

世界最速のラリー

十勝ラリーの功罪

経済優先か環境保護か

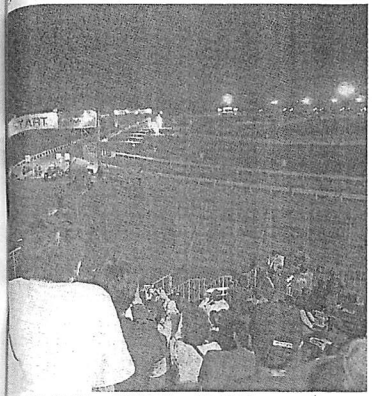
毎日新聞事業で地雷を踏んだ

ルポライター 滝川 康治

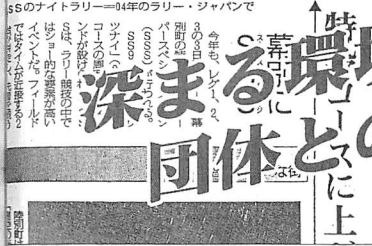
今年で2回目となる世界ラリー選手権(WRC)の第13戦「ラリー・ジャパン」が9月29日から4日間、十勝地方の6市町を会場に開かれる。毎日新聞社(北村正任社長)が社運を懸けてWRCの国内招致に乗りだしてから5年。当初示した「環境NGOとのパートナーシップ」は実現できず、生態系への悪影響を懸念する地元自然保護団体が発した「不買運動宣言」で企業イメージに傷がついた。武士の商法が災いして昨年のWRC事業収支は8億円近い大赤字を計上し、「WRCからの撤退」がささやかれる状況も。

「環境の毎日」を掲げるならば、この5年間の経緯をきちんと検証し、報道内容で勝負するジャーナリズムの王道に立ち返るべきではないか。

RALLY JAPAN 2005



「ラリージャパン」の告知を報じる八月十三日の毎日新聞



実現できなかった環境NGOとの協力関係

毎日新聞社が創刊百二十年記念事業の目玉企画として国際ラリー選手権(WRC=World Rally Championship)の十勝招致に走りだした五年前。同社は招致の目的をこう説明していた。「道内経済が逼迫しているなかで経済活性化に寄与する。『車と環境』やクルマ社会を考えるきっかけにする」の

二つを追求したい。国立・国定公園や鳥獣保護区はSS区間(注)全開全速で爆走する競技区間)から外し、環境への対応も考える(同事業委員会)

わたしは「環境重視」を謳う毎日新聞が企業イメージにそぐわないラリー事業を進めることを検証・批判する一方、「環境をテーマに掲げるなら別の方法がある」と提言してきた(末誌00年9月号、01年11月号参照)。発行部数の低迷に悩みながらも、健全なジャーナリズム精神を保とうとする報道姿勢に好感を抱いてきたからである。

「環境の毎日」がラリーを推進することに対し、道内の自然保護団体は、

①市民に環境保全を訴えるイベントにはならない

②林道の使用目的から逸脱しており、生態系に悪影響を与える

などと反発。WRCの前段となる全日本レベルの大会が初開催された〇一年以降、同社に「開催の中止」を求める



ラリー車に激突死した野鳥の写真を載せ、毎日新聞の不買を呼びかける十勝自然保護協会のホームページ

一方、監視活動を展開してきた。毎日側は当初「環境NGOとのパートナーシップ」をめざす姿勢を見せた。地元十勝自然保護協会(安藤御史会長)の役員にラリー計画案を示したり、

説明会を開催(01年7月)するなど、いちおう対話は成立していた。

が、これも初期のころだけだった。道によるラリー補助金(総額2000万円)の支出を不服として〇二年、同協会の代表四人が知事ら道幹部と毎日新聞社長を相手取り、道に対して損害賠償するよう求める民事訴訟を提起するに及んで、毎日側は対話姿勢を大きく後退させる(同訴訟は04年12月、札幌高裁控訴審判決で原告敗訴が確定)。

十勝でのラリーは毎年開かれるようになり、自然保護団体はその都度、抗議文などを提出。双方の溝は埋まらず、毎日側が当初掲げた「ラリー事業での環境NGOとのパートナーシップ」は実現することなく、現在に至っている。

WRCに不信感が増大 「不買運動」までの経緯

十勝自然保護協会のホームページ(<http://city.hokkai.or.jp/~kaigami/>)には、昨年のWRCでラリー車に激突死した野鳥の写真が載っており、「毎日新聞の不買を」と穏やかでない文言が躍る。「不誠実な実態を告発し…」と

HPに書かれているので、その経緯を関係者に取材すると。

「WRCが初開催された昨年、新たに」新得コースの問題が出てきたので毎日新聞側に環境調査報告書の提出を求めたところ、先方は「裁判で係争中だから」と拒否した。最初は「報告書を公開する」と言っていたのに、我々が求めると応じない。新聞社としてあるまじき行為であり、上層部に目を覚ましてもらうために不買運動をやらざるえなくなつた」

と、同協会の佐藤与志松・事務局長が憤激やる方ない口調で話す。

その新得コースは、大雪山国立公園にほど近い十勝川源流部を流れるベンケニコロベツ川とパンケニコロベツ川に沿った林道が利用されている。この林道の最奥部は幅員が狭いため、ラリー大会用に拡幅して連絡道路を造成し、独自に水抜き工事も施した、という。

「現地調査をすると、わずか一キロほどの連絡道路に二百四十も水抜き箇所があり、尋常な数じゃない。ラリー終了後(できた轍を元に戻すため)林道にグレーダーをかけるが、それだけではとても修復しきれない。」

毎日新聞は「環境NGOとのパートナーシップ」をめぐり、地元十勝自然保護協会(安藤御史会長)の役員にラリー計画案を示したり、説明会を開催(01年7月)するなど、いちおう対話は成立していた。が、これも初期のころだけだった。道によるラリー補助金(総額2000万円)の支出を不服として〇二年、同協会の代表四人が知事ら道幹部と毎日新聞社長を相手取り、道に対して損害賠償するよう求める民事訴訟を提起するに及んで、毎日側は対話姿勢を大きく後退させる(同訴訟は04年12月、札幌高裁控訴審判決で原告敗訴が確定)。



爆走したラリー車が林道につくった轍。完全に修復するのは難しい(十勝自然保護協会のHPより)

トと見られがちなことに対しては、「WRC以外の大会にも使われ、同じコースを最高四回走行する事例もあり、国際規格のレースに先鞭をつける結果を招いた。コース確認などのため、事前に車で入山する人も増えている。林道は、林業のための専用道路であり、生態系の一部に組み入れられるもの。そもそもラリー車を何台も走らせる場所ではなく、(主催者側は)林道の意義を全くわかっていない」(右佐光啓理事)と手きびしく批判する。

毎日側が対話を拒否 双方の溝は深まるばかり

昨年夏以降、自然保護団体側は環境調査報告書の提出や予定コースの提示、説明会の開催などを求めたが、毎日側は「裁判中なので報告書は出せない」「要望書は見えていない」などを理由にに応じていない。これは、「環境NGOとのパートナーシップ」が実態を伴っていないことを意味する。そして今年七月、十勝自然保護協会の理事会で不買運動を決議されるに至り、双方の溝は深まるばかりだ。

こうした経緯について、毎日新聞側の見解を聞くと、「(ラリーによる環境への影響は)必ずしもなものであった」として補助金支出の妥当性を認めた。昨年の札幌高裁判決がすべてを物語っている。(自然保護団体に対して)確定した判決以上のものをお答えする立場にない」(ラリー事業室の後藤純一室長)と、にべもない答えが返った。司法権力を振り所にラリー事業の正当性を主張するだけでは、報道機関としての独立性が疑われるのではないかと「環境の毎日」も地に落ちたものだ。

ホームページを使った「不買宣言」に実効性があるかどうか疑問が残るし、感情的な「宣言」はラリー中止を求める運動の手詰まり感の裏返しでもある。

が、そのこと以上に、毎日新聞にはジャーナリズムとしての基本が欠落している。市民がマスコミに対して質問や疑問を投げかけるのは、記者たちが取材することと同義である。それを黙殺するのは「取材拒否」に等しく、これまで築いてきた読者の信頼を裏切り、毎日新聞に対するイメージダウンを招くだけだ。同社の幹部たちは真摯に反

省し、市民の疑問に答え、対話の姿勢を不すべきではないか。

「武士の商法」で大赤字ジャーナリズムの王道に戻れ

WRCの開催を受けて、コースが設定された自治体や観光関係者、自動車業界などをつくるラリー・ジャパン支援実行委員会(会長・砂川敏文帯広市長が誕生しており、昨年は二十一万人の観客が訪れた)「主催者側発表という。ラリー事業に対して、帯広市

は一千万円の補助金まで支出している。一過性とはいえ国際レースの大イベントが棚ボタ式にやってきて、思わぬ経済効果に地元商工業者らは歓迎ムードのようなのだ。

が、WRCの日本招致に社運を懸けた大会の主催者として多くのスタッフを投入して開催にこぎつけた、毎日新聞社だけが貧乏くじを引いた——という皮肉な実態もあった。初開催の昨年、同社のラリー事業全体で七億九千万円近い多額の赤字を計上したのである。

大赤字の原因は、経費がかさみ、七億円の事業収入に対し、支出総額が約十五億円(人件費を除く)にも上ったためだ。同社の経営陣は「WRCには広告効果があり、たいした損失ではない」として事業継続を決めたが、新聞業界では劣勢が否めないなか、今後の経営のお荷物になりかねない。

ある毎日新聞社員がこう言うて嘆く。「うちは(ラリーに関して)ど素人集団なので、交渉事やコース造成ひとつひとつも競技団体や業者など先方の言いなりになってしまふ。去年のWRCでは、地元紙の勝毎十勝毎日新聞が大きく取り上げ、『うちの紙面が見劣りする』という声まであった。広告では道新や読売など他紙が大儲けして、毎日だけが大損だよ。当期利益が十億円くらいは会社なのに、多額の赤字では困った話。社内では『ラリー事業を主

催するのは今年限りでは……』とささやかされている。ラリーを見る社員は目も冷やかなもんですよ」

なんと「武士の商法」と言うしかない。同社がWRC招致を決断した五年前、わたしは本誌の記事のなかで、「……企業イメージを損なう企画は、『環境の毎日』を支持する読者の期待感を裏切るだけでなく、ラリーをよく知らない能天気な役員が『武士の商法』によって社員のやる気を失わせ、紙面の質を低下させることになるだけだろう……」(00年9月号)

と書いたが、その予測は的中した。同社は時代の流れを読めず、ジャーナリズムの本筋から逸脱して、思わぬ地雷を踏んでしまった格好だ。

毎日新聞の発行部数は公称三百九十五万部ほどで、読売、朝日に次いで業界三位。新聞単体では収益が悪いことから、聖教新聞(創価学会系の印刷を受託してやり繰りしてきた)という話は業界ではよく知られている。

道内に限ると七万四千部ほどで、断トツの道新の百二十一万部はもちろん読売(24万部)などに大きく差をつけられ、地域紙の十勝毎日(9万部弱)にも

及ばない。不買運動があろうとなかろうと、きびしい経営環境にあることははつきりしている。ここ数年のラリー事業の積極推進策も部数増にはつながっていないようだ。

マスコミ事情に明るい業界関係者は、「毎日新聞がラリー事業から撤退すれば、美味しい果実に他社が手を伸ばさるだろう。いま、勝毎は読売の道東版を印刷しているが、両者が連携してラリー事業に参画し、十勝圏で道新に切り込む契機にするのではないかと」と分析する。部数拡大は弱肉強食のきびしい世界である。そうした事態になれば、毎日新聞は食い物にされる結果になるだけだろう。

地元自然保護団体から不買運動を宣言され、他社の参入でトロンビに油揚げをさらわれるのでは情けない話である。ここはジャーナリズムの王道に戻り、紙面のクオリティの高さで勝負するほうが得策ではないのか。

昨年、社長に就任した北村正任氏は、同社がこの事業に乗りだしたころ、WRC招致には慎重だった人物と聞く。内憂外患の毎日新聞を同氏がどう舵取りするのか、手腕が試されている。



地元経済界などは歓迎ムード。帯広市は1000万円の補助金まで出している(歓迎支援実行委の事務所)



内憂外患をかかえ、経営手腕が試される北村正任社長