

# 東アジアにおける環境政策と環境マネジメント

## ——韓国企業の調査レポート (2) ——

金 恵林<sup>1)</sup>・山田 修嗣<sup>2)</sup>

# Environmental Policies and Management in East Asia —Research Reports on South Korean Companies (2)—

Hae-Lim Kim and Shuji Yamada

## 第2部：韓国の環境問題——現代自動車の環境政策を中心として

### 1. 調査の背景と目的

本調査で、韓国蔚山（ウルサン）市にある現代（ヒョンデ）自動車を対象としたのは、いくつかの理由がある。

まず、現代自動車は韓国有数の大企業であり、現代グループ（チェボル＝財閥）の中心企業としての位置づけがある。さらに、同社の蔚山市におけるポジションもきわめて重要であり、納税・寄付・地域貢献<sup>3)</sup>を通じた市政への、雇用を通じた住民の生活への、密接かつウェイトの大きい存在<sup>4)</sup>となっている。

また、同社蔚山工場がある蔚山市は、港湾都市釜山（プサン）の北部に位置する100万人都市である。となりの温山（オンサン）市とともに、大規模な工業団地が形成されてきた。いわば、韓国の重点的な工業開発地域として、韓国の発展を支えてきた場所である。しかし、温山市では1970年代後半から発生した公害被害（いわゆる温山病）<sup>5)</sup>が、大規模な住民運動の引き金となった。さらには、蔚山市から北西100kmほどの都市大邱（テグ）市では、1990年代初頭に韓国でも最大規模の環境事件となった洛東江（ナクトン川）フェノール汚染<sup>6)</sup>が発生している。こうした地理的・歴史的背景をもつために、蔚山市においても環境対策が重視されている。

これらを前提に、ヒアリングの報告とまとめをおこない、韓国企業が環境対策をどのようにとらえ、推進しようとしているかを描いていく。企業担当者に直接話を聞く機会はまれであり、そのような報告書も少ないため、実態の紹介に主眼をおくのが本論の目的である。幸いなことに、現代自動車を訪問する日に、蔚山発展研究院（Ulsan Development Institute = UDI）<sup>7)</sup>の招きを受け、蔚山市の環境政策課との懇談会をおこなうことができた。このときの情報を追加的に掲載して、企業を取り巻く社会環境も概観したい。

## 2. 蔚山市・環境政策課、蔚山発展研究院所員との意見交換<sup>8)</sup>

まず、蔚山市の概要をおさえるために、UDIでの意見交換を要約する。

蔚山市の環境対策は、政策的な整備は進められているが、環境問題は依然として残ったままである。韓国全体でも、規制の実効性や政策遂行時の問題が指摘されている（李、1998：250）。たとえば、燃料の消費が多く、とくにSOx（SO<sub>2</sub>）の排出削減が懸案となっているほか、NOxや粒子状物質（PM）も多く、光化学オキシダントも課題にあげられている。

韓国の規制についてみると、直接的規制（排出制限などダイレクトに企業を規制するもの）が多い。しかしこれからは、間接的規制（企業誘導型、インセンティブ・システムの導入など）を増やしたいと同市担当者は考えている。まずは、産・官・学・市民の共同プロジェクトによる規制づくりを模索し、これがダメならまた行政が指導する体制へ戻すという具合に、とにかくすすめてみようといった勢いが感じられる。

このほかの環境問題に、上水対策がある。同市は54項目の上水検査をおこなっており、水道水は十分に基準を満たしているという。だが、市民はめったに水道水を飲まず、基準を満たしていないのではないかという不安を抱えているらしい<sup>9)</sup>。これはフェノール汚染の誤認があるからだ、ある市担当者は考えていた。同氏は、釜山市上水の取水場でトリハロメタンが確認されたので、これを追跡したらある工場が発覚したという説明を加えた。つまり、フェノールは継続的に排出されたのではなく、一時的に排出されてしまったとの認識にたち、一過性の「事件」だとの見方をしていたのだ。しかし、市民の間では、いまなお再発の危機感は払拭されていない。もちろん、一過性の事件だからといって、それが許されるわけでもない。

こうした状況から推察されるのは、蔚山市とその市民は（その周辺地域を含めて）いくつかの重大な公害や被害を経験してしまったことにより、環境問題への認識が高まったのではないかということである。むしろ、産・官・学・市民の連携による環境対策に乗り出すきっかけがうまれたのも、こういった歴史的背景があるからであろう。さらに指摘されるべきは、「安全」という実態は、「安心」や「信頼」という各認識主体の心理的作用が基盤となって成立するというものである。そして、対策や政策に求められるものも、このような心理的作用を促すような、情報流通にもとづく「わかりやすさ」であると考えられる。ここに、「連携」を模索する、蔚山市の対応の意義が見いだされる。

## 3 蔚山市の概況

### 3-1. 蔚山<sup>ウルサン</sup>における産業の概要

蔚山は1996年12月31日に法律第5243号－「蔚山広域市設置に関する法律」－が公表され、1997年7月15日に基礎自治体から広域市に昇格された工業都市である。人口は、1962年に同地域が「蔚山工業センター」として指定されて以来、持続的に増加し、2002年現在では100万人を突破している。〈表1〉に示されているように、1995年以降の工業都市としての発展状況は、それを表す産業指標（1997年の外換危機の場合を除いて）の推移からも見て取れる。

蔚山の主要産業は自動車産業である。それ以外には造船、石油化学が戦略産業として蔚山の経済を支えている。とくに自動車産業は、景気回復に伴う耐久材消費の増加、特租税の引き下げな

〈表1〉 蔚山の人口および主要生産指標

区分	人口	製造業 業体数	製造業 従業員数	製造業 生産額	製造業 付加価値	輸出額 (通関)	輸入額 (通関)
単位	人	社	人	億ウォン	億ウォン	百万ドル	百万ドル
1995	969,196	967	144,901	416,339	143,499	14,906	17,694
1996	993,688	1,006	144,645	455,085	148,616	15,969	20,363
1997	1,013,070	994	138,016	531,945	194,535	17,182	20,407
1998	1,018,068	886	121,657	530,793	198,248	16,581	13,724
1999	1,027,280	1,185	126,812	585,871	224,980	18,274	15,593
2000	1,044,161	1,324	131,771	691,324	229,619	22,493	22,352
2001	1,060,378	1,440	135,180	747,071	250,791	22,084	19,858
2002	1,070,277	—	—	—	—	24,434	20,014

出所：産業研究院（2002）『東南圏超広域圏クラスト構築のための妥当性調査』

どによる内需増加が予想され、また、世界経済の沈滞によって中小型車生産の相対的な増加、国産車の品質およびブランドイメージの改善、現代ワールドカーなど新車投入などにより、輸出も堅調に伸びていくと予想される。このように自動車産業をはじめとして戦略産業を育成したことによって、地域経済の活性化には成功してきたと評価されるが、ひずんだ産業構造による負の側面も否めない。つまり、国内外のいずれにおいても供給過剰の状態にある、いわば発展段階における成長後半期ないし成熟段階に到達した業種が、蔚山の多くの産業部門を占めているからである。そのため、バランスのとれた地域発展のためには、産業間の連携効果を生かせる産業構造への転換が求められる状況でもあるといえよう。

もちろん、蔚山を本拠地としている多くの大企業は経済的に自立性が高く、またそのため、地域経済の堅実さにおいても全国で上位を占めている半面、既述したように、自動車、造船、石油化学など大規模の設備を有する伝統的な製造業中心の産業構造のままであるため、地域経済全体が製造業の景気に連動されやすい面も見逃せない。とくに問題になるのは、このような産業は、多量の物理的で化学的な資源を投入しなければならないため、騒音や公害などの環境問題の原因になりうるし、それが、地域問題としての否定的な面を帯びざるを得ないのである。

このような負の部分克服しつつ、21世紀における「産業首都」の建設とグローバル経済の拠点都市として蔚山を育成するために、長期的には東北アジアの経済拠点都市として発展するために、知識産業を基盤とする先進国型産業構造の実現をめざし、そして、大企業—中小企業間の均衡発展、さらには成長—輸出—雇用創出のための持続的な努力が注がれている。

とくに、オートバレー（auto valley）造成、精密化学総合支援センター建立など、21世紀プロジェクトを本格的に推進し、戦略産業育成インフラ構築および地方産業構造高度化の支援などを通じて伝統的な主力産業の核心的な力量の極大化と高付加価値を志向し、革新的な中小およびベンチャー企業の育成などのための総合支援体制の構築とベンチャータウン造成を通じた知識集約的、高付加価値産業を本格的に育成しようと多大なる施策と努力が行われている。

### 3-2. 蔚山地域における産業団地の現況

〈表2〉のように、蔚山地域には国家産業団地が2ヶ所、地方産業団地が1ヶ所、農工団地が4

〈表2〉蔚山の産業団地現況（2003. 7）

団地および施設名	項 目				
	規模（坪）	主要誘致業種	入住企業数（稼働中の企業数）	従事者	その他
蔚山尾浦国家産業団地	13,980	自動車、造船	400	460	87,999
温山国家産業団地	5,173	石油化学系列（92.4.30、21社入住完了）	144	144	9,941
梅谷地方産業団地	167,961	—	—	—	—
サンブック産業団地	40,000	機械、金属、電子、化工	10	10	1,147
斗西農工団地	38,941	機械、金属、化工	15	15	968
斗東農工団地	20,415	機械、化工	4	4	228
ダルチョン農工団地	87,860	機械、金属、非金属、化学	84	84	1,500

出所：産業研究院（2002）『東南圏超広域圏クラスト構築のための妥当性調査』

ヶ所あり、地方産業団地である梅谷地方産業団地は現在造成中であることがわかる。蔚山尾浦国家産業団地は、1962年1月27日に蔚山特定工業地区として公布されてから、韓国工業化の核心的な地域として石油化学、自動車、造船工業を中心とする国内において最大の工業団地として急速な発展を成し遂げてきた。また、温山国家産業団地は1993年3月29日、温山非鉄金属団地の建設原則が決定されて以来、非鉄金属、石油科学などの産業が急速に発展してきた。

しかし、尾浦や温山国家産業団地にある大規模の事業所には、大気、水質、有害廃棄物など各種の環境汚染排出施設が集中している。地域内の環境汚染物質の大部分はこの産業団地から排出されているので、蔚山の環境悪化を改善するためにはこの地域への公共部門の投資だけでなく、個別企業が環境親和的な経営体制を構築することが何よりも重要である。

金丁勗「韓国、蔚山－温山コンビナートにおける多国籍企業の持つ環境的側面」や金政鉉の日本環境会議における報告によれば、韓国最大のコンビナート地域で、温山病と呼ばれる重金属複合汚染と思われる疾病と、大気汚染による農産物への被害が発生している。政府は、汚染地の8400世帯（3万7600人）の住民を非汚染地域へ移転させた。このコンビナートは、朴政権の時代に日本の援助などによってつくられたもので、海外直接投資の内75.2％は日本により、125工場中31工場が多国籍企業であり、その総売上高はこの地域全体の34％を占めている。温山病はまだ因果関係や治療法について、よく解かっていない。他地域へ移転させられた住民の中には、漁業などの生業を失い、新しい地域で職業が安定せず、再び汚染地域へ帰ってくるものもいるという（金丁勗、1991）。

韓国の環境政策における全般的な特徴の一つは、政策を実行するさいに見られる強制性である。このような指摘は、韓国の権威主義的な行政システムを考える時には常に存在する問題であり、国家が国民や政策対象者との合意を導出するための意見収斂過程やシステムなどは全く存在しないまま、政府関係者によって決定された制度や政策を一方下向式に指示するという形をとるような、社会制度のあり方へと関わる問題でもある。このような韓国の環境政策の特性を制度的な側面からみると、まず、政府や官僚の技術主義的・権威主義的な態度や大企業をはじめとする特権階層と癒着した制度の運用、議会および政党の形式的な活動、環境問題の専門運動団体を中心とする様々な環境関連の社会集団の脆弱性などのような、社会システムにおける構造的な特性が環

〈表3〉 年度別企業体環境投資実績

(単位：億ウォン)

年度	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
投資額	2,958	5,438	2,698	2,696	1,822	1,651	2,096

出所：蔚山広域市（2002）『環境白書2002』

境政策の発展を妨げる要因として作用しているといえよう。

温山国家産業団地から引き起こされた温山病の被害が公表されるようになり、蔚山地域の環境問題の深刻性が浮き彫りになった。こうした問題にたいして地域環境運動が活性化し、しだいに企業の環境問題への取組みも本格化していった。〈表3〉にみられるように、2001年度における企業の環境改善投資実績は、IMF以降の漸進的な景気回復を背景とし、前年度より27%も増加した2,096億ウォンとなっている。このような企業の環境投資は、主に老朽化した汚染防止施設を改善し、環境親和的な生産体系を構築することに集中している。

### 3-3. 蔚山地域における環境政策

蔚山・尾浦および温山国家産業団地は1962年に造成されて以来、1986年3月18日には大気特別対策地域として指定されたこともあり、厳しい特別排出許容基準が適用されてきた。そのため、低硫黄油使用及び排出事業所の環境改善投資誘導などの政策を推進している。しかし、工団から排出される汚染物質にたいする住民の苦情処理は、政府の業務に属しているので、自治体では処理できない事情もあり、行政への不信だけが増していく要因にもなっている。

したがって、地域社会の環境問題を解決するためには、国家レベルだけでなく自治体の首長や地域社会の行政による環境改善業務が要求される。このようなことから、自治体は排出事業所の管理権限を地方自治体へ一元化することを要求している。2001年7月11日の第11次地方移譲推進委員会では、大気、水質、有害化学物質関連37個単位事務を地方自治体に委任するという内容の決定及び立法予告ができ、同年には管理権委任決定に伴う事後措置を環境部へ申し立てた。もし国家産業団地にある事業所が地方自治体に委任される場合、地方自治体のあらゆる環境問題

〈表4〉 中央および地方自治時代 事務現況

区 分	環境部	地方自治団体
大気環境保全法 第54条	・工団内 排出業所 ・工団内 非酸埃事業場	・工団外 排出業所 ・工団外 非酸埃事業場 ・自動車 排出ガス
水質環境保全法 第55条	・工団内 排出業所	・工団外 排出業所
騒音・振動規正法 第19条	—	・工団内外 排出業所
廃棄物管理法 第58条	・指定廃棄物処理業 ・指定廃棄物管理	・指定廃棄物以外の廃棄物
有害化学物質管理法 第34条	・工団内 排出業場	・工団外 排出業所
土壤環境保全法 第11条	・土壤測定網（全国）	・工団内外 土壤汚染誘発業所 ・土壤測定網(地域)
地下生活空間 空気質管理法	・地下駅舎、地下道商店街空気の質管理	

出所：蔚山広域市（2002）『2002 市政白書』

は自治団体が責任をもって解決するための施策の樹立と、体系的な環境管理方案を模索することができるようになった。また、公団から排出される環境汚染物質による苦情などを迅速に処理して、市民の環境行政にたいする不信を積極的に解消するようになった。そして、万一の環境汚染事故が発生した場合、自治体が即座に処理し、被害を最小にする。さらに、地域に所在する企業としては、時間と費用が節約され、結果的には企業の競争力を高められるのが利点といえよう。

蔚山は、経済開発5ヵ年計画が始まった1962年に特定工業地区として指定され、自動車、造船、石油化学などの工場があいついで設立され、急速な発展とともに国家の経済発展に核心的な役割を果たしてきた。しかし、こうした工団では化石燃料を多量に使用したり、また環境保全にたいする企業の不徹底さのため、環境汚染は深刻になった。90年代に入ってから、市民の環境にたいする認識が高まりつつあり、95年には約2千億ウォンを投資するなど様々な分野において環境改善のために力を入れるようになった。

蔚山市が環境分野に投資した予算は、1995年から1997年までは環境汚染防止施設の設置に重点をおいていたが、1998年からは自然環境の破壊を最小化し、地域住民の生活の質を向上するための、各種施策と環境基礎施設を確保するためにつかわれるようになった。

〈表5〉蔚山広域市環境予算 投資現況

(単位：億ウォン)

区分 \ 年度	1997	1998	1999	2000	2001
蔚山予算総額	8,822	6,877	8,610	8,865	10,120
環境予算 (総予算対比 %)	1,819 (20.62)	1,657 (24.09)	2,218 (25.76)	2,445 (27.58)	2,475 (24.60)

出所：蔚山広域市 (2002)『2002 市政白書』

〈表6〉は、2001年に蔚山市が投資した分野別投資実績である。分野は大気、悪臭、水質に限定した。土壤汚染に対しては検査が不十分で、その汚染程度がどのくらいであるのかもまだ明確に知られていない。

〈表6〉分野別投資実績

(単位：億ウォン)

合計	大気	悪臭	水質	その他
2,096	1,145	286	258	407

出所：蔚山広域市環境政策課 (2002)「内部報告書」

1995年民選による地方自治の時期からの環境改善投資実績を年度別に見たのが〈表7〉である。〈表8〉では個別企業の環境改善投資額を年度別に示した。これらが、蔚山市における自治体と産業界の環境対策の概況である。

〈表7〉民選以降の市の環境改善投資実績

(単位：億ウォン)

合計	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年	2000年	2001年
19,359	2,958	5,438	2,698	2,696	1,822	1,651	2,096

出所：蔚山広域市 (2002)『2002 市政白書』

〈表8〉産業体 環境予算 投資現況

(単位：億ウォン)

区分 \ 年度	1997	1998	1999	2000	2001
投資額	2,698	2,697	1,822	1,651	2,096
参加業体数	196	233	236	380	427

出所：蔚山広域市（2002）『2002 市政白書』

## 4. 現代自動車<sup>10)</sup>の環境対策

### 4-1. コンセプト

訪問した現代自動車・蔚山工場は、年間145万台の生産能力を有し、工場の敷地は150万坪という大工場である。同社全生産台数の57％は輸出用で、輸出先の第1位はアメリカである。日本向け販売もすでに開始されているが、出荷量はまだ生産台数の1％以下という状況である<sup>11)</sup>。

同社の環境対策のきっかけは、はじめ、法律の遵守にあった。しかし、今ではもっと進んで対応をするようになっており、よりいっそうの社会性を考慮している。こうした社会性、つまり対策展開の根拠は、環境対策をしないと外国とは貿易できないという危機感があったことだった。また、同社のグローバル戦略としても、地球環境に目を向け、配慮しているというアピールが必要であった。そのため、現在（調査時点）の環境報告書は韓国語版のみであるが、2004年から英語版を作る予定だそうである。今はテスト段階で報告書を配布しているという。

地球環境への対応について、工場の管理チームが担当している内容としては、具体的な話（設計や公害防止など）が中心である。全社レベルの総合的な環境対策の企画は、本社や研究所のほうを担当している。とくに工場ゆえ、車をつくる際に汚染を発生させないこと、そして、いい車づくりを目指すことが目標となっている。

外国むけでも韓国むけでも、環境対策なしではしだいに車が売れなくなる状況にあり、環境部担当E氏は、工場は工程の管理から廃棄までの対策をすべきだと考えている。しかし、蔚山工場はあまりに大きすぎて、管理が難しいのが問題だという。

環境対策の具体例をいくつか聞くと、①法律の管理基準より30％ほど高く対策内容を設定していること、②廃棄物処理は自社の焼却炉で安全に焼却していること、③廃棄物の分類を徹底し、リサイクルを75％達成したこと、④ゴミ減量化にたいしても努力中であることなどを紹介してくれた。

### 4-2. 組織

環境管理の方法として、同社は、定期的に監査をおこない環境経営システムの実行に努めている。また、ISO14001の遵守をうたい、これら環境改善への投資は環境報告書に記載している。

同社の目指す「環境親和製品」の開発には、開発本部が研究にあたっている。環境親和型の工程管理と技術開発については、製品技術本部が担当している。本社の企画室には、環境型経営戦略チームがあり、次世代環境車両開発なども平行して進められている。

蔚山工場では、「トヨタの報告書を見てシステムづくりをした」と語られるように、日本企業の先行例を積極的に導入している。もともと同社は、1970年代から日本の三菱自動車との関係

が強く、エンジンやシャーシの技術供与契約を結んできた。その後もしばらくは技術提携がつづいたが、現在では両者の関係は維持しつつも技術提携はなくなっている。しかし、現代自動車の関係者は「…、うちは三菱さんから勉強したわけです」と語っている（塚本、2002：172－175）。これらの状況から推察すると、日本企業にたいしては経営における親和性（親近感）をもち、情報源としての期待ももっていると考えられる。

工場にある環境支援セクションとしては、環境チームに25人が配置され、消防、安全などを中心に、ISO支援作業などを担当している。環境チームの仕事には、ISOの運営、汚染防止システムの管理と測定、報告書作成（成果報告）とその評価といった仕事が割り当てられている。また、エネルギーチームとよばれる、エネルギー管理、温暖化ガス抑制を推進するセクションがある。さらに、各生産工場には保全チームがおかれ、環境施設の維持管理がすすめられている。

#### 4-3. 採用と教育

同社は、1983年からIMF受け入れまでは、年間500～1000人を採用していた。しかし、1998年以降は年間200～300人（人数は必要に応じて変化している）まで縮小し、経営のたてなおしをはかった<sup>12)</sup>。現在も、研究・開発部門以外は必要に応じた採用としており、社内の平均年齢は上がっている。今後は研究部門に焦点をあわせ、年間500～1000人規模の人員募集を予定し、各種開発に乗り出す方針である。

同社の教育は、階層別研修として新入社員、年次研修、役職研修があり、これら教育のための専門セクションが環境教育も担当している。環境セクションの人が昇進する時にも、環境の資格試験がある。その他、OJT（マンツーマン指導で、課長クラスや勤続5～10年程度の人が教える）も日本企業と同様におこなっている。こうした体制化で環境管理がなされ、人材の育成が図られている。

#### 4-4. ISOの取得・活用

同社における最初の環境規格の取得は、1995年12月である<sup>13)</sup>。後日、韓国でも環境規格がISO14001に変更されたのを機会に、同社も1996年5月に正式にISOを取得した。

こうした早期からの環境への取り組みにたいし、国家から環境親和産業として表彰されている。2002年12月17日から2007年12月16日までの期間でこれが有効とされ、すでに期間は3期目に入っているとのことであった。

審査・認証取得には外部のコンサルティングが入り、スタッフ総勢11人が10ヶ月かけて取得したという。現在までのISO維持費用は2000万円程度であり、かなりの額の投資をおこなっているが、ISO認証のために設備の変更はせず、システム変更のみおこなったため、経営への大きな負担とはならなかった。

そもそも、ISOの要求が各国から寄せられると予想し、前もってとっておこうというのが理由らしい。実際に、契約が取り交わされたあとで、ISO認証を提出せよといわれて安心したことがあった。その後も提出の要求が多いと思っていたところ、あまり確認が必要な契約は多くないという。ただし、協力業態（米国への部品輸出など）ではISOが必要とされ、社内でも取得の意義は十分に確認されている。

ISOの社会的な意味合いとして、次の2点が指摘された。まず、1点目には背景の説明が必要である。IMF体制のとき、韓国は大規模な産業再編をおこなった。各財閥とも、自社グループの



主要産業を明確にし、重点的に投資をしたのである。これにかかわり、①グループ内企業の売却や他社との提携のとき、環境親和企業でないと高く売れない、契約が進まないということがあったという。また、②生活者・消費者が、環境ISOをとっていないとその企業経営に不信をいだき商品・サービスを敬遠する可能性が高まり、さらにはその行動力も相当な社会的インパクトとなることが、同社には十分伝わっていた<sup>14)</sup>。これらの事情から、ISO認証が、環境対策を対外的に説明する際に意味をもっていたという。

#### 4-5. 環境対策の重要性について

同社が今後の課題にあげているのは、まず、環境会計の必要性であった。それは、競争力を保つため、ブランド力を高めるために必要と認識され、継続成長企業を目指すためでもある<sup>15)</sup>。製品の品質はもちろん、環境・安全（保健）もキーワードに加え、社会性を備えた企業であることをアピールする必要がある。そこで、2002年には第1段階として、世界のライバルの事例も含めて環境経営水準の把握、その実行方法、体系的システム構成を、経営・生産・製品ごとに比較している。さらに2003年からは、環境経営の基盤造りをすすめてきた。たとえば、環境会計、グリーン購入、廃自動車リサイクル、ISOの維持などである。

しかしながら、エコ・ファンドは韓国国内では少なく、環境対策への投資が効果的な資金獲得につながらないもどかしさも感じている。外部から要求されて動くのでは、経営的には遅い。つまり、前もって準備を完了しておくべきだとの考えが同社にもある。けれども韓国の今は、まだマーケットの動きをみながら準備しているにすぎない。外国から紹介された制度によって、さまざまなジャンルの対策がまさに試験中であると、同社は産業界全体を見渡している。

ヨーロッパで取り入れられるようになった自動車リサイクルは、韓国でももちろん議論されている。同社も部品のリサイクルはすでに進め、十分対応しているが、廃棄車リサイクルは中古車販売団体と廃棄業者から批判され、思うように進展していない。一方的にメーカーが実施する活動は、利害関係者の反発を招き、韓国では不買運動も起こりかねないため、躊躇してしまう面もあるらしい。とはいえ、リサイクル率を上げることに力を入れ、リサイクルビジネスを盛り上げることも大切と考えている。

#### 4-6. エコカーの開発

エコカーの開発が重要だとはいっても、その商品が当該社会で受け入れられる条件がととのっていなければ、開発費用のムダになる。韓国では、車は家族単位（4～5人）で移動するものであり、その時の快適さを考えると、低燃費の小型・軽自動車の販売促進は難しいといわれているそうである<sup>16)</sup>。つまり、小型車は学生か、家族のセカンドカーとしてでないとアピールしない。かろうじて、燃費のメリットしか消費者にうったえられない車では、商品戦略として成り立たないのである。

そこで、エコカーのコンセプトとして、韓国人の生活・文化を考慮する必要がある。韓国では既婚女性（主婦）の移動が少ないため<sup>17)</sup>、家族で1台の車を持ち、（夫が）みんなを乗せればそれで十分だという。こういう理由で、大型車が好まれる傾向が現在も続いている。省エネカーであっても、こうした好みが反映されて開発されているのだろう。技術的には、天然ガス車、燃料電池車、ハイブリッドカー、極超低公害車、直噴エンジン、直噴ディーゼルエンジンなどが研究されている。

視線を転じて、同社の輸出割合から考えれば、エコカーは企業生存の問題でもあるだろう。外国人は燃費にも敏感で、輸出時にこういった性能が問題になるという。ATOZという車種（排気量は1000CCの小型車）は、リッターあたり約18km～21.5kmの走行距離（燃費性能）を実現し、この要求にんでいる。

#### 4-7. 蔚山市民の意識

同社社員は、会社が変わらないと何もかわらず、環境面や社会面での配慮・貢献などでも、トップの意識の変化が重要だと考えているようである。同社は現在でも、企業の社会貢献として、社会的弱者の支援、奉仕活動など、蔚山市におけるかなりの割合の社会的活動を実施している。

こうした活動をおこなう理由は、同社の把握によれば、蔚山市民は環境への関心が全国的にみても高いからである。また、工場でも対策がうまくいっていないと、従業員が訴えるほどだという。つまり、市民も従業員も、同社の経営に目を光らせているのである。とくに従業員は、日常の職場改善を実施している主体であるが、作業における法律の基準をクリアーしていてもなお、自らの健康・安全を考え、さらなる要求をしてくるそうである。ただし、他国の工場見学をした際、担当者が「見なかったことにしましょう」というほど、自社のほうが進んでいたということもあり、対策には自信をもっている。

なぜ、これほどまでに蔚山市民の環境問題意識は高いのか。それは、蔚山市の発展と関係しているようである。以前の朴正熙（パク・チョンヒ）大統領時代、経済成長をはかるべく第3次経済開発計画をすすめ、1973年に産業基地開発促進法を制定し、蔚山・温山などの工業団地を開始した（具、2001：181）。しかし、当時は都市整備も環境対策も無計画だった。そのあと、都市が産業に付随して成長したため、結果として総合的に汚染が発生したのである。こうした地域は今なお、諸規制の効果が十分ではない。そのため住民（市民）は被害意識が強く、誰でも環境に敏感になっている。

問題は、何もないところに開いた公団の横に、住宅地・商業地が形成された経緯にあるようだ。そこで、もっと規制をする必要があるとの結論に至ったようである。市の担当者がさかんに検討し、蔚山発展研究院を設立しての長期環境対策が開始されている。

### 5. 要約と含意

これら一連のヒアリングで明らかになったことは、以下の通りである。

- ① 韓国企業（現代自動車）が環境対策を推進する初期の動機は、輸出を優位にすすめ、自社の競争力を維持することにあった。
- ② 実際の環境対策の基礎は国際規格にあり、ゆえに特徴的・先進的な対策をおこなっているわけではない。
- ③ 企業の経営モデル、技術、環境対策の導入方法などで、日本の影響力がある程度確認される。ただし、日本が絶対的な先導約を果たしているわけではなさそうである。
- ④ 社会的な環境意識の向上は、韓国でも、企業の環境対策を促す十分なきっかけとなっていた。
- ⑤ 自動車産業界の運命を担うとまで言われるエコカーの開発は、技術優先の発想ではなく、商品の社会的・文化的な受容体制を考慮する必要がある。
- ⑥ 蔚山市民の環境意識は、蔚山市の発展とともに形成されてきた。その根底には、実際に被害

にあった危機意識が大きく関係している。

- ⑦ 自治体や企業のみには任せるのではなく、蔚山市では産官学共同の環境対策をふまえた街づくりが模索されている。

蔚山市を代表する巨大企業・現代自動車の環境対策は、対策そのものから見れば、さほど注目に値する内容は見つからないかもしれない。しかし、企業の環境担当者の目を通した環境問題のとらえ方、行政との対応の仕方、住民意識の把握方法などの情報は、むしろ新しい知見を提供してくれる。たとえばそれは、企業が社会において単独で環境対策を進めているわけではなく、行政・住民とのバランスを意識した結果であったということだ。上に指摘した、そうした蔚山らしさ（一部韓国らしさ）は、やはり継続的に把握されるべき課題ではないかと考えられる。

## 文献

- 李秀澈（1998）「韓国の環境賦課金制度」（環境経済・政策学会編『アジアの環境問題』東洋経済新報社 所収）  
蔚山広域市（2002）『環境白書2002』  
蔚山広域市（2002）『2002 市政白書』  
金一中（1998）「韓国の環境規制に関する研究の動向および国際交流の推進方策」（環境経済・政策学会編『アジアの環境問題』東洋経済新報社 所収）  
金丁勗（1991）「韓国、蔚山－温山コンビナートにおける多国籍企業のもつ環境的側面」（『公害研究』1991年夏季号 所収）  
具度完（1996＝2001）『韓国環境運動の社会学』法政大学出版社  
現代自動車（2002）『Environmental Report 2002』現代自動車  
産業研究院（2003）『東南圏クラスト構築のための妥当性調査』産業研究院  
塚本潔（2002）『韓国企業モノづくりの衝撃』光文社新書

## 注

- 1) 蔚山発展研究院・主任研究員。本論3. 担当。
- 2) 文教大学国際学部・専任講師。本論1. 2. 4. 5. 担当。
- 3) 地域社会への貢献として、大規模にはおこなっていないとしながらも、次のような例がある。  
フラワー祭り、絵の大会、公園づくり、学校教育への貢献、生態系調査、  
道路建設と寄付（渋滞解消のため）、工場周辺の土・水汚染度調査（継続中）
- 4) 蔚山市約100万人の人口のうち、20万人は現代自動車に関連した住民である。従業員・その家族・パートなどで、5人に1人は関連していることになる（ヒアリングより）。
- 5) 温山病とは、温山工業団地が建設され、企業が操業を開始した1970年代後半からの、各種重金属の排水と大気汚染による公害病をさす。1980年代のはじめには集団的な神経痛と皮膚病が発生し、地域には深刻な漁業被害ももたらした（具、2001：181－182）。
- 6) 洛東江フェノール汚染は、1991年3月に発生した。斗山（ドゥサン）電子亀尾（クミ）工場のフェノール原液約30トンが同河川に流出し、大邱市浄水場の消毒過程でクロロフェノールに変化して悪臭が漂った。この水道水が家庭にも送られたことで、住民・マスコミ・市民団体・政府をも巻き込んだ問題となった（具、2001：200）。
- 7) 蔚山発展研究院（Ulsan Development Institute＝UDI）は、蔚山市が2001年に設立した研究機関である。蔚山市の市政にたいして、知識社会を基礎とし環境にも配慮した都市形成にむけ、効果的な提案をおこなうのが主な役割である（UDIパンフレットより）。

- 8) この会合には、蔚山市から環境政策課長A氏、同課B氏、C氏の3名が、UDIからは所員のD氏が参加した。発言者の特定をさけるため、名前はアルファベット表記とする。
- 9) しかし実際は、水の問題は水道管の古さによるかもしれないともいわれている。そこで、公共財（インフラ）の質が悪いので、公共財への投資をもっと進めるべき（安さ優先にならないように）という意見も聞かれるという。
- 10) 2003年3月11日、環境部E氏へのヒアリングにもとづく。回答内容は企業や市を代表せず、あくまで個人の見解として回答してくれた。同氏の意向により、名前をアルファベット表記とする。
- 現代自動車は、本社がソウル、工場が蔚山、牙山（アサン）、全州（チョンジュ）に、研究所がナムサン、マプリにある。塚本（2002：183－184、同：193－194）によれば、2001年の世界販売台数は255万台に達し、韓国内の自動車生産能力は年間300万台という規模を有する。1998年に起亜（キア）自動車を吸収合併、韓国では7割の販売シェアを誇り、韓国の自動車産業としては唯一の独自（国内）資本企業である。
- なお、このヒアリングにおいて、新羅大学の学生、河度亨（ハ・ドヒョン）氏の協力（通訳）をえた。彼の流暢な日本語により、スムーズな調査となった。お礼を述べたい。
- 11) 同社の本格的な日本進出は1999年で、日本ではヒュンダイと発音されている。
- 12) 韓国のIMF受け入れが、かえって韓国産業の効果的な再編を促し、国際競争力を早期に復活させたとする見解は、よく耳にするところである（塚本、2002：176－178）。
- 13) このとき、韓国内でもまだISO14000シリーズは発効していなかった。いわゆるBS7750の時代である。ISO14000シリーズは、韓国では、1996年3月、日本では1996年9月に発効しているが、同様に発効以前から取得にむけ環境改善をおこなっていた企業は存在した。
- 14) 先に触れたフェノール事件でも、韓国スーパーマーケット協同組合連合会が斗山グループ製品の不買を決定している。斗山グループ本社前で、OBビールの廃棄大会まであったという報告がある（具、2001：200－201）。
- 15) ここでもトヨタの例が参考にされたという。5年ほど前、“Just In Time”方式を取り入れたことがあそうで、当初は生産のための導入だったが、今では環境のためでもありと高く評価するにいたっている。
- 16) 小型車が受け入れられない状況は、「乗っている車によって人を判断するきらいがある」との見解からも確認される（塚本、2002：179－183）。これら社会的・文化的特性にもとづく商品理解の発言は、技術優先主義への反省として興味深い点である。
- 17) 既婚女性（主婦）は家にいて、外で仕事をもたないことが多い（多かった）という理由による。