

Title	対日請求権資金と韓国の造船業
Sub Title	Claim fund from Japan and the Korean shipbuilding industry
Author	裴, 錫満 (Bae, Sukman) 呂, 寅満 (Yeo, Inman)
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	2016
Jtitle	三田学会雑誌 (Mita journal of economics). Vol.109, No.2 (2016. 7) ,p.233(75)- 242(84)
JaLC DOI	10.14991/001.20160701-0075
Abstract	<p>対日請求権資金は1960年代後半から70年代前半までの韓国造船業に大きな影響を与えた。まず、沿岸中小型漁船を中心に、この時期に建造された船舶の半分がこの請求権資金によるものであった。大韓造船公社も設備拡充と貨物船建造の成果を挙げた。もともと、こうした成果はもともと造船業界の期待には遠く及ばなかった。船舶の輸入は依然として続けられ、さらに進められた。</p> <p>The claim fund from Japan played an important role in the Korean shipbuilding industry from the late-1960s through the early-1970s. First, half of the construction of fishing vessels, mainly small- and medium-sized coastal fishing boats was built by the claim fund. The Korea Shipbuilding Corporation used the claim fund to support projects such as the expansion of facilities and the construction of freighters. Nevertheless, it did not meet the expectations of the shipbuilding industry, which had expected the introduction of the claim fund to yield complete import substitution. The industry continued to import vessels and also recommended it by government policy.</p>
Notes	特集：韓国経済発展の歴史的条件：1960年代日本との比較を中心に
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-20160701-0075

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

対日請求権資金と韓国の造船業

裴錫満*

呂寅満（訳）**

Claim Fund from Japan and the Korean Shipbuilding Industry

Sukman Bae*

Translated by Inman Yeo**

Abstract: The claim fund from Japan played an important role in the Korean shipbuilding industry from the late-1960s through the early-1970s. First, half of the construction of fishing vessels, mainly small- and medium-sized coastal fishing boats was built by the claim fund. The Korea Shipbuilding Corporation used the claim fund to support projects such as the expansion of facilities and the construction of freighters. Nevertheless, it did not meet the expectations of the shipbuilding industry, which had expected the introduction of the claim fund to yield complete import substitution. The industry continued to import vessels and also recommended it by government policy.

Key words: claim fund, Korean shipbuilding industry, The Korea Shipbuilding Corporation

JEL Classifications: L62, M10, N65

はじめに

1965 年の日韓国交正常化によって韓国は日本から 5 億ドルの対日請求権資金を受け取った。無償

* 高麗大学校民族文化研究院
Research Institute of Korean Studies (RIKS), Korea University
dolbe68jp@yahoo.co.jp

** 江陵原州大学校国際通商学科
Department of International Commerce & Area Studies, Gangneung-Wonju National University

〈表 1〉 対日請求権資金の使用内訳

(単位：ドル)

導入時期	無償資金	有償資金	合計
1966年 (1次)	39,914,380	44,677,077	84,591,457
1967年 (2次)	34,668,334	27,389,047	62,057,381
1968年 (3次)	27,978,737	17,812,962	45,791,699
1969年 (4次)	24,059,194	11,069,974	35,129,168
1970年 (5次)	25,994,967	8,893,741	34,888,708
1971年 (6次)	29,205,143	7,999,833	37,204,976
1972年 (7次)	29,798,154	34,900,000	64,698,154
1973年 (8次)	29,612,831	5,004,720	34,617,551
1974年 (9次)	28,016,157	41,521,000	69,537,157
1975年 (10次)	30,752,103	731,646	31,483,749
合計	300,000,000	200,000,000	500,000,000

資料：経済企画院（1976），p.376

資金 3 億ドル、有償資金（政府借款）2 億ドルのこの資金は、現金ではなく日本からの財貨・用役の形で供給された。これとは別枠として、3 億ドルプラス・アルファの民間商業借款の供与も約束されたが、これは日本政府が日本海外協力基金の民間借款規定に基づいて推進しており、広義での対日請求権資金とみなされた。

本稿の目的は請求権資金のうち、韓国の造船業関連に使われた資金の規模と使用方法について検討し、それが韓国の造船業に与えた影響を分析することである。請求権資金に関する先行研究は、意外と思われるほど蓄積に乏しい。わずかな研究も主に交渉過程に焦点が当てられた（李元徳 1996；金光玉 1996；朴泰均 2005；李眩珍 2011；李利範 2015）。請求権資金の使用とその影響までを視野に入れた研究は、管見の限り見当たらない。

I 対日請求権資金と造船業

1. 全資金の使用内訳

5 億ドルの資金は 1966 年から使用されはじめ、1975 年に執行が完了した。その内訳をまとめたのが〈表 1〉である。

次に用途別の内訳をまとめたのが〈表 2〉であるが、資金の 5 割を超える 2 億 7,800 万ドルが鉾工業⁽¹⁾に使われたことがわかる。これは浦項製鉄の建設に 1 億 2,000 万ドルが注がれたためである。鉾工業に次いで社会間接資本及びその他サービスの 9,000 万ドル、農林業 3,900 万ドル、水産業 2,700 万ドル、科学技術開発 2,000 万ドルが使われた。

(1) 経済企画院（1976），p.379。

〈表 2〉 資金の用途別内訳

(単位：ドル，%)

	無償資金		有償資金		合計	
	金額	%	金額	%	金額	%
農林業	36,547,573	12.2	2,309,190	1.2	38,856,763	7.8
水産業	27,175,542	9.1	0		27,175,542	5.4
鋳工業	164,262,801	54.8	113,724,594	56.9	277,987,395	55.6
科学技術開発	20,125,402	6.7	0		20,125,402	4.0
社会間接資本・その他サービス	6,029,275	2.0	83,966,216	41.9	89,995,491	18.0
その他（清算勘定、銀行手数料）	45,859,407	15.2	0		45,859,407	9.2
合計	300,000,000	100	200,000,000	100	500,000,000	100

資料：経済企画院（1976），p.377

〈表 3〉 漁船関連項目の使用内訳

(単位：ドル)

細部事業名	金額
漁船導入	3,598,222
漁船建造	8,316,579
漁船動力改良	1,424,302
漁船装備改良	2,156,364
指導船建造・資材	967,589
合計	16,463,056

資料：経済企画院（1976），p.379

なお、水産業と科学技術開発の資金にはすべて無償資金が使われ、農林業でもそれが9割以上を占めた。一方で、社会間接資本及びその他サービス関連については有償資金が9割以上を占め、鋳工業は有償が半分ずつであった⁽²⁾。

2. 造船業関連使用額

造船業に対する資金は、水産業の「漁船導入・建造及び改良事業」と社会間接資本及びその他サービスの「海運振興事業」の項目から執行された。漁船関連項目からは水産業総額2,700万ドルのうち、最大の1,600万ドルを占めたが、具体的には漁船導入360万ドル、漁船建造832万ドル、漁船動力改良142万ドル、漁船装備改良216万ドル、指導船建造及び資材97万ドルであった（〈表3〉参照）。

漁船の導入は1次年度の1966年に360万ドル全額が執行され、指導船も1次年度に完了した。

(2) 1.2億ドルの浦項製鉄の建設資金のうち8,900万ドルは有償資金であった。したがって、この「例外」を除くと鋳工業では無償資金の比重が圧倒的に高い。

〈表 4〉 早期発注による漁船建造の現況

材料	業種	規模(G/T)	馬力(HP)	隻
木造	中型汽船底引網・エビトロール漁船	50	180	10
木造	沿岸中型漁船	20	60	30
鋼造	大型汽船底引網漁船	100	350	20
合計				60

資料：韓国造船工業協同組合（1998），p.279

漁船建造は 1966 年 293 万ドルからはじまって、9 次年度の 1974 年まで逐次行われた。装備改良事業も同じであった。動力改良事業は 5 次年度の 1970 年度までに完了した。一方で交通部所管の海運振興事業は 817 万ドルがすべて有償資金であったが、1 次年度に完了した。

なお、民間商業借款からも造船業に資金が回された。すなわち、3 億ドルプラス・アルファの金額が決まる当時から使途が定められていた漁業協力資金 9,000 万ドル（水産振興施設 4,000 万ドル，漁船導入 5,000 万ドル）と海運当局による船舶導入資金 3,000 万ドルの合計 1.2 億ドルの商業借款から大韓造船公社の施設拡充に 305 万ドル，貨物船建造（6 隻 11,000 トン）に 240 万ドルの合計 545 万ドルが使われた。

II 船舶建造の仕組みと実績

1. 船舶建造の仕組み

請求権資金による漁船の建造は、まず必要な機械・資材を導入し、建造業者である韓国造船工業協同組合と実需要者である船型別漁業組合の間の団体協約によって建造船舶の船型・規模・価格などが決められ、造船工業協同組合の会員造船所に割り当てられて行われた。⁽³⁾

漁船建造用の 832 万ドルは、汽船底引網 100 トン級 28 隻、50 トン級 35 隻分の機械・資材に 210 万ドル、近海用 70 トン級漁船 6 隻分に 23 万ドル、沿岸用小型漁船 514 隻分と中型漁船 766 隻分に 599 万ドルがそれぞれ使われた。導入された資材は日本産杉，機関と発電機，鋼板，外装品などが中心であった。

1 次年度の 1966 年の場合、建造用機械・資材の導入が遅れて漁民に影響することを恐れた政府は、年内に 60 隻の中小型漁船の船体工事を自力で早期着工するように造船所に指示した（表 4）。

韓国造船工業協同組合は 100 トン級鋼船の大型汽船底引網漁船 20 隻は遠洋漁業協同組合，20 トン級沿岸中型漁船（鮫鱈網，流し網）は水産業協同組合中央会，50 トン級中型汽船底引網漁船とエビトロール漁船は業種別漁業協同組合とそれぞれ共同で発注契約を締結し，それに基づいて組合員

(3) 団体協約を経ずに個別造船所が直接に受注して建造する場合もあった。2 次年度建造の場合，韓国造船工業協同組合と水産業協同組合中央会の間の団体協約によって沿岸漁船 504 隻が，そして個別造船所の直接受注によって 23 隻がそれぞれ建造された（韓国造船工業協同組合 1998，p.283）。

〈表 5〉 1966～75 年間の漁船の建造実績

	請求権資金		その他資金		合計	
	隻	トン	隻	トン	隻	トン
沿岸小型漁船	514	4,686	1,651	8,283	2,165	12,969
沿岸中型漁船	766	20,675	102	5,160	868	25,835
サメ錬網	6	541	—	—	6	541
中型汽船底引網	35	1,753	—	—	35	1,753
大型汽船底引網	28	2,795	—	—	28	2,795
その他	9	180	82	4,552	91	4,732
マグロ錬網	—	—	32	12,230	32	12,230
スタントロール	—	—	4	1,437	4	1,437
合計 (%)	1,358 (42.1)	30,630 (49.2)	1,871 (57.9)	31,662 (50.8)	3,229 (100)	62,292 (100)

資料：経済企画院（1976）、p.159

の造船所に割り当てた。この資金によって建造を割り当てられたのは全国で 28 造船所であった。⁽⁴⁾ こうした仕組みについては、実需要者の漁民と水産業者の選択権がないという問題点があった。したがって、一部の水産業者は団体協約による割り当てを拒むこともあった。例えば、早期発注漁船のうち大型汽船底引網漁船 20 隻の場合、一部水産業者が個別契約と船価の引き下げを求めたため、工事が捗らなかった。これに対して政府は水産業協同組合が水産業者に縛られて効率的な対応ができないと認識していた。⁽⁵⁾

民間商業借款による大韓造船公社の設備拡充及び貨物船建造のうち、設備拡充には三菱商事との契約によって 305 万ドルが投入された。当時社長だった金斗燦が直接日本に行って契約したという。住友商事との条件より不利だった三菱商事との契約の経緯については国会で政治資金の疑惑を追及された。⁽⁶⁾ 240 万ドルの貨物船建造事業は、日本から資材を輸入して大韓造船公社が 6 隻の貨物船を建造した後、大韓船主協会が一括で引き受けて会員の海運業者に払い下げる事業であった。同じ船舶を日本から輸入するより高かったため、造船公社と船主協会の間に緊張関係が発生したという。⁽⁷⁾

2. 建造実績

請求権資金による建造実績を見ると、まず、大規模な漁船建造事業の場合、1966～1975 年で合計 1,358 隻、30,630 トンが建造された（表 5）。同期間中に国内で建造された全漁船が 3,229 隻、62,292 トンだったので、漁船の半分程度が請求権資金によって建造されたことがわかる。とくに汽船底引網漁船の場合、すべてが請求権資金によって建造された。

請求権資金による漁船建造事業には、機械・資材の導入に投入された 832 万ドルの請求権資金の

(4) 韓国造船工業協同組合（1998）、pp.279-280。

(5) 大統領秘書室（1966.11.19）。

(6) 『東亜日報』1966 年 11 月 24 日付け。

(7) 『毎日経済新聞』1967 年 3 月 28 日付け。

ほか、67億5,500万ウォンの国内資金が使われた。船型別に見ると、沿岸中型漁船に最も多くの資金が使われたが、請求権資金469万ドル、国内資金51億6,500万ウォンが投入された。それに次いで、請求権資金は大型汽船底引網漁船、沿岸小型漁船に、国内資金は沿岸小型漁船、大型汽船底引網に多く使われた。

一方、貨物船、油造船など商業用船舶の供給を目的とする海運振興事業に割り当てられた817万ドルは、国内建造分はなく、全額が外国の中古船購入に使われた。1,000トン級未満の小型貨物船4隻、3,000～4,000トン級貨物船2隻、6,000トン級貨物船2隻、そして3,500トン級油造船2隻を1968年⁽⁸⁾から1973年まで購入した。これらは当時大韓造船公社が建造することのできる船舶であった。

大韓造船公社は240万ドルの民間商業借款によって4,000トン級貨物船2隻、1,000トン級2隻、500トン級2隻の合計6隻、11,000トンを建造した。もっとも、造船公社では作業量が足りなくて経営難に陥っていたため、政府は財政資金による作業量の確保に努めなければならなかった。

ところで、経営難は構造的な問題に基づいたものであった。1968年当時造船公社は240万ドルの商業借款によって6隻の貨物船を建造中だったが、そのうち500トン級はすでに完成、1,000トン級と4,000トン級も90%程度が進行中であった。ところが、その時点で公社は政府に緊急資金支援を要請した。船価基準算定の不合理、相対的に高い国内資材の使用、工賃・資材単価の上昇をその理由として挙げた。当初提示された価格水準さえ、日本からの輸入価より高いと船主協会が指摘したことを考えると、この問題の根本的な原因は機械・資材産業の脆弱性に求められ、これを考慮していなかった政府の政策ミスだったと言える。公社は2億5,700万ウォンの追加資金を求め、政府も1968年度⁽⁹⁾の補正予算からそれを確保するようになった。

III 造船業の対応

1. 漁船建造事業と中小造船業者

巨額の請求権資金が造船業に回されるというニュースは、外国の中古船に太刀打ちできないでいた国内造船業者には福音であった。1965年5月に韓国造船工業協同組合は商工部と農林部に国内で必要とする船については、船種を問わず、全面的に輸入を禁止し、請求権資金及び漁業協力資金による船舶建造はすべてを国内の造船所で建造することを建議した。1966年1月には臨時総会で商工部により強力な建議を行うことを議決した。その骨子は、国内需要のすべての船舶を国内造船所で建造すべきということと、もし外国船を導入した場合にはその修理を拒むということであった。⁽¹⁰⁾当時造船業界は請求権資金などによる建造の実現如何によって造船業の成否が決まると見ていた。先

(8) 経済企画院(1976), pp.306-308。

(9) 大統領秘書室(1968.4.13)。

(10) 韓国造船工業協同組合(1998), pp.464-465。

述の建議は、こうした認識から出たものであった。

韓国造船工業協同組合は1967年に交通部が進めていた57,000トン貨物船の導入計画にも強力に反対した。この導入計画には請求権資金を使って海運振興事業のために外国の貨物船を輸入することも含まれていたからである。数回の建議で、それを国内建造に変更することを主張し、具体的な代案を提示した。すなわち、57,000トンのうち2万トンは老朽船の代替用であり、それほど緊急ではないので、1967年に国内造船所で14隻(9,000トン)を建造し、残りは1968年に建造する。そして、残り37,000トンは、緊急物資輸送のために不可欠だとすると、2,000トン級以上の新造船舶に限って輸入を許可することによって国内中小造船所への被害を最小限にとどめるべきとした。なお、資金調達⁽¹¹⁾は、自己資金は15%、外貨貸付50%、産業銀行融資35%として、船主の負担を軽減すべきとした。

しかし、こうした協同組合の要求は受け入れられなかった。前掲〈表3〉にもあるように、360万ドルの請求権資金が大型汽船底引網漁船100トン級16隻と旋網漁船70トン級18隻の輸入に使われたのである。それは、長崎、福岡、大分などの日本九州地域の中小造船所に韓国政府が発注し、建造した船舶を導入するもので、その過程は韓国水産庁が監督した⁽¹²⁾。海運振興事業による貨物船も1973年までに10隻が輸入されたが、その中には1,000トン未満の小型貨物船4隻も含まれており、造船工業協同組合の建議が無視された格好となった。

要するに、請求権資金によって国内船舶の輸入代替という造船業界の目標は達成することができなかった。その根本的な理由は国内造船業の脆弱な競争力、船価の15%である自己資本の負担能力もない零細な海運業、それを考慮していなかった政策の誤謬⁽¹³⁾、日本政府の保守性などにあった。なお、国内資金が求められていないこと、担保に活用することができたことも国内建造より輸入を選択した理由⁽¹⁴⁾であった。

2. 大韓造船公社

国内の鋼船建造をほぼ独占していた造船公社は請求権資金が使われる以前に、それに合わせる形で素早く対応した。1965年3月に設備拡充と近代化計画を発表したのである。そこでは、商業借款305万ドルと20億ウォンの国内資金で造船用船台と修理用ドックを拡充して最大建造能力を3,000トン級から1万トン級に、修理能力は年間15万トンから34万トンにそれぞれ拡充が計画された。

(11) 韓国造船工業協同組合(1998), p.466。

(12) 大統領秘書室(1967.1.23)。

(13) 日本政府は供与する資金が日本国民に損害をもたらしてはならないという原則の下で強硬な立場を貫いた。請求権資金による船舶建造の一部を日本の造船所が担当するよう要求したり、韓国の日本からの中古船導入に消極的だったりすることがそれを端的に表している。なお、日本政府は船舶に関する支援を漁業協定、海運協定と連携しながら積極的に活用した。

(14) 『毎日経済新聞』1967年9月4日付け。

これに必要な国内資金は「大韓造船公社法」の改定による増資でまかなうという計画であった。⁽¹⁵⁾すなわち、財政資金で調達するというものであり、この近代化計画は1966年から5年間で約23万トンの船舶を建造するというものであった。⁽¹⁶⁾

ところが、交通部の海運振興事業の推移から確認したように、造船公社が建造する貨物船を中心とする鋼船は主に請求権資金によって外国の中古船を輸入した。また、1966年7月には三井物産との222万ドルに達する商業借款を通じて造船用機械・資材を導入し、4,000トン級貨物船3隻、3,500トン級タンカー1隻、1,000トン級冷凍運搬船1隻、その他漁船、曳船、警備艇など合計22隻を建造する計画であったが、これも日本政府の消極的な態度によって実現できなかった。⁽¹⁷⁾

1968年10月からは222万ドル借款の1次元利金28万ドルを償還することになったが、自力でできず、産業銀行が立替払いした。⁽¹⁸⁾その後にも状況は好転せず、1969年には借款の立替払い・経営破綻企業の中から選んだ「不実企業」にも含まれた。1970年10月に大統領秘書室は「造公の整備対策推進状況及び今後の対策」を大統領に報告したが、当面の問題点を以下の2つにまとめている。⁽¹⁹⁾

1. 当社は業務量不足、その他業界の与件不利によって1970年6月末現在、欠損累積額が24億ウォンに達し、滞納利子はもちろん、約定利子さえ償還できない状態である。
2. 1970年7月末現在、当社の借入金37億ウォンのうち27億ウォンを滞納し、金利負担が大きだけでなく（年間10億ウォン）、正常な金融取引ができないため、業務に支障をきたしている。

要するに、1960年代の造船公社の経営回復のキーは「作業量不足」の解決如何にかかっていた。請求権資金など日本からの資本の流入はその解決のまたとないチャンスであった。商業借款による設備拡充と、4,000トン級を含めた6隻の貨物船の建造はその成果の一部であった。政府も同じように認識しており、作業量の確保に努めた。222万ドルの商業借款を通じて日本から造船機械・資材を導入しようとしたのもその一環であった。しかし、1970年代に入ってから国営大韓造船公社の経営上の問題は続いたのである。

IV 結び

対日請求権資金の確保によって造船業界は国内市場での輸入代替を目論んだ。輸入船舶の修理も

(15) 社史編纂委員会（1968），pp.252-253, p.275。

(16) 社史編纂委員会（1968），p.315。

(17) 裴錫満（2010）。

(18) 韓国産業銀行（1968.11.1）。

(19) 大統領秘書室（1970.10.19）。

拒否するという主張は、当時の造船業界の期待と意志を端的に表している。

請求権資金は1960年代後半から70年代前半までの韓国造船業に大きな影響を与えた。まず、沿岸中小型漁船を中心に、この時期に建造された船舶の半分がこの請求権資金によるものであった。請求権資金によって日本から導入した機械・資材を使って国内中小造船所が中小型漁船を建造したのである。大韓造船公社も設備拡充と貨物船建造の成果を挙げた。

もっとも、こうした成果はもともと造船業界の期待には遠く及ばなかった。漁船の輸入は依然として続けられ、貨物船・タンカーなど大型鋼船は海運振興事業の例から確認したように、請求権資金の流入によって外国船の輸入はかえって多くなった。請求権資金などによる船舶建造需要の増加を予想し、商業借款による設備拡充・資材の輸入などに積極的に対応した造船公社の目論見は外れ、作業量不足は変わらず、経営難は続いた。商業借款まで含めた請求権資金を造船公社の建造に使ったなら、この問題は解決されたかもしれないが、そのための政策的な調整は試みられなかった。海運業界は国内建造による高い船価に不満であったし、政府内部でも造船、水産、海運部局の間で互いに対立した。供給側（造船）と需要側（水産、海運）をともに調整・統制する独立機構（海事部）の設立は陽の目を見ることができなかつた。⁽²⁰⁾

以上のような過程は試行錯誤のようにも見える。しかし、それよりも、韓国政府の「意図的な」二重政策という可能性が高い。韓国政府は船舶の輸入代替という造船業界の主張に共感しつつも、漁船の増強を通じた水産業振興と貨物船・タンカーの増強による海運業振興を「加速度的」に進め、船舶の輸入についても放任した。その意味で、自国水産業と海運業への被害を恐れて韓国への船舶輸出に消極的であった日本政府に強く抗議した韓国政府の姿は、1960年代における船舶の輸入と国内建造の間での矛盾した政策スタンスを象徴的に表しているように思われる。

参 考 文 献

『東亜日報』

『毎日経済新聞』

経済企画院（1976）『請求権資金白書』

金光玉（1996）「韓日会談請求権の成立過程과 展開에 관한 理解」『東アジア歴史研究』第1巻

大統領秘書室（1966.11.19）「対日請求権資金에 의한 漁船早期建造事業進行状況報告」

大統領秘書室（1967.1.23）「対日請求権資金에 의한 漁船導入促進対策」

大統領秘書室（1968.4.13）「大韓造船公社 Fy68 緊急所要資金支援措置에 관한 報告」

大統領秘書室（1970.10.19）「造船公社整備対策推進状況 및 今後の 対策報告」

朴泰均（2005）「1965年 韓日国交正常化以降 韓半島와 日本：韓日会談 時期 請求権 問題의 起源과 韩国의 役割」『韓国史研究』（韓国史研究会）131

裴錫満（2010）「朴正熙政権期 造船工業 育成政策과 日本」『経営史学』（韓国経営史学会）25-3

社史編纂委員会（1968）『大韓造船公社30年史』

李元徳（1996）『韓日過去事處理의 原点：日本の 戦後處理 外交와 韓日会談』서울大学校出版部

(20) 『毎日経済新聞』1967年9月1日付け。

- 李利範 (2015) 「対日請求権資金의 細部項目 협상에 관한 研究」『日本研究』(高麗大学校日本研究센터) 23
- 李昫珍 (2011) 「韓日會談과 請求權問題의 解決方式——經濟協力方式으로의 轉換過程과米國의 役割을 中心으로」『東北亞歷史論叢』(東北亞歷史財團) 22
- 韓国産業銀行 (1968.11.1) 「大韓造船公社 借款 元利金에 대한當行 代払報告」『大韓造船公社 借款關係綴』1968~1969
- 韓国造船工業協同組合 (1998) 『造船組合 50 年史』

要旨: 対日請求権資金は 1960 年代後半から 70 年代前半までの韓国造船業に大きな影響を与えた。まず、沿岸中小型漁船を中心に、この時期に建造された船舶の半分がこの請求権資金によるものであった。大韓造船公社も設備拡充と貨物船建造の成果を挙げた。もっとも、こうした成果はもともと造船業界の期待には遠く及ばなかった。船舶の輸入は依然として続けられ、さらに進められた。

キーワード: 請求権資金, 韓国造船業, 大韓造船公社