそうだ。

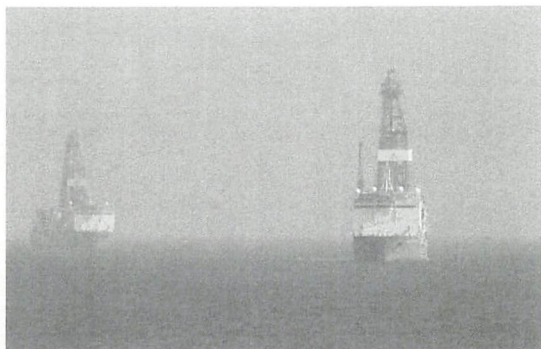
大宇造船でも、3基の掘削用リグと、2隻のFPSOが建造中であり、確かに船から海洋開発機器へのシフトが起こっていたが、船についても年間70隻の建造を維持しているとのこと。マースクの18000TEU積の超大型コンテナ船が艤装されていたのが印象的であった。このように韓国の造船業は、超大型船と海洋構造物の建造にかなり特化していることがわかった。



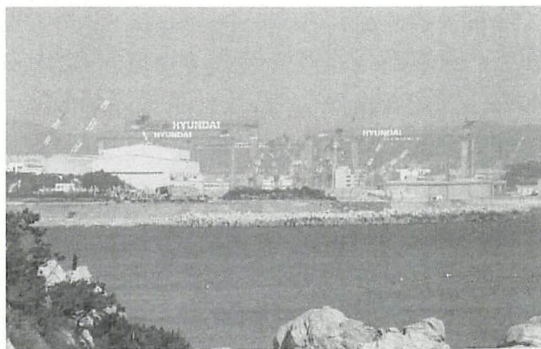
大宇造船で艤装中の18000TEU積の超大型コンテナ船

11月のウルサン訪問では、ウルサン大学で開催された韓国造船学会講演会の中に設定された韓日ジョイントセッションに出席した。このセッションは、「将来の船」をテーマとして開催され、日本からは造船所と海運会社からの発表、韓国からは造船所からの発表が2件ずつあった。韓国の造船界では、英語化が浸透していると聞いていたが、意外にも講演会のスケジュールから発表まですべてがハングル文字が並んでおり、ジョイントセッションのみが英語であった。

この後、釜山国立大学を訪問して、国際交流協定の締結を行った。この時に、同大学の造船関係の教員と情報交換する機会があり、現在、韓国の造船業は大卒の技術者獲得に躍起となっており、ほとんどの学生が学部卒業と同時に造船所に就職するようになっており、給料も年収で500万円近くと他業種よりも高騰しているとのことであった。完全に日本の技術者の給料水準よりも高くなっており、前述した韓国の造船業のロボット化の急速な進展の理由もよく理解ができる気がした。その結果、学部から大学院への進学率は10%程度と低く、筆者の大学の約70%に比べても大幅に低い。勉強するよりも、早く給料をとりたいたいという傾向が強くなっていると嘆いていた。



現代重工の沖に停泊していた2隻のドリル船。建造後の試運転中のような様子だ。



蔚山の現代重工の造船所。巨大なゴライアスクレーンが林立している。

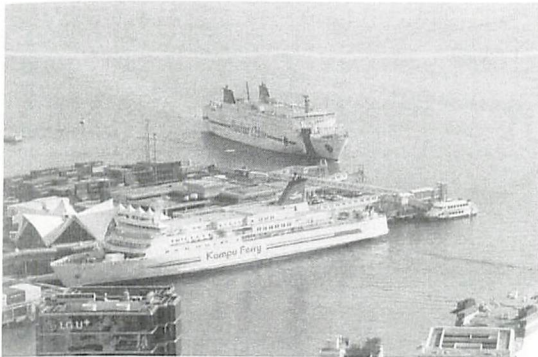
韓国からの帰りは、大阪までパンスターフェリーの「パンスター・ドリーム」に乗船した。大阪から釜山までは空路でわずか1時間余りだが、フェリーだと19時間余りのゆったりとした船旅が楽しめる。しかも、釜山港内の船を見ることができ、夜の関門海峡の通過、朝の播磨灘や大阪湾の航海も楽しみだ。ちょうど帰りの便に都合がよいフェリー便があったので、迷わずに船を選択した。

15時に、船は釜山港の国際フェリーターミナルを出港した。隣の岸壁には、下関航路のフェリー「ソンヒ」が停泊していた。また、西隣の内航フェリーターミナルには、済州島へのフェリーが停泊し、博多や対馬への高速旅客船が出入港している。デッキでこうした船たちを眺めているだけで楽しい。

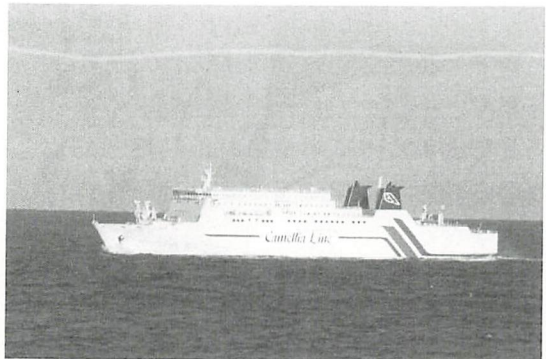
出港してしばらくすると、対馬が左に見え、博多を出て釜山に向かうカメララインの国際フェリー「ニューかめりあ」と反航した。やがて、対馬の山陰に太陽が沈んだが、釜山の山々とガラス張りの高層住宅に当たる夕日の光がまだかすかに見えていた。

夕食はクルーズ客用の参鶏湯(サムゲタン)の定食だった。この船には往復するクルーズ客と、移動のためのスタンダード客の2種類のチケットがあり、前者は和洋韓の定食が提供され、後者にはバイキング式の食事が提供される。その後、レストランはショーラウンジにかわり、歌や手品などのショーが行われ、21時過ぎには両舷に関門海峡の光のパノラマが広がった。

翌朝の大阪に到着するまでの航海も楽しかった。大小様々な船と行きかい、明石海峡大橋の通過もある。大阪港に入ると天保山岸壁にはピースボートのクルーズ客船「オーシャン・ドリーム」の姿が見えた。



釜山の国際フェリーターミナル。手前は、下関と博多とを結ぶフェリーとジェットfoil。パンスタードリームが到着直前。



釜山を出港して1時間後に、反航した博多航路の「ニューかめりあ」。

海事仲裁がわかる本

谷本裕範 著

海事関連のトラブルの解決方法はいくつかあるが、仲裁は其中でも主要な解決方法のひとつだろう。仲裁は裁判に代わる民事上の紛争解決手段で、非公開性、専門性、迅速性などの点で裁判に比べて当事者に利点があるとされている。わが国においては明治時代から存在する制度で、よく利用される解決方法であるが、平成15年の仲裁法の公布を契機として、近年、仲裁を選択する例が増えつつあり、それに伴い初めて仲裁に関わる人も増えてきている。

このような状況の中、海事仲裁の概要をわかりやすく解説した本が成山堂書店より発行された。

著者の谷本裕範氏は、日本海運集会所などで半世紀以上海事仲裁に携わってきたわが国の海事仲裁を知り尽くした人物である。本書は、その経験をもとに歴史的経緯・仲裁と他のトラブル解決方法との比較・海外(英国)の海事仲裁との比較・特徴的な海事

仲裁の事例などを独自の視点で解説しつつ海事仲裁制度への提言や将来展望も述べている。

これから海事仲裁に関わる人にとってはその概要をつかむのに最適であるのはもちろん、ベテランの実務者・経営者にとっても仲裁の利点等を整理しどのような場合に活用すべきかや、仲裁人に選ばれた場合どう対応すべきか等を今一度考える上で有益な一冊となるだろう。



A5判/240頁/定価2,940円(5%税込)
発行所：〒160-0012 東京都新宿区南元町4-51

(株)成山堂書店

TEL：03(3357)5861 / FAX：03(3357)5867
E-mail：order@seizando.co.jp