

# セウォル号惨事と食欲の資本、新自由主義

金在光(キム・ジェグアン)

AWC韓国委員会／左派労働者会 執行委員長

## 1.セウォル号 事故日誌

4月15日 21時 セウォル号、仁川旅客ターミナル出発(正常運航 18時 30分)

4月16日 08時 52分 セウォル号の遭難届(全南消防本部、檀園高等学校生徒)

08時 58分 木浦海洋警察庁で事故受付

09時 03分 水産協同組合漁業通信局、近隣漁船に救助要請

09時 09分 海軍出動(高速艦1、高速艇6、リンスヘリコプター1)

09時 30分 海洋警察が到着し、救助開始(警備艇1、ヘリコプター3、船の傾き52度)

09時 38分 最初救助(10人、船員7人、船の傾き61度)

10時 10分 海軍到着(誘導弾高速艦1、高速艇6、リンスヘリ1、船の傾き77度)

10時 20分 セウォル号、左舷が沈没(船の傾き108度)

10時 21分 海上で漂流していた最後の生存者を救助

11時 20分 セウォル号、船首だけ残して沈没

6月8日現在の乗客476人、救助172人、死亡292人、行方不明12人

## 2.事故直後の救助の進行状況

16日10時08分ごろ、漁業指導船201号と207号の短艇2台が到着して救助した乗客は50人余りであり、一緒に救助作業に参加した漁船も40人余りを救助したと発表された。このように10時8分から19分までの11分間に、漁業指導船と民間漁船に救助された乗客はセウォル号から救助された者(174人中)の半分以上を越える。

一方、海洋警察ヘリコプター3台と警備艇1隻は、漁業指導船より40分先んじた午前9時27分～40分間に事故海域に到着した後、警備艇から降ろされたゴムボート1台とともに救助に着手したが、船長と船員から先に脱出させたあと、船室に入って乗客を救助しようとする試みはしなかった。

セウォル号沈没当時、海洋警察の警備艇が到着した時間は午前9時30分頃で、セウォル号は左舷側に50度傾いていた。この時、ある生徒は、『海洋警察が到着したんだって』という携帯メッセ

ージを送ったし、他の生徒は、『船が片側に傾いたけど、じっとしていろって』というメッセージを送った。生徒たちがメッセージを送った時刻に、海洋警察は船長など船員だけを救助した。

以後、セウォル号の船舶職乗務員が皆脱出した午前 9 時 45 分頃、セウォル号は 62 度傾いた。まだこの時点でも救助活動が可能だっただろう。だが、海洋警察は当時何らの措置も取らなかった。15 分後の午前 10 時頃、ある生徒は、『船が 60 度傾いたけど、沈没しつつある』というメッセージを送り、他の生徒は、『隣のクラスの子供たちが、上から落ちてきたキャビネットの下敷きになった』というメッセージを送った。そして午前 10 時 15 分頃には『待てという放送の後に、他の案内放送は流れてないです』というメッセージが転送された。そして 2 分後の午前 10 時 17 分、『船が傾いている。母さん、父さん、会いたいよ。船がまた傾いている』という最後のメッセージが転送された。この時、セウォル号の傾きは 108.1 度であった。

このように、最初に救助船が到着した時刻は 9 時 30 分頃、最後の携帯メッセージが転送された時刻は 10 時 17 分だ。この時刻は、セウォル号の左舷が完全に沈没した時だ。最初、海洋警察が到着した後、約 1 時間ほどの救助可能な時間があつたということだ。だが、救助者は全部、船の外に出ていた乗客や、海で漂流していた乗客であった。船内で『じっとしていなさい』という案内放送によって待機していた檀園高等学校の生徒たちと一般乗客は全員救助されることができなかった。船員のうちの誰かでも、脱出に先立ち退船命令を下していたとすれば、あるいは海洋警察が到着後に操舵室に入って「外に出てこい」という退船放送だけでもしていたとしたら、犠牲者の大部分を助けることができただろう。

しかし海洋警察の船内進入の試みは無かつたし、船舶職乗務員は乗客を捨てて一番初めに脱出した。そして船内で救助を待つて待機していた人たちは全員が犠牲になった。セウォル号事故を虐殺だと呼ぶ理由だ。操舵室のそばには救命イカダ 46 個があつたが、船長など乗務員の誰一人としてこれを作動させなかつた。広げられた救命イカダは、海洋警察が広げたただ一個だけだった。

このようにしてセウォル号は、18 日 11 時 50 分頃、完全に海中に沈んだ。

### 3.セウォル号沈没後の行方不明者救助作業—金儲けになった災害現場

2005 年 8 月、アメリカ史上最も強力な暴風の一つとして記録されたハリケーン・カトリーナがニューオーリンズを襲った。実に 2500 人余りが亡くなったり行方不明となった。直接的な被害よりも、永い間アメリカ人を絶望させたことは、アメリカ政府の無能力だった。米連邦緊急事態管理局(FEMA)は、それから 1 年前の 2004 年、ルイジアナ州からハリケーンに備える資金を要請されたが、これを黙殺したことが明らかになった。代わりに FEMA は、民間企業に 100 万ドルに近い金を与えて災害計画

設計サービスを任せた。マニュアルは完ぺきだったが、いざカトリナが実際に迫ってきた時、マニュアルどおりになったことはなかった。後続措置を取るための予算がなかったからだ。

より一層あくどいのは資本の食欲だった。その年9月ニューオリンズはアメリカのなかの「グリーンゾーン(イラク内にある米軍駐屯地域)」になった。イラク戦で肥え太った民間警備企業等がニューオリンズへ向かった。遺体処理を引き受けた互助業者は、最大限ゆっくり遺体を収拾して費用を最大化した。ブッシュ政府は、公共分野の労働者の給与のための緊急資金を要請するニューオリンズ市の要請を拒否した。

金のために事故を防ぐことができず、事故が起きるとすぐにまたお金を追い求める人々が割り込んでくる。政府は無能だからか、腐敗しているからか、積極的に彼らの手中に責任と権限を渡す。災害現場は金儲けの場となる。(2014年5月14日ハンギョレ 21記事から)

セウォル号沈没後、海洋警察の最も理解不能なふるまいは、民間の救難海洋業者「オンディーン」との関係であった。事故のあと、海軍、消防防災庁など国家機関だけでなく、数多くの民間潜水士が現場に駆け付けて行方不明者の捜索に参加しようとした。ところが後で分かった色々な状況によれば、海洋警察が手続きと安全上の理由で、これらの救助活動を妨害したということだ。そして民間の救難海洋業者「オンディーン」の捜索活動だけを許可した。「オンディーン」は、セウォル号を所有している清海鎮(チョンヘジン)海運とのあいだで救難救護契約を結んだ業者だ。この契約に海洋警察が関連しているという疑惑も提起されている。

行方不明者の捜索作業はオンディーンの主導で進行され、ボランティアで来た民間潜水士は海に足を一度も入れることができないまま撤収しなければならなかった。オンディーンは文字どおり、救難活動すなわち死体引き揚げと船体引き揚げによって収益を上げる民間業者だ。このような民間の特定業者の捜索作業だけを許容した事実は、セウォル号惨事という災害状況にあっても、権力と資本が癒着して、汚い利潤追求を(死体商売)しようとしたことを示している。まともなコントロールタワーの構成もできず、救助者、行方不明者の把握もまともにできずに救助作業に色々な混線をきたした状況で、オンディーンに対する特別扱いの疑惑は国民の公憤を引き起こした。さらに海洋警察は、水中捜索作業は民間業者の技術のほうが優れているという、荒唐無稽な自己告白をしたこともある。

後に行方不明者をたったの1人も救助できない無能さが問題になるや、オンディーンは自分たちは救難活動のために投入されたのであって救護活動のために投入されたのではないとまで言った。あるマスコミとのインタビューで、ニュースキャスターの救護救難契約という言葉で救難救護契約という言葉に入れ変えていき、救護の意味あいを努めて縮小しようとする姿を見せたりもした。しかし救難作業の過程で見たオンディーンと海洋警察の癒着疑惑は、資本の利潤追求のための

醜悪な姿の断面であるにすぎない。後で説明するが、老朽化した船舶の使用年数を延長し、船員の大部分を非正規職によって補充し、より多くの貨物をのせるために、船体のバランスを取るためのバラスト水を捨てるなど、利潤追求のために災害防備などは捨て去ってしまう資本の醜悪な姿が、セウォル号の惨事を通じて克明にあらわれた。

#### 4.セウォル号事故の表面的原因

現在、捜査当局は、セウォル号事故の原因について、無理な増築と急激な進路変更、貨物の過剰積載と不十分な貨物の固定、バラスト水の不足など総体的な問題によってセウォル号が沈没したと暫定結論を下している。

日本で1994年に建造されフェリー波之上(ナミノウエ)という名前で18年間運航されたセウォル号は、2012年に仲介業者を通じて韓国に再販売された。18年たった老朽した船が、韓国で再び運航できた理由は、政府が船の使用年数を20年から30年に緩和させたためだ。当時、国土海洋部は、「旅客船の使用年数制限を緩和すれば、企業費用が年間200億ウォン節減される」と言いながら規制緩和を擁護した。セウォル号惨事が、資本の利潤創出のための規制緩和が呼びおこした惨事であることを示す一場面だ。以後、清海鎮海運は、2012年12月から約4ヶ月にわたってセウォル号を垂直方向に増築しモデリングする。旅客輸送の収入増大のために、4階と5階の船尾甲板の部分を客室として増築し、そのため日本での運航当時は804人だった定員は、韓国で何と921人へと増加させることができた。この垂直増築により、当初の設計図とは違い、船の重心は船尾側に移動して高い位置になり、当然に船の重心を不安定にさせた。このような形で復原力が弱まったことが、セウォル号沈没の一つの原因だと推定されている。

ここに無理な過剰積載と、不十分な貨物の固定が加わって、事故当日の急激な進路変更の状況にぶつかるやいなや、バランスを保てなくなって座礁したものと捜査当局は推定している。セウォル号の場合、1077トンが積載限度だが、調査の結果2013年12月28日には1804トンを積載していたことが分かった。過去の過剰積載を立証するには、済州(チェジュ)で内陸への販売のために積み込んだ三多水(済州産ミネラルウォーター)が決定的根拠になった。実際に、済州道の外に搬出された三多水の物量と積載申告物量が合わないことが明らかになったのだ。このように常習的な過剰積載があったところに、コンテナ、車両など貨物の固定がまともになされておらず、進路変更時に貨物が片側に偏って重心を崩したと推定される。さらに清海鎮海運は、より多くの貨物をのせるために、船のバランスを取るバラスト水を少なめに積んでいたことが明らかになった。セウォル号は1077トンの貨物を積載することができ、この程度の重量を載せるためには1565トンのバラスト水が必要だが、実際には580トンのバラスト水だけしか入れず、不足したバラスト水の重さと同じくらいの貨物をさらに積んだのである。もちろんこのような話にならないことを何年間も持続することができ

たのは、港湾運送労組と海運会社、荷役会社、海運組合関係者など関係機関(政権)と清海鎮海運(資本)間の癒着が広範囲にあったゆえに可能なことだった。

## 5. 政府の責任回避のための努力

事故発生後、政府はセウォル号惨事の原因を、乗客を捨てて一番最初に脱出した船員の責任に帰した。最後まで残って乗客の安全な下船を誘導し、状況に責任を負わなければならない船員が、自分の命を救うために数多くの生命を海に放置して一番初めに脱出した事実は全国民の怒りを買った。実際、誰かが退船命令さえ下していれば、また船室から出るという放送さえ流していたとしたら、このような大型惨事は防ぐことができた。だが、船員たちは負傷した同僚船員まで無視したまま自分たちだけに分かる経路を通じて脱出する蛮行を犯した。同僚から無視された二人の船員は結局死体で発見された。33人の船員のうち船舶職船員15人は全員生存、一般職とサービス職は全員死亡、あるいは行方不明となった。すべての責任は生き残った船舶職船員が負わされ、殺人罪で処罰しなければならないという世論が強くなった。明らかにこの惨事には船員の責任が非常に大きい。だが、より詳しく見てみれば、これもまた資本の利潤追求のための結果だったということが分かる。

セウォル号の船員は、核心部署である甲板部と機関部の船員17人中12人が非正規職で、全乗務員33人中、半分以上を越える19人が非正規職だった。ここには日雇い乗務員もおり、いわゆるアルバイトもいた。さらに40年勤務したセウォル号の船長さえ、1年契約の非正規職だった。こうした中、清海鎮海運が営業を本格的に始めた2001年から2013年までの13年間に、船員の安全教育などのための研修費に使ったお金が1523万ウォン(150万円ほど)に過ぎないということが明らかになった。同じ期間に、接待費は9億4698万1189ウォン(9千5百億円)で、船員研修費より62倍以上も多かった。特に、最近1年間に船員の教育・訓練費として使ったお金は54万1000ウォン(5万円強)、さらにこのうちセウォル号乗務員に対する教育・訓練費は2000ウォン(200円)に過ぎなかった。船員1人が外部機関で安全教育を受けて修了証を出してもらうために使ったお金だ。

このような現実の中で、非常時にあって船員の正しい対応を期待できたのだろうか？乗客を捨てて脱出した船員は非正規職であったがゆえに責任感と職業倫理意識がなかったのではなく、非正規職であったがために非常時に責任を負うことができるほどの教育を受けることができなかったのだ。雇用不安に苦しまねばならない非正規職であったがために、セウォル号の問題点を前もって知っても積極的に提起できないのだ。より安い非正規職であるがゆえに、そのような惨事の場に雇用されたのだ。

政権の次のターゲットは、清海鎮海運と親企業であるセモグループだった。すべての原因を、船

員に転嫁するだけでは足りないと感じた政府は資本の一方を切り捨てることにした。検察・警察を動員してセモグループおよび総帥であるユ・ビョンオン一家を叩き始めた。予想通り、無数の不正と癒着疑惑があふれ出た。セウォル号惨事は不道徳な一介の企業の貪欲により引き起こされた事件となった。ところが、いざ大韓民国の警察力を総動員しても、セモ資本の責任者である兪炳彦(ユ・ビョンオン)会長とその一家は一人も検挙することができていない。

政府の事故収拾の努力にもかかわらず、国民の怒りは静まらなかったし、かえって朴槿恵(パク・クネ)大統領の責任を問う国民世論が沸騰すると、追及の矢は事故当時の乗客救出にあたって無能さを見せた海洋警察に戻ってきた。朴槿恵大統領は、5月19日の対国民談話を通じて海洋警察庁を解体して国家安全処を新設することによって災害統制機構を一元化するという対策を発表する。発足以来60年の海洋警察を解体するという発表は、予想できないほどに衝撃的な結果であった。しかしセウォル号惨事で示された海洋警察の無能さは、ただ海洋警察だけの問題でなく、セウォル号惨事のような大型災害の事態に対して対応できる国家的対応システムが不在であったためだ。だから組織構造だけを変えたからといって解決されることではないのだ。また、海洋警察の任務は災難救助だけではないのに、海洋警察を解体することは、当面の国民世論をそらせるためのショック療法に他ならない。

朴槿恵大統領の最後のカードは改閣だった。総理、国家情報院長をはじめとする大幅な改閣を通じて政府を刷新するという意志を明らかにした。だが、改閣の象徴だという総理候補は、内定されるやいなや落馬した。最高裁判事出身の安大熙(アン・デヒ)総理候補指名者は、弁護士開業5ヶ月目に16億ウォン(1億6千万円)の収入を稼いだと発表されて、(裁判所や検察が元判事に有利になるように礼遇する一訳注)前官礼遇論争に包まれた。二番目に指名された言論界出身の文昌克(ムン・チャングク)総理候補指名者もまた、過去の慰安婦問題についての妄言と日帝強制占領期間を美化し4.3 済州抗争を貶めるなどの極右的発言、これを通じて示された歴史認識が問題になって国民の怒りをかっている。どうにかして自身の責任だけは免がれようと地団駄を踏んでいる朴槿恵大統領の最後のカードは、セウォル号のように沈没しつつある。

## 6. 韓国民衆の抵抗

セウォル号の惨事が、韓国国民の哀悼と悲しみを越えて怒りとして組織されている。これは、犠牲者の大多数が若い生徒たちだという点の一つの理由でもあるが、助けられた生命を政府の無能ゆえに助けられずに殺してしまった現実に起因したところが大きい。さらには、今回の事故の原因と目されている、政権と資本の癒着による規制緩和が韓国社会の隅々まで進んでおり、いつさく烈するかも知れない時限爆弾となって国民の安全と生命を脅かしているという自覚、韓国社会全体が一つのセウォル号だという認識が国民に共感を得ている。こうした状況で韓国国民の抵抗は運動勢

力を乗り越えて市民社会にまで広範に広がっている。

#### [セウォル号惨事国民対策会議]

韓国の多くの市民社会団体が参加している「セウォル号惨事国民対策会議」は、最も代表的な抵抗運動だ。5月17日、第1回全国ろうそく集會にソウルだけで3万人余りの市民が集まり、セウォル号惨事の犠牲者を哀悼し、政府の責任を問うた。だが、左右の運動勢力を含めて600余りの多様な市民社会団体の参加により、政府を相手にした闘争の水準でその限界を表わす。セウォル号真相究明のための国政調査、聴聞会開催などの真相究明、責任者処罰の請願にその焦点が合わされており、さらに、6月4日の地方選挙の投票を促すことによりセヌリ党には審判を、野党には投票することも主張した。5月17日、街頭行進中に数百人の参加者が朴槿恵大統領退陣を叫んで大統領府への行進を行って警察と衝突、警察の暴力により止められ、100人余りが連行される状況においても、国民対策会議の指導部は総括集會を進め、集會をまとめる態度も示した。その上、第2回、第3回、第4回と回を重ねるたびに市民の参加も次第に減っているのが実情だ。

#### [万民共同会]

既存の希望バス企画団が主軸になって進行中の万民共同会は、1898年日帝強制占領期間にあった万民共同会の形式を今回のセウォル号闘争に甦らせている。自発的に集まった市民は、その場で自分の意見を自由に発言し、具体的な実践行動もまた参加した市民の提案を集めて進める形式だ。政党、文化芸術、労働など多様な領域で活動中の個別活動家が主体となって進め、大会場で決議された議題により大会毎に「朴槿恵政権退陣」を叫んで大統領府への進撃闘争を行っている。最近、1987年6・10抗争日に合わせて、「じっとしている」隊列とともに進めた6月10日の1万人大会では、大統領府前での大会を強行して所々で警察と衝突、多数のケガ人と70人余りが連行される事件が起こった。万民共同会は、セウォル号惨事の責任が朴槿恵政権にあると主張して政権退陣運動を行っている。万民共同会は、闘争の責任を負うべき国民対策委、民主労総の能力欠如の中で、市民の自発的参加でそれらの役割を代行している点で意味があるが、逆説的に、組織された隊列(民主労総)の闘いが不在の状況での民衆闘争の限界を示している。

#### [じっとしている]

青年左派、アルバ労組など青年隊列が主軸になって進行中の「じっとしている」は、セウォル号事故当時に死亡の原因になった「じっとしている」という船内案内放送を逆説的に表現、じっとしていないという意味を内包している。最初にある大学生の提案で始まった「じっとしている」というソウル弘大前で菊の花を持って行進する沈黙デモの形態で始まった。そして、すぐに青年学生 of 熱い反応に勇気づけられ、各大学をはじめとする全国的な沈黙デモに拡張した。「じっとしている」と「じっとしていない」というスローガンは、セウォル号抵抗の象徴的スローガンとして位置を確立した。「じっとしている」デモはSNSを通じて高校生を含めた青年学生の自発的参加によって成り立ち、今回のセウォル号惨事の責任を大統領に問うために大統領府への行進を試みたが、毎回多くの

青年学生が連行される事態が繰り返されている。最初は平和な沈黙デモから出発した運動が、今は最も躍動的な行動を伴った実践運動に発展しているのだ。

#### [セウォル号抹殺に怒る労働者行動]

「労働者行動」は、今回のセウォル号政局において消極的姿勢で一貫している民主労総を批判して「セウォル号真相究明、朴槿恵退陣」を主張する労働者の運動だ。セウォル号惨事に触発された民衆の闘争に民主労総が先頭に立つべきと主張し、規制緩和、非正規職化、民営化に対抗する全ての労働者が、セウォル号虐殺に怒る全ての労働者が迷いを断ち切って立ち上がらなければならないと主張している。労働者行動は朴槿恵退陣 2000 人労働者署名を組織、新聞広告を出してセウォル号惨事国民対策会議主催の第一回ろうそく集会行進で、一部の隊列を導き、大統領府に向かって行進を始めた。この過程で数百人の労働者、市民が警察によって押しとどめられ、すぐに警察のウサギ狩り式の鎮圧によって 100 人余りが連行され、多数のケガ人が出た。労働者行動は6月27日、「自分からのゼネスト」という旗じるしで、個別の労働者が月1回の有給休暇(韓国独自の制度——訳注)などの方法で休暇を取って各地域別の闘争現場を拠点に行う闘争決議大会を組織している。

### 7. セウォル号と食欲の資本、新自由主義

セウォル号惨事は、老朽化した船の運航ができるように船の使用年数を延長し、船舶の改造及び建て増しを容易にした規制緩和と、費用削減のために船舶の総責任者の船長まで非正規職として雇用する異常な雇用市場、そして社会的に責任を負うべき災難状況に備えた緊急救護救難すら民間企業に譲り渡した社会的公共性の民営化にその原因を見出せる。すなわち、費用は最大限削減し、利潤は最大限追求する貪欲な資本の新自由主義がセウォル号を沈没させ、多くの生命を殺した。そして、今も、貪欲な資本の新自由主義によって多くの労働者が職場から追い出され、現場で死んでいっている。そして、これに抗して多くの労働者が街頭で闘い、天を突くほどに高揚している。

利潤よりいのちを。

お金より人を。

忘れません。

じっとしていません。