

自由執筆

韓国セウオル号事件に思う

新井 宏

朝鮮半島西南端に半島本土と近接して存在する島、珍島(チンド)は、珍島犬、海割れ、そして天童よしみの「珍島物語」などで、日本にも良く知られた観光地である。

その中でも「珍島の海割れ」は、今頃の春になると、珍島の東にある回洞里(フェドンリ)という村から海を挟んで向かい側にある茅島(モド)まで、干潮時に幅三十〜四十メートル、長さ三キロメートルにわたる道が現れるという現象で、「モーゼの奇跡」として多くの観光客を引き寄せている。

ところが、今年「セウオル号沈没事故」の自粛ムードで、おそらくひっそりしているであろう。

セウオル号の沈没事故は、まさに珍島に隣接する多島海国立公園の真中で起きた世界を驚かせた大事件である。

まず四月十六日の事故の経過を振り返る。

六八二三トンのフェリー船セウオル(世越)号は、修学旅行で済州島に向かう高校生等の乗客乗員四八六名、車両、コンテナを載せて、霧深い仁川港を十五日午後九時に出港し

たが、十六日十時十分頃珍島沖で沈没を開始した。死亡者と行方不明者は三〇二名。

当初の報道を時間を追って示すと、八時四十九分過ぎに船が傾きはじめ、同五十二分に轟音と衝撃が走り、少年が携帯電話で消防に第一報、同五十五分に遭難信号が済州島に伝わり、九時十七分にセウオル号から海上交通管制センターに救助を要請、十時十分頃沈没が始まり、十一時頃に全員救助……となっている。

まあ、多少緊張感に欠けるところがあるが、全員救助であるなら、世界の大事事件というほどではない。二年前に起きたイタリアのコスタ・コンコルディアの座礁事故では、乗員乗客四二九九名の内、三十一名の犠牲者が出た。

ところが、生存者数の発表が、とんでもない間違いであった。十一時三十分の一六一名と訂正され、本当の大ニュースとなって世界を駆け巡る。世界から注視されるなか、生存者数は十二時三十分には一七九名、十三時三十分には三六八名と救助活動が、それなりに進んでいる様子を示していた。

急変するのは、十五時三十分の発表である。生存者にダブルカウントがあり、未だ二九三名行方不明者がいるというのである。

混乱時に起こるとは言え、要は人命に関することである。

私は七年ほど前に、黄禹錫教授のES細胞

捏造事件に対する国民の行動を詳細に追いかけた経験がある。韓国の国民が黄禹錫教授の個人犯罪を擁護して、遂に国家犯罪にまで格上げしてしまった愚行のことである。

その経験から言えば、これは単なる事件の始まりだと思った。はたして、その後の展開は予想通り、いや予想を上回る展開であった。まず、セウオル号が日本製であるとの報道ラッシュである。セウオル号が一九九四年に林兼造船の長崎造船所で造られたのは事実であるが、その中古船を買い取り、五階部分を建て増したのは韓国であり、そのため重心が高くなってしまったことなどは、そっと伏せたまま「日本製」だけがインターネット上を駆け巡る。

日本政府が素早く救援を申し出たが、それを「辞退」したとのニュースは、話題になったとしても、当初は「良くぞ断った」との受け止め方であった。相変わらず、米軍の潜水艦との衝突説、北朝鮮の攻撃説も盛んである。そこには、韓国の「まず他人のせい」とする風潮が色濃く出ている。しかし、何しろ大事故であり、こんなことで収拾できる話ではない。

次には、新米の三等航海士が操舵を指揮していたとか、代理船長が真っ先に逃げ出したとか、中央災難安全対策本部の右往左往ぶりに批判が集中する。

その過程で、船主側の信じられないほどの無責任さが露呈し始める。

セウオル号を運航する清海鎮(チョンヘジン)海運は、一九九〇年、漢江遊覧船沈没事故を起こし、倒産したセモ海運の後身であった。客室増設は、貨物積載量を二四三七トンから九八七トンに減らし、船の安定を保つため、バラスト水を一〇二三トンから二〇三〇トンに増加することが条件であった。

ところが、貨物積載は常時二〇〇〇トン以上で三〇〇〇トン以上の時も珍しくなかったとの証言が相次いだ。どうして、そんなことが可能であったかと言えば、出港時の検査が、喫水面の高さのみという杜撰さのためである。要は、過積載分だけバラスト水を減らしていたのである。それでは、船の安定面ではダブルパンチで、単なる過積載よりひどい。

しかも、検査を担当する「海運組合」の主収入源は、海上保険業務であり、顧客である清海鎮海運の不利になる厳しい検査を課するはずがなかった。過積載が収益源であった。

そのため、正式船長等が船の傾斜しやすい問題点や、操舵の異常をいくら申請しても、会社側は何の手も打たなかった。セウオル号と双子船として就航していた他のフェリーも同じような状況だったという。

このような状況をもたらした原因には、フェリー船の寿命規定を二〇〇九年に三十年ま

で許容した上に、沿海旅客船に関しては安全管理体制から除外してしまったことがある。

そのため韓国では、フェリー船の多くが中古船となり、安全審査は実質的に運航会社自身によって行われるという信じがたい状況となっていた。

これでは、韓国が海難事故の面で国際的に最下位級の評価を受けていたことは当然である。今回も救命ボートさえ一隻しか使えなかった。これが、中国に次ぐ造船大国、韓国の話である。

もちろん、この事故は、サムソンや現代自動車で「一流国家」を自負し始めていた韓国にとつては衝撃であり、「三流国家であった」との自省も現れている。しかし、「人のせいにする」というパターンは止まらない。

まず、乗客を客室に待機させたまま、真つ先に逃げ出した代理船長が吊り上げの対象になった。これを受けて、朴槿恵大統領は「船長は殺人者と等しい」と公言して、検察に「殺人容疑」で起訴するように圧力をかけ、既に船長ばかりでなく、乗組員は全員拘束されている。近代法の禁止する「遡及処罰」を作つても厳罰に処すつもりらしい。

実は、韓国は「遡及処罰」の常習犯で、盧武鉉大統領が戦時中の「親日派」を処罰するため「遡及立法」をしたのは有名である。そればかりでなく、日韓基本条約で、莫大な経

済協力と引き替えに対日請求権を一切放棄したはずなのに、戦時徴用者や従軍慰安婦関係の訴訟を許している。約束を守らない国は「三流国家」に決まっている。

そういえば、数ヶ月前に読んだ韓国の新聞の記事を思い出す。

「冷静すぎる日本と直情すぎる韓国」という題だったと思うが、東電福島原発事故で、日本では一人も刑事責任を問われていない事に、いわばあきれ返っているのである。

韓国なら、「遡及処罰」であれ何であれ、最初に結論ありきで、朴槿恵大統領の発言のように、まず東電関係者数十名に厳罰が当然なのである。朝鮮時代から、政権が交代する度に、過去の失政を咎めて、極刑に処するものが伝統であった。形だけでも大統領を務めた全斗煥や盧泰愚を死刑などの重刑にしなれば、おさまらない国である。法治国家というよりは、西部劇のリンチの世界を思うと良い。

集中攻撃を受けている代理船長にだって言い分はあるはずだ。前の漢江遊覧船沈没事故では、甲板に出て水に落ちたため、多くの被害者を出した。今度の場合も、救助船が集まる前に、冷たい海に放り込まれば低体温症のため死ぬか、早い潮流に流され、捜索が困難を極める。その上、そもそも代理船長には退船命令権がなく、本社に指示を仰ぐ仕組みだった。

もちろん、乗客を置いて船長が真っ先に脱出したのは、厳しく咎められて当然である。しかし、これも、役割に殉ずる思想に欠ける「韓国文化」にも原因がある。

ここでまた思い出した。韓国の「恨の文化」について友達から尋ねられたことがあったが、その時はうまい回答が出来なかった。今では、こんな回答をして見たい。

韓国の人達は、「ひとのせいにはしないと生きていけない悲しみ」を「恨」と表現したのではないかと。

日本を責め、船長を責め、船員を責め、船主を責め、関係者の不手際を責め、政府を責めて、誰かに責任転嫁しないと、韓国では心身が持たない。

そのため、鄭烘原(ジョン・ホンウォン)首相が四月二十七日、辞意を表明した。六月に地方選挙を控え、朴槿恵大統領としては、これ有一段落としたいが、とても収まらず、二十九日には彼女も「第一次の謝罪」を国務委員の前で行った。国民の前でなく、しかも真摯な自己反省を伴っていないと批判がわき上がっている。

それは朴槿恵大統領が自ら撒いたやっかいな問題、すなわち海洋水産部長官人事の不手際も関係している。

朴槿恵が大統領に就任、最初の組閣で猛反撃を受けたのが、経験未熟な女性の尹珍淑の

起用であった。知識や理解力に欠け、奇矯な振る舞いもあり、国会の承認を得るのに五十日も費やし、海洋行政に空白を生じさせてしまった。その上に、就任後も、しばしば問題発言を起こし、遂に今年の二月に朴槿恵も解任せざるを得なくなってしまった。

その海洋水産部は、船舶安全検査や管理の民間機関である「韓国船級」や「海運組合」に、理事長職や幹部職員を数多く天下りさせていて、業界癒着を防止し得ない体質を持っている。これでは、海洋水産部を強く責めるとブーメランになる。

このように人のせいにして、ひとまず安心するのが「韓国の恨の文化」であるが、それが最も典型的に現れたのが、実は、従軍慰安婦問題なのである。

従軍慰安婦に、国家や軍が関与したか否かによって、「日本のせい」にできるか否かが決まる。単なる「蛮行」のレベルならベトナムにおける韓国軍だって、もつとひどかった。だから、朴槿恵にとっては必死なのである。

「日本が謝罪しないから首脳会談は行わない」と言い続けているのも「他人のせい」にしておけば、とりあえず国民は納得するからである。ここで思考を停止してしまっただけでなく、最終的には、これが韓国の不利益

になる。

ただし、言いたいことは、そのことではない。韓国の従軍慰安婦として名乗り出た人はわずかに二百三十四名に過ぎず、それも年齢が六十才を越えてからだという事実である。

彼女等が、日本を恨んでいることは間違いないとしても、大多数の従軍慰安婦が最も恨んでいるのは、実は、彼女らを差別し続けて受け入れなかった韓国社会なのである。

マスコミの影響で「日本のせい」と大合唱しているが、心の底では「韓国社会の無情」を恨んでいるはずである。だから心ある韓国人は、従軍慰安婦問題は自分達の恥であり、耳をふさぎたい思いなのである。

何でも「ひとのせい」にして諦める韓国、人災であっても「仕方がない」と諦める日本。

最初は、今月号の寄稿が少なそうなので、一頁ほどの「埋め草」を書いておこうと、セウオル号のメモを作り始めた。しかし、毎日のように「新事実」が報道され、メモがどんどん増え、こんなに長くなってしまった。せっかく書いたので、タイミングもありそのまま載せることにしたが、昨日も朴槿恵大統領の支持率が大幅に低下しているニュースが入り、ソウルでの地下鉄追突事故の報道もあった。

五月三日記す