

セウォル（歳月）号沈没から一か月

キム・ソンイル（青年左派代表）

1. 4月16日

今年4月16日8時48分ごろ、仁川ー済州定期旅客船「セウォル号」が沈没した。セウォル号には、乗務員29人、貨物技師33人を含め総476人が搭乗していた。

セウォル号の船主会社である清海鎮(チョンヘジン)海運は、全斗煥政権の庇護の下で成長した(株)セモが前身だ。1990年も、セモが運航していた船舶が沈没して15人が行方不明になったことがあり、当時、行方不明者数をわざと減らしたのではないかという問題が起こった。2006年以降、海洋水産省の顧客満足度評価で優秀等級を4回受けた、政府が認証した企業だ。

セウォル号は、1994年に日本で就航して18年間運航し、2012年に退役した船で、清海鎮海運がこれを買って2013年から運航に入った。20年近く運航した退役船舶を買った背景には「制度的寿命の延長」があった。2008年、政府は船舶の制限寿命を20年から30年に延ばした。同時期に寿命が延びた古里(コリ)核発電所(訳注:原子力発電所のこと)の寿命をさらに10年増やしたのと同じ脈絡だ。一種の規制緩和だ。以降、セウォル号は利潤極大化のために無分別に改造され始めた。セウォル号の前機関士の証言によれば、600名余りがセウォル号の本来の定員だったが、300名余りを追加で乗せるために船の後方が改造されたという。最初に改修された当時は5,997トンだった船舶は、事故当時は6,835トンだった。1,000トン近く重くなったのだ。

老朽化の影響も深刻だった。船舶周辺の物体を識別するレーダーは最近の4か月間に3回も取り替えられ、発電機を回すエンジンと船を動かすエンジンも老朽化していた。問題の舵は事故が起こる半月前に誤作動があり、修理の必要性が指摘されていた。その後、修理されたのかもはっきりしない。事故の1週間前までセウォル号にいた前機関士は、JTBCの9時のニュースで、セウォル号が航海中にしょっちゅう傾いたと証言した。彼はこの船が「気味が悪かった」と表現し、気味の悪い船では離職が頻繁に起こった。1年で機関士7人のうち5人が替わった。同じ番組に出た航海士は、「他の欠陥よりも、事故当時のセウォル号が荷物の固定を十分にしていなかったこと」と証言した。聯合ニュースでも、車両の固定が日頃から不十分だったという常連客の証言をとった。前航海士が証言した車両の固定が不十分だった理由は、固定を研究するのに金がかかるので、会社ではほとんど何もしなかったということだ。清海鎮海運は昨年、接待費に6,060万ウォン、広告費に2億2,990万ウォンを使った一方で、安全教育研修費には54万ウォンしか使わなかった。ここには経済的効用以外の他の理由はない。

費用の「節約」は雇用でも同じだった。船舶の寿命が長い一方で、労働者の寿命は短かった。セウォル号に搭乗した乗務員29人のうち半分以上の15人が6か月～1年単位の契約職だった。船舶安全管理の責任職務である甲板部船員10人のうち8人が非正規職だった。事故の引き金になった舵は誰が取っていたのか? 操舵手3人は全員6か月～1年の契約職だった。船長もまた1年単位で勤労契

約を更新する嘱託職だった。加えて、事故当時セウォル号を操縦していた船長は、清海鎮海運が「仁川—済州」航路に投入している別の船である「オハマナ号」の交代船長でもあった。大型船舶には通常 2 人の担当船長を置くのとは異なり、1 人を 2 隻の船長として登録していたのだ。彼は名目上の船長に過ぎず、実質的な船長の役割は、海上警察と無線通信を行った一等航海士が果たしたという推測もある。

2. 檀園高校

この事件が全国的な怒りを買った最初のきっかけは、ある学校の高校生が犠牲者のほとんどだったことだ。犠牲者の絶対多数は、修学旅行中の檀園（タンウォン）高校 2 年生で、彼らのうちの相当数は、バンウォル工業団地とシファ工業団地の零細事業所で働く労働者の家族だった。修学旅行は代理店に委託して進んでいたが、代理店の選定は最低価格入札方式だった。セウォル号に乗った檀園高校関係者は 2 年生 325 人と引率者（旅行会社職員 1 人を含む）14 人で、このうち救助されたのは学生 325 人中 75 人、引率者 14 人中 3 人だ。生き残った引率者 3 人のうちの 1 人である副校長は、救助後に自殺した。

檀園高校の生徒の犠牲者が圧倒的に多かった原因は、「動くな（「黙っている」という意味もある——訳注）という案内放送と、その案内放送に従えと言った引率者たちの指示だった。事故以後、ソウルと京畿道の教育委員会は、修学旅行を取消・留保にし、他地域の教育委員会も校長を招集して対策会議を開いた。『週刊朝鮮』（≡『週刊新潮』——訳注）は事故直後に冒頭記事の見出しを「これでも修学旅行に行くべきか」と付けた。修学旅行を廃止しようという記事も多く出た。もちろん、こうしたやり方の問題提起は主に右翼マスコミによってなされた。批判の矛先が政府に向かうのを防ぐためだ。

社会的な怒りの二つ目は、事故直後の政府の対処の仕方だ。最初は海洋水産省が中央事故収拾本部を設置して運営したが、安全行政省が突然「中央災難安全対策本部」を設置して体系がもつれ始めた。政府が公式に発表した搭乗者数だけでも 5 回覆され、救助者数は 7 回も変わった。

3. 災難商売

特ダネ合戦に血道を上げるマスコミのあり方も遺族と国民を激怒させた。事件の初期、「全員救助」というニュースを聞いて歓呼した人々は、それが誤報だという事実を知って絶望し、それ以後続々と露わになる誤報を見ながら、どの情報を信じるべきか分からなくなった。こうした中で、地上放送と衛星放送の両方で量産される選定的報道は、「ゴミ記者」という新語を大衆的に広めた。

他方、葬儀社が公務員を詐称して遺族に接近したり、某大企業がセウォル号を素材に広告文を放送したりするなど、「災難商売」が活発だ。

4. 政府と与党の対応

政府に対する非難の声が大きくなるにつれて、政府と与党の人々の「暴言」も釣られて量産された。セヌリ党最高委員のハン・ギホは、「この機会に左翼を剔抉しよう」というとんでもない主張を繰り返した。ソン・ヨンソン議員は、「国民意識から再整備する機会になったのであれば、必ずしも不幸なことばかりではない。素晴らしい勉強の機会になるだろう」と言ってマスコミと大衆を驚かせた。セヌリ党ソウル市長候補の予備選から脱落したチョン・ミホン氏は、セウォル号追悼集会に参加した青少年が「日当 6 万ウォン」で動員され、知人の子が日当をもらって来たと言ったところ、彼が描写した集会の様子が実際と違うという指摘を受けてすぐさま、「改めて確認したところ、事実ではなかった」という苦しい弁明を突き出した。

朴槿恵大統領の自らを責任主体からさっと外しておく、いわゆる「幽体離脱」話法も話題になった。事件初期に大統領は、「私だけでなく国民が、驚きと怒りのしこりが胸にできている。船長と乗務員の一部の行為は常識的に到底納得できず許せない、殺人と同じ行為だ」と発言し、国内外のマスコミから批判を受けた。それにとどまらず、朴大統領は「地位の上下に関わらず責任を問う」と、自分を責任者ではなく断罪者と位置付けた。まず大統領から謝罪するべきとする世論が高まると、事件発生 30 日目に初めて遺族に謝罪し、34 日目に国民に対する謝罪を発表した。この日の謝罪では「最終責任は大統領にある」と認めた。問題は、この日に「対策」として打ち出された内容が、あきれることの上ないものだったということだ。海上警察の解体、安全行政省と海洋水産省の縮小改編、国家安全庁の新設など、組織改編が主なものだ。朴大統領はこの日、対国民談話を終え、記者たちとの問答も回避したまま、外遊日程参加を理由にすぐさま出国したが、おかしなことにその日程は、アラブ首長国連邦の原子炉設置行事だった。

5. 罪と罰

船長のイ・ジュンソクと航海士、操舵手、機関紙など、船の運航と関連した船舶職職員 15 人は全員が拘束・収監された。(株) 清海鎮海運の物流部長と物流チーム長、清海鎮海運の海務担当理事と代表理事も拘束された。処罰の矢は現在、セウォル号の実際の所有主のユ・ビョンオン一家と、彼らの蓄財に中心的な役割を果たしたとみられる「救援派」とに焦点が当てられている。もちろんこれは検察に限ってそうだという話だ。

レベルは異なるが、政府が責任を取るべきだという世論も収まっていない。国会も与野党ともに「内閣及び大統領府参謀陣の辞職」を主張している。保守政治圏としてはかなり強い主張だ。朴槿恵大統領の退陣を主張する声があちこちで上がっている。5 月 17 日には真相究明を求めて 3 万人余りが集まったローソク集会で、一部が大統領府に向かって行進し、その過程で 115 人が連行され、18 日にはヨン・ヘインさんが提案した「黙っている」追悼行進の隊列が大統領府に向かい、100 人余りが連行された。19 日には青年左派会員が朴正熙記念館でデモを繰り返して、6 人が連行された。朴槿恵大統領が涙を流したのは偶然にも、連行された人間が 200 人を越えた翌日の 19 日だった。