



NPO법인
삼천리철도

NEWS LETTER

三千里

Vol. 22

2014年5月号

発行
NPO法人 三千里鐵道
〒441-0109
愛知県豊橋市下五井町青木31
TEL.0532-53-6999
FAX.0532-54-4931



ソウル市庁舎前に設置された【旅客船セウォル号沈没事件犠牲者】献花所

悲しみと怒りの春

都相太

南北共同宣言から14年が経とうとしている2014年の春です。

気持ちの晴れない日々の中の春でもあります。特別、健康が優れないわけでもなく、私の周囲に大きな不幸があったわけでもありません。半世紀近く経営にかかわっている会社もそれなりに順調に推移しています。技術者としての創造意欲も、70歳を越えた今も旺盛だと自負しています。

憂鬱な春の日々の主原因の一つは、やはり韓国珍島沖の海難事件です。

300人を超す死者、行方不明者を出し、その多くが高校生とのこと。11人の孫を持つ私にとって他人事ではありません。

よく私は日本社会の劣化を指摘して来ましたが、韓国の父母の故郷に行く度に、山村の荒廃がすさまじく、その劣化の速度は日本以上だと実感しています。

経済最優先の工業化、情報化は拝金主義者をとどめなく量産しています。その陰で、社会的弱者も量産しているのです。

海難事件の主犯は、韓国の社会構造であることは明白です。

韓国の大手マスコミは「韓国は三流国家だった」と嘆いているようですが、そのマスコミも三流か、四流であることを自認しなければなりません。

福島原発事件から三年経過し、予想通り流民の固定化と当事者の責任放棄は顕著になってきました。また、排外主義者の跋扈は、日本社会の貧しさと劣化の象徴であることも事実です。

社会が成熟していく先は平和だと言われていますが、その逆流現象が韓国、日本の政治状況に現れています。

南北共同宣言は、平和と統一に向かうための小さな小さな入り口だったはずですが。その小さな入り口から、草の根交流が始まり、道路が延び、鉄路につながり、南北の人々の新しい生活が始まりました。

それを政治が無情にも閉じてしまいました。

その政治家が、同じ口で平和や統一を説いています。私の心は、悲しみの「軽蔑」に傾いていくのみです。

豊かになったと言われている韓国・日本社会の、奈落のような貧しさはなんなのだ。

2014年5月1日



死亡者・行方不明者302名の大半は済州道に修学旅行に向かう安山市檀園高校の二年生だった…

「セウォル号」の惨事と大統領の責任

韓国問題研究所所長 康宗憲

韓国の旅客船「セウォル号」沈没は、死者・失踪者が300名を超える大惨事となった。「国民の生命と安全が第一」とのスローガンを掲げた朴槿恵政権のもとで、なぜこのような船舶事故が発生したのか。国内の報道は、原因の分析よりも責任の追及に明け暮れているようだ。だが、愛する人を失った遺族と、生還を信じ埠頭で朗報を待ちわびる家族には、どのような慰労の言葉も意味を持たない。

事故現場を中継するニュース画面の数字は刻々と変動する。「死者」の数は増え、その分、「失踪者」の数値は減っていく。唯一、変化のない数字が「救助者=174人」の表示だ。しかし、その間の経緯を見れば、174人を「救助者」と分類することすら憚られる。正確には「脱出者」と呼ぶべきだろう。傾く船から自力で逃げのびた人々をボートに引き上げたのであって、救助隊のダイバーが船内に潜入して救い出した人々たちではないからだ。

「救助者=0人」。これが弁明の余地なき現実である。政

府がこの10日間にわたって展開した救助作業は、ただ一人の失踪者をも救出できなかったのだ。

事故当日、現場に駆けつけたチョン・ホンウォン首相は家族の激しい抗議を受けた。正確な事故情報を提供できず、迅速な救助作業の展開を指揮することもできなかったからだ。事態を収拾するために翌日、朴槿恵大統領が訪れた。大統領は対策本部の責任者に「被害家族にはすべての関連情報を提供せよ」と指示した。そして「救助作業に全力を投入し、皆さんの望むことはすべて実行する」と約束した。

大統領の説得を信じ、わが子が無事救出されることだけを待ち続けた親たちのひたすらな願いは、今日に至るもかなえられていない。生存への希望が薄れゆくとともに、「朴槿恵は責任を取れ!青瓦台(大統領官邸)へ行こう!」という声が上がりはじめた。だが、抗議行進は警察によって阻止された。

全国民が悲嘆にくれるなか、乗客を放置したまま素早く脱出した船長と乗務員たちが、世論の厳しい糾弾を受けている。朴槿恵大統領も4月21日、青瓦台での首席補佐官会議で「船長と一部乗務員の行為は殺人にも等しい」と断定した。大統領はまた、「今回の事故原因を徹底的に究明し、公務員としての無責任と不条理、過誤に対しては強く責任を問う」と述べている。

韓国の大統領はいつから、国民に対し「責任を担う立場」から「責任を追求する立場」に変貌したのだろうか。今回の旅客船沈没が、社主と船長および一部乗務員の無責任な行動に起因することは言うまでもない。だが、乗客476名のうち、死亡:187名、失踪:115名(4月27日現在)という大惨事に拡大したのは、政府の初期対応における無能さにあったことは明白である。

朴槿恵大統領の政治スタイルは日ごろから、立法・司法・行政の三権に超越した存在として自身を位置づけるものだ。今回の惨事においても、現地を訪問した際に被害家族と国民に向け謝罪の言葉を発しなかった。謝罪は首相や長官たちの役目だった。無能な政府と切り離すことで自己の責任を曖昧にしようとするなら、国民の信頼は地に落ちるしかないだろう。韓国憲法の第68条4項には、「行政権は大統領を首班とする政府に属する」と明記されているからだ。

大規模災害の予防と対処に向け、盧武鉉政権は2004年に国家危機管理システムを導入し様々な規制を設けた。このシステムを李明博前政権は解体した。加えて朴槿恵現政権は、「行き過ぎた規制は企業活動を妨げる‘癌’だ」として、大幅に緩和した。その中には、船舶の安全に関わる規制も多数あったようだ。

沈没した「セウォル号」の社主もその規制緩和を最大限に活用した。低賃金の非正規職員を数多く雇用し、老朽船舶の無理な改造で収容能力の拡大に奔走したのだ。船長を含め主要な乗務員の大半(17名中の12名)は、半年から1年契約の非正規職だった。正規職に比べ劣悪な雇用条件の彼らが、船舶会社から十分な安全教育を受けていたとは考えられない。

彼らに全責任を負わせ「殺人者」と罵倒することが、国家の最高指導者として適切な姿勢だろうか。問題の核心は「責任」と「権限」の不一致ではないのか。すべての権限は大統領が掌握しているのに、事故が発生すれば実務担当者が問責される。その結果、現場の公務員たちは自らの判断で動くことせず、上司の顔色ばかり伺うように

なる。首相とて例外ではないだろう(チョン首相は4月27日に辞意を表明)。今回も事故現場の対策本部は、コロコロ代わる上層部の指示に右往左往するばかりで、ほとんど機能していない。

朴槿恵政権に最も切実なのは、他でもない大統領の責任感だ。今回の惨事における根本原因を究明すれば、最終的には大統領官邸に行き着くしかない。沈没事故は船長が引き起こしたが、その原因として、国家の安全システム不備が指摘されるだろう。そして何よりも、人命救助という緊急任務は政府の責任と管轄下にあるからだ。

様々な欠陥が露呈した「大韓民国号」の船長は、朴槿恵大統領である。船長が判断を誤れば、船は沈没しかねない。そして、現大統領は臨時契約の非正規職ではない。5年の任期で国民が選出した、正規職である。その職位には最高権限が付与されるが、同時に、最終責任も伴うことを喚起したい。

2014.4.27



ソウル市庁舎に掛けられた【ごめんなさい】という弔意を表す横断幕
ソウル市庁舎前の献花所には夜遅くまで多くの市民が弔問に訪れている。

三千里鐵道消息



北朝鮮-中国 結ぶ鐵道・道路建設、韓国も参加するか

開城(ケソン)～新義州(シンウイジュ)376km 連結
チェ・ヨニエ韓国鐵道社長、國際會議のために訪北申請
事業参加など議論するか関心集中

北朝鮮と中国が最近、新義州～開城間の國際高速鐵道と高速道路建設に合意したことが分かり、24日に予定された崔然惠 KORAIL(韓国鐵道公社)社長の訪北成否に関心が集中している。KORAILがこの事業に参加することになれば、韓国は北朝鮮・ロシアの羅津～ハサン開發プロジェクトに続き、北・中 國際高速鐵道事業を通じて大陸進出にさらに一歩近づくことになる。

北・中 國際高速鐵道事業に深く関与している中国の韓国事業家らは6日 "北朝鮮國家經濟開發委員會と中国商地冠群投資有限公司コンソーシアムが去る2月24日、中国北京で北・中 鐵道・道路建設本契約を締結した"と明らかにした。この事業の路線は新義州～定州～肅川～平壤～海州～開城の376km区間であり、工事期間は2018年までの5年、予算は210億ドル(韓貨約22兆ウォン)だ。北・中 國際コンソーシアムが投資し費用を回収した後は北朝鮮に無償供与する方式(BOT)だ。4月末に中国コンソーシアム実態調査団が北朝鮮を訪問すると発表された。

韓国の事業参加可能性は先月31日の朴槿惠大統領のドイツ ドレスデン演説以後に高まった。朴大統領は演説で「韓国の資本・技術と北朝鮮の資源・労働が有機的に結合すれば、将来韓半島經濟共同体建設に寄与することができる。現在推進中の羅津・ハサン物流事業など南・

北・露協力事業と共に、新義州などを中心に南・北・中協力事業を推進して、韓半島と東北アジアの共同發展を成し遂げる」と明らかにした。北朝鮮の金正恩国防委員長も今年1月「國際線は北・中・南が民資方式(BOT)で建設しなければならない」という指針を下し、韓国の参加可能性が開けられている状態だ。

一方、KORAILは國際鐵道協力機構(OSJD)が来る24日に平壤で開かれる社長団定例会議に崔然惠社長の参加を要請したことにより、最近統一部に訪北承認を申請した。これに対して統一部関係者は「國際行事に関しては訪北を承認することが基本的立場だ。部署協議を経て最終決定する」と話した。しかしKORAIL側は訪北の成否と関係なく極めて慎重な態度を示している。KORAILのある関係者は「國際鐵道協力機構の定例会議議題である大陸鐵道区間別貨物運送量増大方案などに関連した資料を準備している。だが、北・中高速鐵道事業を公式に検討したことはなく、ソウル～開城区間が開かれなければ經濟性がないと見える。政府が事業参加を決めていないのにKORAILが単独で参加を議論することはできない」と一線を画した。

ハンギョレ新聞 2014.04.07

南北、大陸鉄道進出専門家養成 方案議論

2015物流分野会議、2019年社長団定例会議
などソウル開催

南北は、『鉄道用語標準化』共同研究、大陸鉄道進出専門家養成方案などについて意見交換をした。

韓国鉄道公社は28日、報道資料を通じて、平壤で開催された国際鉄道協力機構(OSJD)社長団定例会議にオブザーバー資格で平壤を訪問した崔然恵KORAIL(韓国鉄道公社)社長一行が、北側とこのような内容の意見交換をしたと明らかにした。

KORAILは、「南北間の異なった鉄道システムを理解して運営上の問題点を最小化するために、『鉄道用語標準化』のための南北共同研究の必要性を提示し、『KORAIL国際鉄道研修センター』を通じた大陸鉄道進出のための国際鉄道専門家養成方案を議論した」と伝えた。

だが、北側がこれに対してどんな意見を出したのか明らかにすることはなかった。

これと共に、KORAILは会員国にユーラシア地域共同経済発展と鉄道協力強化のためにわが政府(国土交通部)の正会員加入が必須という点を強調、支援を要請した。

これに対し会員国は「大陸鉄道にあって世界10位圏経済大国大韓民国のより一層大きい役割を期待する」として「ユーラシア鉄道の唯一の未連結区間である南北鉄道連結に積極的な支援と協力を約束した」とKORAIL側が伝えた。

今回のOSJD社長団定例会議では来る2015年物流分野会議および2019年社長団定例会議ソウル開催が確定した。

崔然恵社長はさる21日、中国北京駅で『朝鮮52番列車』に搭乗、平義線を通って平壤に到着し、28日午後、平壤-北京-仁川と航空便で帰国した。

一方、KORAIL側は、崔然恵社長が北朝鮮訪問期間の間会議出席、各国鉄道代表団面談など会議日程にだけ参加し、平壤市内観光などの活動は一切しなかったと明らかにした。

2014.04.28 統一ニュース

※国際鉄道協力機構

1957年9月1日に、当時の東側諸国の鉄道事業に関する国際機関として発足した。本部はワルシャワ。現在加盟国は27か国。

被告・日本国と 裁判所を教育しよう

その2

磯貝治良

正式名称は「朝鮮高校生就学支援金不支給違憲国家賠償請求訴訟」。長ったらしいので「朝鮮高校無償化訴訟」と呼ぶ。

前号で第1回口頭弁論を報告したが、ほぼ2か月に一回進行して、4月15日に6回を数えた。「おとな」のみで出発した傍聴者(それでも1号法廷の80名定員を大幅に上回る)がその後、数10名の学生が毎回参加。入廷できない人が半数を超える。クジに弱いわたしは外れっぱなし。傍聴券を融通してくれる人に感謝しつつけてきたが、6回目にして初めて当たった(入廷できない人のために、留学生同盟の若者が中心になって別会場で訴訟の学習会を開いている)。

原告になった卒業生・学生の意見陳述が例外なく、傍聴者の心を揺さぶる。これまでに陳述したのは原告6名(オモニの陳述もあった)。

原告たちのことばには人間的な力があふれている。文学のことばに匹敵する、あるいはそれをこえる何かがあ



第二次提訴後の報告集会で

る。それを文章に写すのはむずかしい。彼女／彼らにとって、朝鮮高校・民族教育とは何か。そこが日本社会の抑圧に抗して楽しく学び、遊び、友情を育み、解放される場。朝鮮人としてのアイデンティティを確認できる場。つまりホームランドなのだ——そのことが声の響きをともなって陳述から伝わってくる。それだけではない。ある原告は、同世代の同胞たちがおちいりがちな日本社会への同質化、見失いがちな自己主体の現状についても、率直に語った。それって、自己批評でもある。この国の司法権力の場でそれができるのは、なまなかのことではない。わたしが「ことばの力」と感じたことの一つは、他者への批判に偏するのではなく、自分を見つめる思考のスタイルだったのかもしれない（排他思考と自己愛に溺れてヘイト・スピーチに明け暮れている連中に、爪の垢でも煎じて飲ませたい）。

原告たちが傍聴席から見えないようにカーテンで隔てられ、名前を名乗れなくて番号で呼ばれる法廷の異常さは、日本社会の異常な現状の、ある側面を示しているのかもしれない。

若い弁護士さんたちもよく考えられた準備書面を作って、奮闘している。無償化適用除外の不条理と差別を歴史と現状にわたって展開している。

次回・次々回口頭弁論は、6月17日(火)、7月29日(火)で、いずれも午後2時より(傍聴抽選は1時30分まで)名古屋地裁2号廷。

3・1独立運動95周年 と「秘密法」

「韓国併合」100年東海行動」は、2010年に東海地方の市民団体・個人に呼びかけて名古屋で結成された(言うまでもなくNPO法人三千里鐵道も構成団体になっている)。発足の年には、康宗憲さんの講演をメインに結成集会、街頭宣伝、映画上映会、蓮池透さんの講演会、「平和のための戦争展」展示、趙博さんの歌とトークの集いなど、精力的に活動。その後もそのままの名称で毎年、3・1記念と9月の「日朝ピョンヤン宣言」にちなむ行動をつづけている。

今年(2014年)の3月1日も名古屋市教育館で集いを持った。銘打って「見なおそう!歴史 つくろう!信頼と友好—侵略の歴史を記憶の向こうへ消してはならない」。集会のねらいは題目が語っているように、安倍政権の歴史認識、

戦争体制づくりにみられる危機状況を民衆の側から撃ち返していくこと。

午前10時からの「パッチギpart2」上映に始まって、ノリパンのキルノリとサムル演奏、各グループからの活動報告、田原牧さん(東京新聞特別報道部デスク)の講演、意見交換とつづく長丁場の集会だった。参加者は80名と少なかったが、集会の母体となった「3・1「95周年」企画実行委員会」には個人50名、団体19が賛同して、支えた。

個人的な余談をひとつ。主催者挨拶なのに、筆者は詩を朗読してしまった。「半島と列島をつなぐのは 海——」で始まる、伝説的な(?)自作詩を日韓両語のバイリンガルで。実は、先に書いた「朝鮮高校無償化訴訟」の公判後報告会でも朗読して、学生たちから気持ちいい拍手をもらったので、二番煎じを演じてしまった。

「特定秘密保護法」の廃案を求めるデモにもできるだけ参加した。「特定」と「保護」はいかにもマヤカシ臭いので削除して「秘密法」と呼ぶ。名古屋でも自衛隊イラク派兵反対デモのとき以来の3,000人の人びとが街頭に集った。

「秘密法」についてはあちらこちらで書いたり、話したりしてきた。三千里ニューズレターなので、それにちなんで1つのことだけを書く。「国民の知る権利を侵害する」という理由をはじめ、反対の声には「(日本)国民」がまつわりついている。では、「国民」にあらざる人びとには関わりないのか?

「秘密法」の内容が戦時の「軍機法」と「治安維持法」の両面を備えているとは、おおかたの見方。1925年に制定された「治安維持法」が当初、独立運動の嫌疑などによって朝鮮人に(日本人よりも多く)適用された事実は知られている。いまは植民地統治下ではないから同一視は出来ない、と言って済まされるだろうか?「秘密法」が中国、朝鮮半島との不和を奇貨として現政権がもくろむ、戦争する国づくりの下拵えだとしたら、在日する中国人、韓国朝鮮籍者がねらわれる危険は大きい。かつて外登法(不携帯罪)が政治弾圧の道具として利用されたように。安倍一派の非日本人嫌いをみれば、それを妄想とは言いきれない。なにしろ、この法律は「何でもあり」の魔物なのだ。

施行期限は今年12月6日。ささやかな声でも他者と向き合いながら、「秘密法の撤廃」を言いつづけていきたい。

李鳳朝先生のご冥福を 心よりお祈り申し上げます

3月15日午後3時20分頃、李鳳朝元統一部次官が肝臓がんで他界しました。享年60歳でした。

当日夕刻までに複数の筋から連絡があったのですが、あまりの突然の訃報に、にわかには信じる事ができませんでした。

李鳳朝先生は、三千里鐵道2007年6月に開催した6.15共同宣言7周年記念集会で「6.15時代の南北協力と開城工団の現況と課題」と題した講演をしていただいて以来、2010年6月開催の10周年記念討論会及びハンギョレ統一文化賞授賞式には、林東源、丁世鉉元統一部長官と共にお越しいたごき、そして昨年の13周年記念集会では、『南北新体制の現状と展望』と題して講演していただいたばかりでした。

このように三度にわたってお越しいたごき、多くの人々が故人の素晴らしい講演を聴き、またその思慮深い

お人柄に触れただけに、その早すぎる死を悼み、惜しむ声が多く聞かれました。

とりわけ、一昨年他界した三千里鐵道の南相三副理事長とは一緒に智異山登山をするなど親交を深めておられましたが、三千里鐵道は二年続けて大切な友人を失うことになりました。

また2012年大統領選挙では、安哲秀候補の統一外交安保特補に迎え入れられたことでもわかるように、将来の南北統一分野での活躍が期待されていた中での急逝でした。

三千里鐵道では、葬儀には弔花を送り、20日に李鳳朝先生が埋葬されている盆唐メモリアルパークの墓地に都相太理事長、康宗憲顧問、韓基徳事務局長が弔間に行きました。



ご家族と



【李鳳朝先生略歴】

1954年 慶南 馬山 出生
西江大學校 政治外交學科 博士課程 修了
青瓦台 統一秘書官
統一部 統一政策室長
NSC 政策調整室長
統一部 次官
西江大學校 公共政策大學院 招聘教授
統一研究院長
慶南大學校 行政大學院 招聘教授
※第1次 南北頂上会談 随行員、4者会談代表、
南北長官級会談代表(代弁人)、
南北次官級会談首席代表 歴任



6.15共同宣言14周年記念集会

討論会『東北アジアの平和を求めて』

～南北・日韓・日朝の関係改善を求めて～

NPO法人三千里鐵道は、『6.15共同宣言』の趣旨を日本の地において実践するという設立趣旨の下、これまで毎年、6.15共同宣言記念集会をしております。

今年は、『嫌中憎韓』とまで称されるまでに至った日本の危険な現状を踏まえた討論会を開催することといたしました。多くの皆様のご来臨を賜りますようお願い申し上げます。

第一部 基調講演

野中広務先生 日本国 元内閣官房長官

『東北アジアの平和に向けた日本の課題』

林 東 源先生 大韓民国 元統一部長官

『東北アジアの平和に向けた韓国の課題』



野中広務
元内閣官房長官



林 東 源
元統一部長官



近藤昭一
衆議院議員



康 宗 憲
韓国問題研究所所長

第二部 討論会

『南北・日韓・日朝の関係改善を求めて』

討 論 者 野中広務●日本国 元内閣官房長官
林 東 源●大韓民国 元統一部長官
近藤昭一●日本国 民主党衆議院議員
司会・進行 康 宗 憲●韓国問題研究所所長

日 時●7月6日(日) 午後2時開演 (開場1時半・終演5時半予定)
場 所●名進研ホール 名進研ビル 3階
名古屋市西区名駅2-34-19 (名古屋駅より北へ徒歩5分 サンルートホテル北側)

参加費●1,000円 (学生無料)

主 催●NPO法人 三千里鐵道 問合せ 0532-53-6999