

と自然保護団体の溝は埋まらないまま、大会は見切り発車された。

泥縄式の環境調査 に環境団体が反発

主催者側は今回のラリーについて、今年初めて北海道自然保護協会（後述）三会長、十勝自然保護協会などの役員に計画案を示した。両会は、①ガソリン車によるラリーは、環境への負荷を配慮しても、技術改良を推進し、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、生態系に与える影響が避けられない——などを挙げて、四月までにラリーの中止を申し入れている。

が、主催者側は六月下旬、自然保護団体の反対運動を侮ったまま、東京で大会の実施をプレス発表した。十勝自然保護協会の要請を受けて、同会の理事会で環境調査の内容などを説明したのは七月中旬になってからである。

大会は二カ月後に迫っており、泥縄式のやり方に理事たちは不信感を募らせた。毎日新聞道支社の後藤純一企画室長は「リクエストがあったので、こ



2000万円の補助金支出を部下に指示し、ラリー推進の旗を振った堀知事

の時期に説明会を開いた。入手した情報は開示してきたし、理解を求めることを怠ったり、協会を無視したとは思わない」と弁明するが、自然保護団体との合意形成を軽んじた、「はじめにラリーありき」の進め方だった。

説明会で示されたA5判五十頁ほどの環境調査の報告書も評判が悪い。

「オオタカなど猛禽類の場合、年間四五回、一回につき五日間程度は調査するのが基本だが、例えば生花林道（忠類村など）の周辺では計三回、延べ六日間しかやっていない。昆虫類にいたっては春の調査があるだけで、肝心のラリーをやる秋に調べていない。ほとんどの調査項目で不備が見られ、

これでは科学的な報告書に値しない」（前出・動物学者の岩佐さん）

毎日新聞側は「競技を行なう目的の下では、この調査で基本的に足りている。環境アセスメントと同じものを求められても、それはできない」と反論するが、大会に間に合わせるための付け焼き刃的な調査と言わざるをえない。紙面では環境アセスや法制度の不備を追及しながら、主催イベントには大甘の環境調査で臨むのではジャーナリズム失格というものだろう。

「環境に配慮したラリーの展開」をうたう主催者側は、今回の大会では開発行為を一切行わず、生態系の維持を最優先にして、保護区域や貴重な自然環境地域はコースから除外する——などと宣言していた。当初の二百数十キロから百六十キロへと、林道コースの走行距離を短縮するなどの措置も講じてはいる。

が、もともと森林の保全や管理のために造られた林道で、ラリー車を爆走させること自体が環境破壊であるという、小学生でも分かるような理屈が分かっていない。「林道でのモータースポーツも森林の機能（毎日道支社）

との見解にいたっては、哲学なき新聞人の苦しまぎれの反論であろう。主催者側がめざした「環境NGOのパートナシップ」も自然保護団体の反発で宙に浮いたままだ。

「ラリー偏重」に たまる社内の不満

WRCの招致話は、ラリー愛好家の働きかけに対して、競争激しい新聞業界にあって販売紙数の減少に悩む毎日側が賛意を示して始まった。一昨年、毎日新聞の社長が堀知事と会った際、「道も協力できる」と知事が約束したことを受けて、役員会で記念事業に盛り込む方針が決まっている。世界レベルの大会の開催で観客を呼び込み、企業や北海道をPRできる——という単純な期待感から始まった話である。

が、事はそう簡単には運ばなかった。事故対策もあって道警幹部はWRCの十勝開催に否定的だったし、毎日の首脳陣にも賛否両論があったらしい。昨年夏、毎日道支社に事務局スタッフが配置され、関係方面に対する根回しに着手。ようやく開催に向けた態勢が整

ってきたのは今年に入ってからだ。

道庁では、堀知事一人がやる気満々だったが、事務方は冷やかで「これはスポーツ担当だ」「いや観光だ」と窓口がなかなか決まらなかった（最終的には総合企画部政策室が所管）。「北海道の自然環境や時代の流れにそぐわないのでは」と支援をためらう健全な職員が多く、殿の独走は庁内の牛歩戦術に遭った。

が、「二千万円くらい出してやれ」という堀知事の号令で、大会支援の補助金交付（後述）が予算に盛り込まれた。主催者側は自治体や経済団体の後援も取りつけた。五月から毎日道内版

で交通事故防止キャンペーンが始まったが、これもWRCの成功に向けた、道警に対するご機嫌取り戦略とみられる。そして六月、道警の内諾を得て開催のメドが付き、発表にこぎつけた。

毎日新聞はガリバー道新とは比べるべくもない少所帯である。ラリー偏重に現場の不満がたまっているようだ。「なぜラリーか？」の理由づけが乏しいうえに、社内はラリーシフトになり、みんなしらけている。「やりたい」と言うのは上層部だけでしょ」

と、ある社員が嘆く。別の社員は、「ラリーの意義を理解できないまま、『社会に貢献し、会社にもメリットがあるのか？』という思いを引きずりながら、仕事だから嫌々やってきた人が多い。負けると思いつつ戦争をやった昔の日本人のようにね。うちは十勝に自前の販売店がない。『ラリー愛好家による支援や新聞の拡販につながる』という会社側の哲学が感じられず、経営面でもプラスになるとは思えない」と、現状を憂慮していた。

苫小牧の市民グループ「大地の会」（山川美明代表）は九月初め、大会中止を求める要望書を同社に送った。ラ

リーを疑問視する札幌市民からの手紙に、「周囲に毎日新聞の不買運動の動きがある。なんとかならないか」と書かれていたことがきっかけだった。不買を唱える読者もいるようだ。

内外からの批判や疑念をよそにWRCの招致をめざす毎日新聞にとつて、「環境重視」の企業イメージを損ねるまで、大衆性の乏しいラリー競技に肩入れする意義がどれほどあるのか。かつての編集姿勢に共感を抱いてきた読者の期待感を裏切らぬように、首脳陣は虚心坦懐になるべきだろう。

二千万円の補助金 は血税の無駄遣い

一方、今回のラリーに多額の補助金を交付する道の対応は、額に汗して働く道民の血税を無駄遣いするものだ。

前出の経過をたどって、道はラリー本体に対する観光振興補助金として千七百万円、関連イベントに対する地域振興補助金として三百万円——合計二千万円を本年度の当初予算に計上した。道予算全体では「観光振興」に七千万円、「地域振興」には五十億円の補助

金枠がある、という。前者に占めるラリー予算は二割強と突出しており、厚遇ぶりが目立つ。

一般の会社の大きな事業は、必要経費を積算して文書で事業計画を示し、それらを査定したうえで支出の是非を判断する。これが常識だ。

が、今回のラリー補助金は、毎日側から事業や資金の具体的な計画が提出されていないにもかかわらず、当初予算に計上している。この時点で、二千万円を必要とする算定根拠について文書の提出もなかった（政策室の話）。毎日側から補助金の交付申請が出されたのは九月上旬になってからである。

不況に苦しむ民間では到底考えられない杜撰な予算運用である。政策アセスで事業費を削りながら、まじめな道職員が五十万、百万円単位の予算を捻出するために四苦八苦しているのに、能天気な知事が新聞社との「官・報癒着」から抜け出せないようでは、庁内の士気は下がる一方だろう。

また、毎年の予算発表時には報道関係者に対するレクチャーがなされるが、イベント支援のなかにラリー補助金を包み隠し、一切説明をしなかった、と



牧場内でラリーを観戦する人たち。前夜祭を含め延べ6500人（主催者発表）の入り込みがあったという

聞く。数百万円の新規予算であつても発表してきた道がラリー支援には言及しなかったことは、道民に対する説明責任をないがしろにするものだ。

今回のラリーの総事業費は一億五千万円(当初予算)というから、二千万円の補助金は大きなウェートを占める。ある道職員は「この手のイベントには無責任なものが多く、官依存の風潮がある。こうした事業は単年度限りにしてほしい」と漏らす。主催者側には「道庁がカネを出すから大丈夫」という甘えがあつたのではないか。

ラリーの中止を求めた十勝自然保護協会は「公共性のないイベントに血税を使うのは不当」として監査請求を行なう構えを見せている。補助金支出の公益性や環境保全のあり方などをめぐって争われることになりそうだ。

「官・報癒着」脱し イベント見直しを

この際、道のイベント支援のあり方も根本から見直すべきだ。

道の財政は逼迫の度を増している。小泉首相ではないが「民間でやれるこ

とは民間で」が基本であり、マスコミや経済

団体の求めに応じてイベント補助金をばら撒く時代ではなからう。真つ先に意識を変えなければならぬのは、

毎日のトップにおだてられ、内容を吟味せず「カネを出してやれ」と部下に指示した、堀知事その人である。官依存が強い北海道を「自主・自律の構造改革」によつて変えていく――

その政策立案の屋台骨になるべき政策室が、環境破壊を批判され、大衆性の乏しいラリー競技の窓口というのでは、あまりに情けない話ではないか。

今回のラリーに対して、競技場やホテルのある陸別町や帯広市などは歓迎し、車が通過するだけの町との温度差があつた。

十勝圏複合事務組合の三上博総務部次長は「自然保護と経済の関係は、いずい問題ではある。それを足し算、引き算して、メリットがあるなら支援する。企業誘致と一緒に」と話す。今後、ラリー観戦と併せた観光ツアーの

International Rally in HOKKAIDO 2001
15-16 SEPTEMBER

受付 Information

参加者の皆様へ
本大会は「環境にやさしい大会」にすることを目標としています。以下のことにご協力をお願い致します。

- ファンクラブ内・駐車場内は、すべて禁煙です。喫煙はファンクラブ内の喫煙区所でお楽しみ致します。
- ゴミは原則としてお持ち帰りください。ポイ捨ては絶対にやめましょう。

To visitors
As this competition strives for an environmentally friendly rally, please cooperate in the following matters:

- Do not smoke within the Fan Plaza or the parking lot except at the designated

実施を主催者側に要請していくと言うが、自前で費用負担することには積極的なようであつた。

ラリー中止を求める帯広畜産大の岩佐さんは「一時的に儲かればいい」という振興策では展望がないし、地域が持たない」とクギを刺し、「例えば、銀河の森天文台のある陸別なら、きれいな空気とシバラを売りにして、地道にやってみていくしかない」と強調する。

十勝高原道路問題でもそうだったが、「十勝の自然環境を生かした地域づくり」に異論を唱える人はいない。問題はその方法論だ。新聞社や道は混乱の火種を持ち込むことを慎み、地域発の企画を側面から支援すべきだろう。

最後にひとつ提案しておこう。毎日新聞や道が本気で「車社会と環

ラリー会場には禁煙とゴミの持ち帰りを呼びかける看板が立てられたが...

境」を考えたいのならば、水素と酸素を結合させて電気と熱を発生させる、燃料電池を多角的に紹介するイベントをやつたらどうか。

ラリーが技術革新に寄与した内燃機関の時代は終焉を迎え、内外の自動車メーカーは燃料電池車の開発に力を入れている。携帯電話から冷暖房、発電...と産業のすそ野は広い。窒素酸化物やイオウ酸化物のような有害物質が全く排出されないので、環境に対する負荷もきわめて少ない。

燃料電池車の展示や試乗、バスツアーなどは誰もが楽しめる(ただし、林道は走らない)。車以外の用途や自然エネルギーの紹介と併せた企画を工夫すれば、より効果的だ。公的支援に異を唱える道民はいないはずである。これこそ、道の「省エネ条例」を具体化する、本道から発信する二十一世紀型の一大イベントにできるだろう。

毎日新聞の首脳陣には、時代遅れのラリーに固執することをやめて、こうした企画に積極的に取り組んでほしい。「環境重視」の企業イメージが向上し、発行部数・広告収入ともに伸びていくではないか。