

第3節 マスコミの与えた影響

これまで、債務問題や採用差別問題といった内部的な面についてみてきたが、ここでは、視点を変えて国鉄改革にマスコミがどのような影響を与えたのかということを検証してみたい。第1部第3章で述べたように、私たちの研究では国鉄の経営が破綻した原因として次の3点を挙げた。

- (1)モータリゼーションの流れについていけなかった。
- (2)国鉄に対して過大な干渉が行われた。
- (3)親方日の丸体質といわれるように企業意識が低かった。

しかし、国鉄が分割民営化されるにあたってその原因として私たちに最も印象に残っているのは、国鉄に巨額の赤字があったということと、(3)のように親方日の丸的体質があったという2点ではなかっただろうか。このように感じるのは、マスコミによる国鉄改革の報道が私たちに大きな影響を与えていたからではないだろうか。ここでは、はじめにその端的な例ともいえる1982(昭和57)年1月から始まった国鉄批判キャンペーンを検証してみたい。

1. 国鉄批判キャンペーンの検証

いわゆる国鉄批判キャンペーンは、1987(昭和57)年1月23日の朝日新聞の「赤字国鉄がヤミ手当」(図4-2-1)というスクープに始まったといえる。その後、2月から4月にかけてさまざまな職場荒廃の実態が報道された。表4-2-2・4-2-3に示したものは、この時期の新聞の見出しの一部および主な雑誌の記事の一覧である。なお、雑誌記事のうち「国鉄解体すべし」は臨調第四部会長である加藤寛氏が、「国鉄労使『国賊』論」は臨調メンバーである屋山太郎氏が書いたものである。このうち、新聞の見出しについては朝日新聞の記事だけを集めたものであるが、比較的短期間の間に、しかもこの時期にはホテルニュージャパンの火災や羽田沖での日航機墜落事故といった大事故があった一方で、新聞雑誌に多くの記事が掲載されていたことがわかる。これはこの問題がそれだけセンセーショナルなものであったことの表れであるといえる。

このキャンペーンや同年の3月に名古屋駅で起こった機関士の酒気帯び運転による事故などによって、世論の支持はこの状態を改善するためには国鉄を分割民営化するしかないとする臨調側に傾くようになり、この流れが国鉄

の分割民営化を柱とする同年7月の臨調答申へとつながった。



図 4-2-1 ヤミ手当てを伝えるスクープ記事(朝日新聞 1982年1月23日付)

| 月日 | 記事の見出し |
|------|---|
| 1.23 | 赤字国鉄がヤミ手当 ブルートレイン検査係に支給 |
| 1.30 | ヤミ手当、盛岡機関区でも |
| 2.9 | 「ボロ出すな」と指導 添乗ヤミ手当で新鉄局 |
| 2.23 | ヤミ繁忙手当三千万円支給 国鉄名古屋駅 |
| 3.2 | 欠員の駅にヤミ手当 保線含め一億数千万 いざ鎌倉 年始応援 拘束時間に酒盛り |
| 3.3 | 国鉄ヤミ手当は全国的 緊急監査で明るみに |
| 3.9 | 入浴にもヤミ賃金 国鉄大系線で慣行に |
| 3.19 | 本社も持て余す荒廃 国鉄甲府駅 |

| | |
|------|---------------------------|
| 3.20 | 「合理化」が生んだ不合理 21人「ブラ勤」10ヵ月 |
| 4.7 | 甘える国鉄職員 身銭切る管理職 |
| 4.8 | 実質5分でも2時間分 名鉄局がヤミ超勤 |
| 4.14 | 運転士らワル乗り 無料パスで運び屋 |
| 4.17 | 連絡線でもカラ勤務 国鉄青函局 |
| 4.24 | 助役は悲し ポカ休の穴埋めで7日帰れず |
| 5.15 | 酒酔運転士が“添乗” 栃木の東北本線 |

注) 新鉄局は新潟鉄道管理局を、名鉄局は名古屋鉄道管理局を指す
表 4-2-2 職場荒廃の実態を伝えた記事の見出し

(『朝日新聞縮刷版』1982年1月～4月より作成)

| 記事の見出し | 掲載誌 |
|--|----------------|
| 新聞が書けない「国鉄労働組合」 | 『週刊新潮』2月11日号 |
| 「真犯人は国鉄内部にいる！」国労対警察 300日の攻防 | 『週刊文春』2月18日号 |
| それでも「国鉄」は不滅です 限界にきた “親方日の丸” | 『週刊新潮』3月18日号 |
| ぶらさがり健康器をつける、プールを作れ 国鉄労使がひそかに回し読みしている「新 任保線(川崎)区長日記」のネライはなん だ | 『週刊文春』3月18日号 |
| これでも解体構想に反対できるか『赤字国 鉄』ヤミ手当、ポカ休、ブラ日勤の「労使 協調」 | 『週刊サンケイ』3月25日号 |
| 「国鉄解体すべし」 | 『現代』4月号 |
| 「国鉄労使『国賊』論」 | 『文藝春秋』4月号 |
| ここ10年不良事故運転士の「処分」で絶滅 した「国鉄の規律」 | 『週刊新潮』4月1日号 |
| 国鉄一家の上から下まで“タカリ蔓延体質 ”を告発する | 『週刊ポスト』4月9日号 |
| どうなってんだ！国鉄 武藤国労書記長 | 『サンデー毎日』4月18日号 |
| どこまで脱線するんだ！国鉄運転士の“集 | 『週刊サンケイ』4月29日号 |

| | |
|------------------------------------|----------------|
| 団二十就職,, を暴露する！元検査長の“手配師,, がピンハネ！ | |
| “たるみ,, の国鉄 この経営的惨状 | 『ダイヤモンド』4月24日号 |
| さぼり、副業、サラ金、シャブ... 荒廃底なし！値上げ国鉄の最悪現場 | 『週刊現代』5月8日号 |
| こんなにいる国鉄高級幹部の公舎「不正利用」を斬る！ | 『週刊サンケイ』5月20日号 |

表 4-4-3 主な雑誌の国鉄批判記事の一覧

(『新聞雑誌記事カタログ 81/82』より作成)

このように、一連の報道は分割民営化への流れを作ったともいうべきものであった。しかし、この職場荒廃という問題は国鉄の経営破綻のひとつの原因ではあったものの、なぜこのように国鉄改革の流れを決定付ける契機となったのであろうか。実は、先述した加藤氏と屋山氏の2つの雑誌記事は、加藤氏が経営形態論を含めてやや理論的な角度から国鉄問題を論じ、他方屋山氏は国鉄の実態を実証的に明らかにするといったように役割分担が事前に打合せられたものであった。つまり、この問題を表面化させることは、国鉄利用者の不満に火をつけ国鉄労使と利用者を引き離そうとした改革派の戦略であったといえる。敢えて苦言を呈すれば、マスコミの一連の報道は、臨調側の思うつぽであったということができるのではないだろうか。

さて、このキャンペーンは世論にさまざまな影響を与えたが、そこには問題はなかったのだろうか。確かに、一連の記事の中で指摘されたような職場荒廃の事実を否定することはできない。しかし、このキャンペーンによって世論に国鉄のすべてが悪であるという印象を与えたのではないだろうか。第4部第1章でも触れたが、実際に、このキャンペーンがくり広げられていた間も、国鉄は1日2万本以上の数の列車を世界の他のどの国よりも正確に、また新幹線が30年以上にわたって現在に至るまで死亡事故ゼロを続けているといったことに代表されるように安全に運行していた。一連の記事の中で伝えられたような職場荒廃があらゆる職場で起こっているのならば、このように正確で安全な運行は不可能なはずである。そのような意味で、一連の報道等によって、世論に国鉄のすべてが悪であるといった印象を与えたという点では問題があったといえる。これは、この問題がセンセーショナルなものであったためにマスコミの報道が、一部には「国鉄改革に冷静な議論を求む」

(『週刊東洋経済』1982年3月20日号)のようなものもあったが、全体的に過熱していたことが原因のひとつであったといえるかもしれない。

2. 赤字問題に対するマスコミの対応

今までは、国鉄批判キャンペーンにみるマスコミの与えた影響とその問題点についてみてきたが、ここでは国鉄が抱える問題で最も私たちに印象が強かった巨額の赤字問題はどのように扱われたのかという点を検証してみたい。この問題に対して、マスコミは年度ごとの赤字額や累積債務の問題といったものは大きく取り扱ってきたが、その根本的な原因であるはじめに示した(2)にあたる国鉄に対する多方面からの過大な干渉や赤字がなぜ増えていったのかというようなものについてはほとんど問題にしていなかった。

また、マスコミから話は外れるが、臨調内でも答申ではこのことを国鉄の経営破綻の原因の1つとして取り上げてはいるものの、大きく取り扱われることはなかった。この背景にあるものとして国鉄改革に反対する側は、その理由を次のように説明している。「臨調内で赤字問題の議論が活発になれば過去の過大な干渉に触れざるを得なくなり、それは結果として歴代自民党政府の運輸行政を批判することになる。それでは自民党の協力が得られず国鉄改革は進まないのだから、この問題には触れなかった」(立山学『JRの光と影』内一部文章を要約)この主張が正しいのかそうでないかの判断は差し控えるが、臨調メンバーのひとりであった屋山氏が1985(昭和60)年6月の仁杉国鉄総裁更迭の際、当時の中曽根首相へ国鉄常務が新聞記者にオフレコで語ったメモを届け、さらにその翌日に更迭すべき人名のリストを届けたというように、臨調メンバーが政治家と結びついていたという事実などを考えると、このような指摘が出てきてもおかしくないといえる。

ところで、このような問題に対してマスコミはまったく触れていないわけではなかった。一部の新聞の社説などでは触れられてはいたが、国鉄批判キャンペーンのように世論に影響を与えるということはほとんどなかった。というのも、他のメディアも含めて全体的にはあまり取り上げられなかったからである。これは、部数競争などのためにセンセーショナルなものを大きく取り上げようとするマスコミの体質がその理由の1つであるといえるのではないだろうか。

3.最後に

以上、国鉄改革のなかで私たちが最も印象に残っている2つの例を用いてマスコミが国鉄改革に与えた影響について考えてきた。この2つの例の検証によって、いかにマスコミが世論に大きな影響を与えてきたかということが改めて浮き彫りになったのではないだろうか。

分割民営化の賛成派で、臨調第四部会長代理であった住田正二氏は、同じ賛成派の交通評論家角本良平氏の著書『国鉄改革をめぐるマスメディアの動向』の序文のなかで次のように述べている。「中曽根首相の(筆者注:国鉄改革への)確固たる信念を支えたのは何であったのだろうか。それは国民の土光さんに対する信頼と国鉄改革への支持であった。世論を背景にした政治の決断が、この世紀の偉業を成し遂げさせたのであった。(以下略)」確かに、世論の支持がなければこのような改革を成し遂げることは難しかっただろう。しかし、今まで述べてきたように、世論の支持を集める過程においてマスコミを利用したともいえる臨調側の戦略的側面や、世論の支持が国鉄批判キャンペーンなどの特定の問題だけをもとに形成されたともいえる事実などを考えると、果たして上記のようなことを堂々と述べることができるのだろうか。

国鉄改革の必要性については否定することはできないが、その過程において世論の支持を受けるためにマスコミを利用したともいえる臨調側と、部数競争などの影響でセンセーショナルなものばかり追求しようとするマスコミの報道姿勢に問題があったといえるのではないだろうか。