

ニュースレター 三千里

Vol.08 2005年5月号



6.15南北共同宣言 5周年を迎えて 三千里鐵道 理事長 都相太

歴史的な南北共同宣言から、早5年の時間が経過しようとしています。その間、三千里鐵道にご協力いただいた会員・賛助会員の皆様に衷心より感謝申し上げますとともに、多大なご寄付を送っていただいた皆様に感謝と連帯のご挨拶を申し上げます。

特に日本の友人の皆様からは分断された祖国の痛みをともに感じ、また、この運動を励ましていただきました。



歲月如矢と申しますが、この5年間運動を継続できたことに誇りを感じています。

別紙案内状にもありますように、今年の記念事業は広範な在日を網羅結集して「6.15南北共同宣言 5周年記念 愛知集会」を挙げる予定です。

これも三千里鐵道が地道に積み上げてきた結果であると自負しています。

この画期的な愛知集会に万障繰り合わせて参加していただくようお願い申し上げます。

また、この6.15宣言を礎にして「6.15共同宣言実践のための南北海外共同準備委員会」がこの4月に結成されました。韓国においては左右の別なく、非常に広範な民間組織が網羅されています。私は日本地域準備委員会の副議長を拝命しました。この準備委員会は全在日が朝鮮半島の平和と統一のために再結集するための象徴となることは確固たる時代要請であると認識しています。

三千里鐵道の理念からすれば、準備委員会の結成は南北からの呼びかけ以前に、在日の力で実行されるべき問題と主張していましたが、なにはともあれ、このような機運が形成されたことは大きく評価されることです。

今年は開放60周年にあたります。しかし、在日社会は空洞化と自壊作用がとどめなく進行しているといっても過言ではないでしょう。それは祖国・母国・故国における深刻な乖離から生じています。この乖離を生んだもっとも大きな要因は朝鮮半島の分断であることは多言を要しないでしょう。

また、朝鮮半島と日本においては、歴史問題・核問題・拉致問題・独島（竹島）問題等々の深刻な課題があります。

このような問題を抱えながら、在日は日本における生活者としての立場から、日本および日本人を理解し、もっとも身近から批判する存在でもあります。このような関係こそが真の相互理解であると考えます。これらの諸問題を正視しながら生活することが在日に与えられた責務でもあります。

三千里鐵道は準備委員会を通じて非武装地帯を南から北へ、北から南への、「ムンサン～開城間の平和統一行進」を提案しています。時がくれば必ず実現するでしょう。また在日の画伯の個展も継続して提起しています。



朝鮮半島においては南北交流が着実に進行しています。この2月に訪れた北側の金剛山においても韓国側NGOが村々にはいり、具体的な援助を実行していました。

日本では見えない地下水脈が朝鮮半島では奔流となって、38度線という堰を押し流そうとしています。

三千里鐵道はその水脈のひとつとして井戸を汲み続けます。

< 統一中 > アラカルト 三千里鐵道 副理事長 磯貝治良

一步一步が 統一中



1年半ほどまえのことになるか。日本の戦後補償にも取り組んでいる若い人権派の弁護士が韓国から来て、講演を聞く機会がありました。話は肩肘はらずに示唆に富む内容でした。いまでも記憶に鮮明なことばがあります。

「統一へむかう一步一步のプロセスが 統一中 です」

統一のための行動の一つ一つが積み重なって道をひらき、そのプロセスがすでに 統一中 だというわけです。いま朝鮮半島の南北のあいだでめざましく展開されている和解と統一へのステップをみると、まさにその通りとの実感が湧きます。紙に書かれた条約や宣言などより、道ができて人と物が行き交うほうがはるかに統一中です。鐵馬（京義線）が南北をむすんで走れば、もっとそうでしょう。

豚を飼育して統一へ

2月にもたれた三千里鐵道の事務局会議のとき、都相太（ト サンテ）さんから興味深い話がありました。金剛山を訪れての報告です。北のある村で養豚がおこなわれていて、子豚や飼料が南のNGOから陸路で送られているとのこと。政府間の会談や交渉をこえて民衆同士の 統一中 がどんどんすすんでいることを物語っていて、励まされます。

三千里鐵道でも北のどこかの村で豚を飼育してはどうか、というのがその場で出たこと。豚を日本から輸送するのは費用がかかって大変なので、資金を提供する。飼育を委託して、餌は日本から送る。愛知万博や中部国際空港に出店するレストラン、飲食店などでも大量の売れ残りや残飯がゴミになっているが、日常的にホテルやコンビニから飽食の生活廃棄物のように出る残飯は、飢餓に苦しむ国の人々が口を糊するのに充分なほど庞大です。それを冷凍かなにかの保存加工して、飼料として送る。リサイクルあるいは資源の循環利用になるのだから、運搬にかかる応分の費用を行政に負担させる。食べるのはもちろん北の人民。



この発想は充分に実現可能ではないでしょうか。この発想の提案者も都相太さん。エンジニアを自称するだけに、都さんの発想はいつも实际的です。

三千里鐵道の活動も、ソウルとピョンヤンへ京義線1キロ分の建設資金を伝達してから、ちょっと中休みの状態です。年1回のイベントもさることながら、日常的、具体的、継続的な活動こそ、統一に参与する 在日 と日本人協働の市民運動である三千里鐵道の持ち味。その趣旨に上記の提案はピッタリとおもいますが、いかがですか。

日本は「冷戦の孤島」

先にも書いたように、韓国では分断思考が日に日に克服されて、政権レベル・民衆レベルで和解と統一に向かうためのさまざまな協議機関が設置され、行動がすすめられています。昨年の総選挙をみると、ヨルリンウリ党が勝った、ハンナラ党が勝ったといった次元ではなく与野党ふくめて統一派が勝利した、というのが実感です。選挙直後に三千里鐵道の6・15共同宣言4周年記念集会が開かれました。そのとき来名したウリ党、ハンナラ党それぞれの新人国会議員の話聞いて、統一派の勝利、という実感をさらに深めました。

ところが、日本政府と国民はそのような情勢に無知か、無知のふりをしているようです。政府は韓国政府を同盟国と想定して、核問題などで共和国に圧力を加え、敵対する味方のつもりでいますし、日本人の多くは拉致問題などで共和国を制裁するのに韓国が味方についてくれるとおもっています。

どうやら日本人は官民ともに、植民地支配が分断の元凶であり、戦後の朝鮮半島政策が分断の固定化に加担してきた責任に目を閉ざして、南北がもともと同じはらからであり、日本は他人である事実さえ忘れてしまったようです。東アジアがいま、ドラスティックに冷戦思考から解放されようとしているとき、日本だけが冷戦の呪縛にがんじがらめになっているようです。

数か月前、徐勝（ソ スン）氏の話聞く機会がありました。そのなかでソスン氏は言いました。「日本は東アジアにおける冷戦の孤島である」

「統一国籍」はどうですか

昨年12月に第3回コリアン学生学術フォーラムというのが東京で開かれ、分科会講師と論文選考を依頼され、参加しました。2日間にわたるそれには250名の学生が参加して活気に溢れました。論文は事前に応募されたものですが、そのなかで 在日 の国籍と統一をめぐる力作が目をつきました。

現在、外国人登録法上の国籍は分断国家を反映して「朝鮮」と「大韓民国」にわかれている。日本政府は朝鮮民主主義人民共和国との国交がなく国として認めないために「朝鮮」を国籍として認めず、記号と定義している。厳密にいうと外登法上の「朝鮮」は無国籍状態になってしまう。在日朝鮮人の国籍を日本政府に委ねているための矛盾だ。だから 在日 は 在日 の主体性によって国籍を獲得しよう。つまり本国の国籍法によって 在日 の国籍を決めよう。韓国では戸籍と国民登録によって国籍が決められる。共和国では他国の国籍を取得していない朝鮮半島出身者はすべて共和国国民であり、韓国籍の者も国籍法上は国民とみされる。このような南北の国籍法の違いも分断国家ゆえである。これを克服するために、在日コリアンがまず「統一国籍」を持つ。南北政府のあいだで協議機関を設置して在日コリアンの国籍を統一するための協議をするよう要望しよう。そして、南北共同の協議機関が日本政府に要求して「統一国籍」を認めさせる。

以上が論文のおおざっぱな趣旨です。一見、実現は難しそうな構想ですが、いま南北では政治、経済、観光、物と人の交流などをめぐってさまざまな協議機関が作られて実質的な統一へのプロセスがすすめられているのだから、あながち夢物語とはいえないでしょう。在日 独自の統一運動を、という三千里鐵道の趣旨からみても、かなり耳よりな話ではないでしょうか。



「国境なき島」はどうですか？

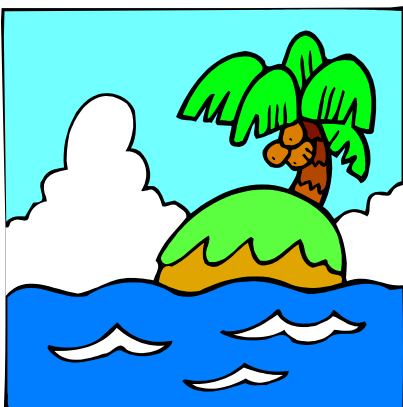
最後に独島・竹島問題について私の意見をひとつ。これは付録です。

竹島・独島問題のために韓流ブームやヨンさま旋風で盛り上がっている日韓関係に水を差されるのでは、という声を聞きますが、ブームも旋風も所詮、パブルみたいなものだから、はじけるのは当然。その程度の日韓友好などはもともとガセネタみたいなもの。

日本側が竹島の領有権を主張する根拠は、1905年に島根県に編入したこと。しかしこれは、04年に植民地支配の実質的はじまりとして朝鮮半島の政治、軍事、経済などの支配権を掌握した「日韓議定書」「日韓協約」にともなって成されたもの。それを根拠に領有権を主張するなど、植民地支配の正当化でしかない。

一方、韓国側は朝鮮半島の歴史上の地図に独島が載っている事実を根拠に固有の領土と主張する。「固有の領土」論争では韓国に分がある。しかし「領土」をめぐる不和と紛争の20世紀的愚行を終息させたい私は、次のような提案をします。

竹島・独島を「国境なき」地域に設定して、韓日の民間交流団体（三千里鐵道などは最適ですね）が共同管理してはどうでしょう。漁業権の範囲などすべて、共同管理機関が協議します。このような提案には韓国本国はもちろん 在日 からブーイングが沸騰するでしょう。それも承知のうえで、誰も振り向いてくれるはずもない一介の物書きの呟きです。



「想像の共同体」にすぎない国家の論理に帰服するのがイヤでイヤでたまらない、国家を超えて（この言い草も分断されて正当な国民国家さえ持てない立場から聞けば、いい気なものでしょうが）民の論理で生きたいとおもっている、そのためにまず東アジア民衆共同体の実現を夢見ている そんな人間=私の呟きみたいな提案です。

2005年4月19日

復旧した龍川駅周辺 2004.11.24

復旧した龍川（リョンチョン/竜川）駅周辺の住宅を北朝鮮（朝鮮民主主義人民共和国）の写真雑誌『朝鮮』11月号が今年4月に起こった龍川駅列車爆発事故で破壊された駅周辺の住宅が建て直された現場の写真を掲載した。左下の写真は爆発で破壊された直後の建物の様子。



南北が18日、北朝鮮の駅舎支援合意書を交換 2005.04.18

京義（キョンウィ）・東海（トンヘ）線の北側区間の6つの鉄道駅舎の設計および資材提供に合意した。

統一部は同日午後2時、板門店（パンムンジョム）連絡官協議で、両側の経済協力推進委員長が署名した「鉄道分界駅舎および資材提供に関する合意書」を交換したと明らかにした。

統一部関係者は、「今回の合意書は駅舎の設計および資材提供の内訳を最終的に確定する手続き」とし、「韓国側が昨年11月5日伝えた駅舎の設計図面および資材リストに北側が同意し、韓国側が関連資材を提供することにした内容」と説明した。

これを受け、開城（ケソン）、金剛山（クムガンサン）駅の2つの駅の改築、板門、ソンハなど4つの駅の補修および新築に必要な建材と装備の支援が本格化するものと見られる。

募金額2,000名突破！

三千里鐵道では設立以来、皆様方に募金のご協力をお願いしてまいりました。2005年に入りまして、募金者延べ数が2,000人を超え、募金総額も24,000,000円（会費・事業費等を含む）をこえました。これもひとえに、皆様方の暖かいご支援のおかげです。心よりお礼申し上げます。

今後、三千里鐵道では京義線の連結を含め、朝鮮半島の平和を願い、具体的で継続的な活動を計画・実践してまいりたいと考えております。経常経費は会費より賄っておりますが、皆様方の心よりの暖かいご支援を引き続きお願い申し上げます！

編集後記

年に2回は皆様方にニューズレターをお送りしたいと毎年思っていますが、2005年新春号も遅れてしまい・・・

どうもすみませんm(__)m(謝)

今年は南北共同宣言5周年記念となります。そろそろ統一列車に乗車したいのですが・・・あわてず、あせらずに<統一中>をみなさんと一緒に楽しみたいと思っていま～す！

でも早く乗りたいですネ。^^;

(ゆなっば)



海外同胞と、平和統一を願う世界の人々と手を結んで・・・

NPO法人 三千里鐵道

Tel: 0532 - 53 - 6999 Fax: 0532 - 54 - 4931

Web: <http://www.sanzenri.gr.jp/>