

★韓国と日本の「仕事」に関する認識の違い。 (韓国はなぜ反日か <http://bit.ly/afSXXF> より転載)

朝鮮には、貴族社会が長期間続いたため、歴史的にも**肉体労働をする者を身分の低い卑しい者とみなす風潮**が今でも残っている。(彼らは学者やタレント、大学教授などを“高貴な者の職業”だと思っている)

朝鮮の貴族社会においては「何の労働もしない」ことが地位の高い人間の証明であったので、例えば「手に持っていた物を床に落とした時、それを拾うために**腰を屈める動作**」すらも卑しい下品な行為として忌み嫌われていた。

そんな社会だったので、特に『職人』にはことさら**酷い蔑視**をしていた。
これは職人を尊敬する文化を持つ**日本とは正反対**である。
そしてこれも日本と韓国を意識レベルで友好関係から遠ざける一因である。

それゆえ現代でも韓国人の仕事の「**酷い手抜き**」は日本人には**冗談のように思えるレベル**のものがある。
特に建築物や乗り物などは職人の仕事・作品の中でも直接“人命に関わるもの”であるにも関わらず、
「**桁外れの手抜き工事**」が世界中で知れ渡るほどに次々と悲惨な結果を招いている。

たとえば、三豊（サムプン）デパートという5階建てのビルが**地震も何もない状況にも関わらず**ある日突然“**地下売り場まで**”**丸ごと崩壊**し、千人あまりの死傷者を出した例もあるし、ソウルにある聖水（ソンス）大橋もなぜか**突然崩壊**して、通行中の乗用車やスクールバスを巻き込んで死傷者を続出させている。

ちなみにこの橋、一番安い見積を出した韓国の業者に作らせ、事故の後に**手抜き工事**が発覚したのだが、もしこれが日本なら一番安い業者を選んだとしてもさすがに死亡事故に繋がるほどの危険なものは作らないだろう。

他にも韓国ではオリンピック大橋も**崩落**しているし、新幸州（シンヘンジュ）大橋など**建設中に崩壊**している。八堂（パルドン）大橋にいたっては**2度にわたって崩壊**して死傷者も出している。(ちなみに“日韓併合時に日本が作った橋”は今でも現役である)

他にもガスの大爆発や飛行機の墜落など、世界的に有名な“韓国の大惨事”はいくらでもあるが、韓国の大統領が嘲笑した日本の阪神大震災（天災）と違って、韓国の大惨事はほとんど全て『**人災**』なのである。

これらの**手抜き工事**を韓国国内だけで行う分には 世界的にみればたいした問題ではないだろう。

だが、韓国の手抜き工事による事故は韓国国内にとどまらない。

例えば有名ところで**パラオ**での事故がある。

パラオ本島と首都のあるコロール島の間には、**KBブリッジ**という橋がある。
(「KB」とは Koror コロール島と Babeldaob バベルダオブ島の頭文字)

実はこの橋は、一度**崩落**している。
この橋を建設するにあたり日本の鹿島建設も入札したが、韓国の業者が日本の半額を提示して落札したため、韓国が工事を行った。

だが、それが**悪夢**の始まりだった。

この業者、コンクリートの固め方さえデタラメで、建設の様子を見ていた現地住民などは**開通当初から不安**を抱いていたため、車で橋を渡るときは、何かあった時のために必ず「窓を開けて」警戒しながら通らざるを得なかった。

橋の中央部が次第に変形して沈んでいくため**通過制限重量が変更**され、徐々に体感できるほどの**危険な揺れ**が始まり、事故の起きる頃には**徐行運転で恐々と渡る**ような状態になっていた。

そしてある日、悪夢は現実となった。



このような橋が…



真っ二つに。

韓国製のKBブリッジは**見事に崩壊**した。

通行車両の少ない時間帯だったが**死者が出た上に、橋の内部には電線、水道、電話線が通されていた**ため、パラオのライフラインは分断されて首都機能が麻痺。ナカムラ大統領が**国家非常事態宣言**を出すほどの大惨事となった。

完全に**韓国人による「人災」**である。

(ちなみにこの時、パラオと姉妹都市である日本の三重県から救援物資が空輸された)

パラオ政府は韓国の業者に崩落の賠償を請求したが、その業者が過去にも聖水大橋を崩落させていたことを理由に**韓国側は賠償を拒否**。しかもその**会社は既に解散**していたため手掛かりもなく、一銭も支払われなかった。

(※韓国の建設業界では、中小の会社が金を貰った途端に会社を解散させて音信不通になることは珍しいことではなく、よくあることだという)

『安物買いの銭失い』とはこのことである。

完全にぼったくられ損のパラオ政府を見かねて、日本はまず「仮設橋の建設」を援助し、島の交通を確保。そしてさらに日本政府の援助により**約30億円の新たな橋を無償で架ける事にした**のである。施工は例の鹿島建設。工事中、現地の人達は「カシマ」という言葉を覚え、日本人を見ると「ありがとうカシマ」と声をかける子供もいたという。

5年後、橋は完成した。

そして開通式典が開かれ、橋の新しい正式名称が発表された。

その名も「**Japan-Palau Friendship Bridge**」(日帛友好橋)。

文字通り**遙か南国のパラオと日本を結ぶ友好の橋**である。



この新しい橋のたもとの碑文には、日本とパラオ親善の橋 (Japan-Palau Friendship Bridge) と刻まれ、日本とパラオ両国の国旗も描かれている。

それとは対照的に、手抜き工事で崩落した旧KBブリッジはというと、たもとに韓国が作ったことを示す「**碑文のみ**」が残されている。……が、なぜかその石碑の「**KOREA**」の文字が何者かに削られていたりする。

「韓国を併合していた時代に日本人が架けた橋」は数十年経った今も彼の国で問題なく使用されていることを考えても、日韓間で仕事への意識にどれほどの違いがあるかは明白といえるだろう。

韓国の手抜き工事のもっと有名な事例がマレーシアにある。

“マレーシアの象徴”ともいわれる、マレーシアの石油会社が所有する当時世界一の高さを誇るツインビル「ペトロナスタワー」でも韓国業者の手抜き工事があった。これも日本に少し関わりがある。

そもそもペトロナスタワーは、日本のハザマ建設が受注していた物件だった。だが、ライバル心を燃やした韓国の業者が強引なやり方で割り込んできたため、結局、『**2つの塔が連なる1つのビルを日韓の業者が1塔ずつ受け持つ**』という珍妙な形で受注することになった。

それだけでも充分迷惑な話なのだが、韓国の業者は建築過程でも、日本側が作り上げた設計図を「共同工事だからいいだろう」といって勝手に持ち出してコピーして盗用したり、日本側が作業する様子を逐一**双眼鏡で覗き続けたり**と、韓国人特有の反日主義とライバル意識を剥き出しにして“日本を出し抜くように”仕事をしていた。

そして外見はほぼ同じデザインの2塔が連なるペトロナスタワーが完成した。

世界でも目を引く高層タワーである、すぐに日本側のタワーには各階・各室ともテナントが入り満室に近い状態になったのだが…。

しかし、**韓国側のタワー**にだけはあまり借り手が見つからずテナントがほとんど埋まらない寂しい状況が続いている。

それはなぜか。

「韓国のビルは傾いていた」のである。

国立マレーシア大学建築研究チームの調べで、『韓国側のタワーに倒壊の危険性』が指摘されたのである。

要するに**土台工事の手抜き**などで韓国側のタワーが**徐々に傾いている**のだ。

そんな危険なビルに好き好んで入る会社はいない。見た目のデザインは ほぼ同じ2つのタワーなのだが、夜になって外から2つのタワーを見れば一目瞭然。**灯りが少なく、人の気配がない暗いタワーが韓国製**である。

ビルが傾いていることを知らされた韓国人がどう反応したか。

ここまでこのサイトの話を読んでくれていた人には想像がつくかもしれない。

そう、やっぱり「日本の設計図や計算ソフトのせいにした」のである。

いかにも韓国人らしい発想だといえよう。

片方のタワー建設を韓国に任せてしまったペトロナスタワーのオーナーは韓国人というものをもっとよく知ってから判断すべきだったのかもしれない。

韓国と組んだことが**残念な結果**を招いたビジネス失敗の一例である。

このように日本と韓国では仕事に対する考え方も品質も大きく異なる。

職人氣質の日本人が高いレベルの仕事をすることは世界的にも有名なのだがそれでも**韓国は悔しさのあまり素直に日本の技術力を認められない**。

かなり前の話だが、韓国は、韓国国内の京釜高速鉄道の国際入札でも**韓国人特有の強烈な僻み根性**を發揮している。

当時韓国は高速鉄道の導入計画を日本に持ちかけ、散々気をもたせて引っ張りに引っ張った挙句にあっさり日本を捨て、フランスのTGV型鉄道システムを買うことを選んだ。その日本への不遜な態度は韓国人の「日本に対する劣等感と優越感の入り雑じった感情」を大いに満足させた。

だが韓国人はやはり勉強不足だった。

フランスの鉄道は「平野を走るだけ」だが、**韓国には日本と同じようにトンネルや鉄橋があり、台風も吹く**。しかもTGVはトンネルというものを想定して作られていなかったため、トンネルに入った空気圧の**ショックで車輻に大きな亀裂が入ることが判明したのだ**。また韓国の技術にも問題があったため、試験走行中に半導体素子が炎上、営業運転前の事故で**死者**を出すに至った。そのせいでTGVは技術再検討のため計画を一時**頓挫**させることになってしまったのである。

そして計画から**6年間遅れ**で、国家予算の2割に相当する22兆ウォン（約2兆円）の事業費と12年の歳月を費やした京釜高速鉄道はKTXという名で2004年に暫定開通した。

ちなみに開業前の韓国では「**世界で5番目の高速新線**」と宣伝していたが、**実際は日本・フランス・ドイツ・イタリア・スペイン・スウェーデン・ベルギー・英国・米国・中国・フィンランド・ノルウェー・スイス・ポルトガルに次いで「15番目」**であった。

こうして開業したKTXだが、なんと**初日からいきなり電気・車輪系の故障による急減速**で乗客を途中下車させたり、60代の女性を撥ねる**人身事故**を起こすという前途多難なスタートを切ることになる。

また、KTXは高速鉄道にも関わらず「**鈍行列車や貨物列車と同じ線路を走る**」という信じられない運用状況であり、頻発するKTXの事故のたびに他の車両の運行が妨げられている。しかも日本の新幹線と違って座席の向きが回らないため、**逆方向に進む路線**では“乗り物酔い”で気分が悪くなり、乗客から苦情が続出した。

結局**在来線の「特急セマウル号」のほうが安くて乗り心地がよい**ということで需要を開拓できず、期待した売上の半分しか収益があがらず**赤字**を出してしまう。

そして結局は経営改善のために**日本のJRグループから経営手法を教わる運び**になったという。

これらは全て韓国が“**自国の風土に最適だったはずの日本の技術**”を選ばなかったことによる**失敗**なのである。しかし、逆に日本からみれば、事故のたびにいつもの不当な言いがかりで“恒例の謝罪や賠償”を要求されずに済んだ上に、貴重な新幹線の技術を不用意に流出させずに済んだという点で幸運だったといえるのかもしれない。

ちなみに韓国の拙い鉄道技術は海外でも迷惑を撒き散らしている。

2005年7月の台湾政府の発表など日本人として同情を禁じえない。

台湾が韓国から購入した列車があまりに**頻繁に故障**するうえに、購入時に約束していたはずの**アフターサービス**もせず、韓国は要望に対する返答すら満足にしないので、今後「**全ての韓国企業**」を「**鉄道関連の全事業の入札**」から締め出すことを政府として決定したというのだ。

台湾も日本と同様に仕事への姿勢を大切にす国なので韓国の態度に我慢ならないのも無理もないことだろう。

ちなみに日本の新幹線は、その安全性が“神話”とまで言われている。

1964年の開通から41年間死亡事故は一件もなく、日本以外の国々でも Bullet Train（弾丸列車）、または Shinkansen（シンカンセン）の名で広く知られている。

この日本の新幹線は海外にも輸出されている。

たとえば台湾に建設されることになった高速鉄道では独仏連合との受注競争の末、日本の技術が採用された。

この計画、当初は2005年10月開業予定だったが、実はまだ完成していない。というのも、コンサルタント業務を先に受注していた欧州連合との調整難航に加え、建設工事の一部区間を担当した**韓国企業による手抜き工事**が発覚したためだ。

結果、開業時期は2006年10月以降に延期されることになってしまったのである。

余談だが、韓国はここにきて「非公式の日韓政府間協議」を打診してきている。

JR東海や日本の車輛メーカーにも韓国から接触があったという。最近では中国も韓国と同様に日本の新幹線技術を欲しがっている。だが、日本は元々天然資源の乏しい『技術立国』の国家なので、安易に他国に技術を供与すれば後悔するのは歴史的にも証明されているので注意が必要だ。

日本が貴重な技術を提供する場合は、信用できる国を選ばねばならないのである。

参考までに最近の鉄道関連ニュースを韓国の新聞から引用しておく。

【資料】 最近の鉄道関連ニュース

韓国的高速鉄道KTXの故障発生が深刻で、故障件数を偽って**実際より小さく発表**していたというニュース。（2005/09/29）

■2005/09/29 京郷新聞（韓国語）

http://www.khan.co.kr/kh_news/khan_art_view.html?artid=200509291825441&code=940100

韓国高速鉄道(KTX)の**故障が深刻な水準**であることが分かった。

国会建設交通委員会所属の趙慶泰（チョ・ギョンテ）議員（ヨルリン・ウリ党）が、29日韓国鉄道公社から提出を受けて分析した資料によると、今年に入って7月末までに発生したKTXの故障は約1300件にのぼった。修理しなければ再運行できない故障が73件、一度以上運行すると故障発生の可能性の高くなる故障が1222件だった。

趙議員は、「政府が約2兆ウォンを投じて導入した夢の高速鉄道が運行わずか1年で約1300件の故障が発生したということは、大きな問題だ」と指摘した。

ハンナラ党の金泰煥（キム・テファン）議員も、今年に入ってKTXの制動制御装置と牽引装置の過熱で電源供給の遮断される現象が231件発生したと明らかにした。金議員は、「一部部品の製造欠陥のためであることが分かってリコール措置をする予定だが、11月以後になる予定であり、当面は**心細い運行**を続けねばならない」と説明した。KTXは電源供給中断事態のため去年3回、今年1回の計4回、運行中の列車を停止させて乗客を他の列車に乗り換えするようになったことがある。

韓国鉄道公社が KTX の故障を縮小発表したという疑惑も提起された。ヨルリン・ウリ党の李浩雄（イ・ホウン）議員は、韓国鉄道公社が KTX 開通以後 5 ヶ月間の車両故障の発生件数が 60 件と発表した。監査院の資料によると 10 分以上遅延した故障などを含め計 403 件にのぼると指摘した。

韓国が開発した新交通システムの「安全認証を取得済」はウソだった。
また、「韓国独自の技術」というのも嘘だったというニュース。

■2005/09/29 YTN（韓国語）

http://www.ytn.co.kr/news/var_view.php?cd=0202&cd2=04&key=200509290739010097

今年 6 月に建設交通省と鉄道技術研究院が世界で 4 番目に開発したと発表した「韓国型無人運転新交通システム」について、実際には取得していない国際安全認証を「取得した」と虚偽発表していた事実が、YTN の取材の結果確認されました。

特に、安全認証を出したとされる日本の交通安全環境研究所への取材の結果、韓国型新交通システムに対する安全性評価で 5 項目中 3 項目について「改善や見直しが必要」という評価をしていたことが確認されました。

報告書が歪曲された事実を知った日本の交通安全環境研究所は今月 26 日、安全認証を出していないという公文書を鉄道技術研究院に送っており、**国家的な恥さらし**の事態となっています。〈後略〉

■2005/09/29 文化日報（韓国語）

<http://www.munhwa.com/economy/200509/29/20050929010101050400021.html>

日本の国際安全認証機関から安全性認証を取得できなかったゴムタイヤ式の新交通システムが、釜山市電車 3 号線 2 段階区間事業の随意契約直前まで行っており、波紋が広がっている。また、該当の新交通システムは**核心部品**を日本から輸入して製作されているにもかかわらず、**政府から国産新技術認定書**を受けていたことが判った。

〈中略〉特に車両の走行部分である台車と推進装置などが**日本の三菱電機の製品**をそのまま輸入したものであることが判明した。日本製の核心部品を持ちこんで組み立てた製品が、政府の標準化車両開発国策事業優良アイテムに選定されていたのだ。

これについて建設交通省関係者は、「今回の事業から脱落した一部の企業等が不満を抱いて問題点を誇張している。新交通システムの技術は組み立てと統合運営技術などが核心だから、**大した問題ではない**」と釈明した。

■2005/11/04 朝鮮日報

韓国・K T X で相次ぐ事故・故障 運行にトラブル

http://japanese.chosun.com/site/data/html_dir/2005/11/04/20051104000002.html

■2006/11/23 毎日経済新聞/聯合（韓国語）

韓国・K T X の部品に破損多数発見～列車の遅れや追突、脱線の危険

<http://news.mk.co.kr/newsRead.php?sc=30000004&no=500777&sID=302>

故障だらけの不良品。

虚偽の発表。

盗用したのに「大した問題ではない」という釈明。

ごく最近の、鉄道に限定したニュースだけでも“韓国らしさ”がぎっしり詰まっているといえるだろう。

韓国人は、日本人との仕事に対する考え方の違いを理解していないためそれに関連してたびたび歴史問題の中でも「職人」に関連した嘘をつく。

日本が朝鮮から連れて来た陶器職人を「監禁し、拷問して全員を殺し、そして職人を失った朝鮮は文化的に被害を受けた」という作り話である。

事実は全く違う。しっかり記録も残っている。

秀吉軍が朝鮮から連れて来た陶磁器職人は、徳川家康が朝鮮通信使を日本に招いた時に一緒に朝鮮に帰しているのである。

ただし、多くの職人は“自発的に”日本に残った。
それはなぜか。

「居心地がよかったから」である。

朝鮮では学者や官吏以外は全て下賤の仕事として軽蔑する習慣があり、肉体労働者、医師や職人も最下層の奴隷や平民と同じ恥ずべき立場とされた。

しかし日本は逆に職人を尊敬する習慣があった。

日本に連れて来られた朝鮮の職人は最初は悲観的だったが、日本では職人に対し「格段に良い待遇」をしてくれることに驚き、日本が気に入ってそのまま留まったのである。

江戸時代の第一回から第三回（1607～1624年）までの朝鮮通信使は豊臣秀吉の朝鮮出兵で捕虜にされた人の帰還交渉を目的としていたため「回答兼刷還使」とも呼ばれ、訪日の度に京都に1ヶ月ほど滞在して帰還希望者を捜した。

しかし職人は、日本で技術そのものの価値を認められ尊敬されていたので、朝鮮で元の「奴隷同様に虐げられる立場」に戻ることを希望する者がかなり少数だったのは当たり前である。

しかも故郷の朝鮮は無能な貴族がのさばり、普通の国民は飢饉や疫病などで悲惨な状況になっていることを知っていればなおさら帰国を拒否したくもなろう。
職人を監禁・拷問したりするなど朝鮮人の発想であり、全くの捏造である。

彼らの歴史は千年の間、中国の奴隷のような身分にあった。

朝鮮の王ですら中国から見れば奴隷のような身分だったのだから朝鮮の一般人に至っては言うに及ばずである。

その歴史が「何もしない者＝高貴な身分」「労働者＝下賤の身分」という貴族社会的な刷り込みを潜在的に作り出しているのかもしれない。

当時の朝鮮を知るイギリス人、イザベラ・バードは著書にこのように書いている。

朝鮮の重大な宿痾（しゆくあ）は、何千人もの五体満足な人間が自分たちより暮らし向きのいい親戚や友人にのうのうとたかっている、つまり「人の親切につけこんでいる」その体質にある。
そうすることをなんら恥とはとらえず、それを非難する世論もない。

（講談社学術文庫『朝鮮紀行 英国婦人の見た李朝末期』イザベラ・バード）<http://bit.ly/kxBq9R>

人の親切につけこみ、それを恥じない。

現代の韓国が、暮し向きの日本人から何度も金をせびり取ろうと執拗にたかり、それを恥ととらえない本源的なルーツはこの労働認識にもあるといえるだろう。

そして李朝時代から数百年後の現代韓国においても
「非難する世論もない」という点でなんら変わってはいないのだ。

韓国を旅行した日本人が、飲食店などの接客業のあまりの態度の悪さに
啞然とする話を数多く聞き及ぶが、それは韓国と日本で「労働に対する美意識」が
全く合致していないことにも由来しているのである。

参考サイト

<http://ja.wikipedia.org/wiki/KB%E3%83%96%E3%83%AA%E3%83%83%E3%82%B8>

<http://www.tamanegiya.com/paraototujimoto.html>

<http://www2s.biglobe.ne.jp/~nippon/nagoshi/palau.htm>

<http://gozar.cocolog-nifty.com/meongmoengi/2004/04/ktx.html>

<http://japan.donga.com/srv/service.php3?biid=2004040202588>

http://japanese.chosun.com/site/data/html_dir/2005/03/23/20050323000064.html

<http://web1.nazca.co.jp/hp/vipper774/ktx/ktx.html>

<http://morokuzu.exblog.jp/3009893/>

http://www.mlit.go.jp/tetudo/nandemo/13_01.html

http://www.pressian.com/scripts/section/article.asp?article_num=30050728094017&s_menu=%EA%B2%BD%EC%A0%9C

<http://oshiete1.goo.ne.jp/kotaeru.php3?q=1617000>

<http://mirror.jijisama.org/rekisi1.htm>