

# 公共事業を巡る新聞社説のファクトチェック

田中 皓介<sup>1</sup>・若杉 拓哉<sup>2</sup>・寺部 慎太郎<sup>3</sup>・柳沼 秀樹<sup>4</sup>・康 楠<sup>5</sup>

<sup>1</sup>正会員 東京理科大学嘱託助教 理工学部土木工学科 (〒278-8510 千葉県野田市山崎2641)  
E-mail: tanaka.k@rs.tus.ac.jp

<sup>2</sup>非会員 東日本高速道路株式会社

<sup>3</sup>正会員 東京理科大学教授 理工学部土木工学科 (〒278-0022 千葉県野田市山崎 2641)  
E-mail: terabe@rs.noda.tus.ac.jp

<sup>4</sup>正会員 東京理科大学講師 理工学部土木工学科 (〒278-8510 千葉県野田市山崎2641)  
E-mail: yaginuma@rs.tus.ac.jp

<sup>5</sup>正会員 東京理科大学嘱託助教 理工学部土木工学科 (〒278-8510 千葉県野田市山崎2641)  
E-mail: kangnan@rs.tus.ac.jp

公共事業を巡る世論は賛否両論、様々な意見が存在している。その中で、政策決定において少なからぬ影響力を持つ新聞の報道であるが、近年の日本のみならず世界の各国でしばしば問題視されているのが、事実に基づかない情報、すなわちフェイクニュースの存在である。人々が理性的に政策を判断するためには、その主要な情報源たるマス・メディアの、フェイクニュースを正していくファクトチェックが求められる。そして、公共事業を巡っては事実に基づかない報道が存在することがこれまでも指摘されている。そこで本研究は新聞の内容を検証し、客観的事実と照らし合わせ、どのような間違いがどの程度の頻度で報道されているのか明らかにすることを目的とする。こうしたアプローチは、公共事業に対して人々が抱く不当にネガティブな印象を是正し、理性的な判断につながることを期待される。

**Key Words :** public works, newspaper, editorials, fact checking, fake news

## 1. はじめに

土木事業あるいは公共事業は、社会的・経済的基盤を整備し、良質な生活空間の構築や、自然災害に対して安心安全な国土形成のために行われるものであり、現代の日本においても重要な役割を果たしている。特に近年は、毎年のように日本の各地で発生する豪雨災害や、東日本大震災や熊本地震からの復興、今後その発生が予測されている首都直下地震や南海トラフ地震に対する防災事業、さらには2012年の笹子トンネルの事故が契機となり顕在化したインフラの老朽化対策など、国を挙げて取り組むべき喫緊の課題も多く見られる。

しかし、近年の日本の公共事業費はピーク時の半分以下の水準に留まっており、真に必要な事業の実施を困難にしていることが懸念される。

その要因として、土木事業に対しては国民が抱いている否定的な印象の影響が挙げられる<sup>1)</sup>。さらにそうした世論に対して少なからぬ影響力を持つ新聞報道が、公共事業に対して否定的な報道傾向に偏向していることもまた指摘されている<sup>(例えば2), 3)</sup>。

そうした土木に対する批判の中には、公共事業に関連した不正な金銭の授受や、ずさんな需要予測に

基づく事業計画など、批判されるべき点があることは否定しない。しかし、その中には、事実に照らし合わせれば明らかに間違いと分かる批判もまた一部に含まれている。

例えば、2012年12月2日朝日新聞朝刊では、「かつての自民党政権は道路や空港を各地につくり、『土建国家』と言われた。公共事業による景気対策を大盤振る舞いした結果、今では国の財政は約700兆円の借金の山だ。」と解説している。ここで、財務省が公表している国債発行残高をみれば<sup>4)</sup>、公共事業費に充てられる建設国債は、1990年代においては確かに国債発行残高の多くを占めていたが、2012年の段階では全体の3割程度を占めるに過ぎない。つまり、「公共事業による景気対策を大盤振る舞いした結果、今では国の財政は約700兆円の借金の山だ。」という朝日新聞の解説は明らかに事実に反している。

こうした事実に反する報道は、人々の現実の認識を歪め、人々の適切な政策判断の妨げになることが懸念される。

そこで本稿では、新聞の内容を検証し、客観的事実と照らし合わせ、どのような間違い(フェイク)がどの程度の頻度で報道されているのか明らかにすることを目的とする。

## 2. 本研究の位置づけ

このような事実と反する報道は虚偽報道と呼ばれ、公共事業に限らなければそうした事例は古くから存在が指摘され、批判されており、言うまでもなく虚偽報道は問題である。また、近年では日本に限らず世界的にも、2016年の英国のEU離脱を巡る国民投票や、同じく2016年の米国大統領選挙などのことから「Post-Truthの時代」とも言われるようになり、フェイクニュースすなわち虚偽報道に注目が集まっている。

そうした中で日本では、2012年に一般社団法人日本報道検証機構がGoHoo（ゴフー）というサイトを立ち上げ、マス・メディア報道を対象とするファクトチェックを行っていた（ただし、2019年8月29日をもって解散している）。また、2017年6月にはファクトチェック・イニシアティブ（FIJ）という非営利団体が立ち上げられ、日本でのファクトチェック活動の普及が推進されている。

こうしたサイトでも公共事業に関連する誤報の報告もある（例えば<sup>5)</sup>が、あらゆる記事を対象としており、作業にかかる人的資源の制約もあり、必ずしも公共事業に関連する記事が十分に検証されているとはいえない。

そうした人的資源の制約を免れるために、コンピュータによる自然言語処理を利用し、報道に対するマイクロブログでの発言に基づき、疑わしいニュースの検出も試みられてはいるが、現段階ではまだ、十分な精度と汎用性があるとはいえない<sup>6)</sup>。

本稿では、公共事業を巡る特定のテーマに限定して、その範囲内で網羅的に内容を検証する。それにより、どのようなフェイクがどの程度の割合で含まれているのかを明らかにする。こうした取り組みは、対象テーマや、対象メディアなどの範囲を拡張してより広範に行うことが求められるが、本稿はその嚆矢としての試みである。

## 3. 方法

### (1) 検証対象

本研究では、マス・メディアの中でも、日本における主要なメディアの一つであり、かつ、データがテキスト形式で保存されており検証可能な新聞を対象とする。その中でも、最大手2社の読売新聞と朝日新聞を対象とする。テレビやネットニュースなどの様々なメディアの視聴者が増えつつある昨今ではあるが、新聞の最大手2社の読売新聞と朝日新聞だけに限っても、その合計の世帯普及率は25%程度を占めており<sup>7)</sup>、2社のみでも相応に影響力を有している。加えて、新聞はその信頼性が高いこと<sup>8)</sup>からも、日本人にとっての重要な情報源であり、分析対象としての意義があるものと考えられる。

対象記事は社説とする。一般記事における事実の報道での虚偽の存在もまた重要な問題であるが、社説などの解説や論説に表れる事実情報が誤っていれば、一般的な記事になる以前の段階でバイアスとなりうるものであり重大な問題である。というのも、社説はその社の主張を顕著に表すものであり、例えば田中・藤井<sup>9)</sup>によれば、社説のような社の方針は、記者個人の記事の製作段階において影響を及ぼすことが指摘されている。

つまり、一般の記事における誤りは単にその記事を読む者だけへの影響にとどまる一方で、新聞社としての主張が掲載される社説における事実誤認は、すべての関連記事の方針への影響が想定されるため、そこに含まれる事実誤認を明らかにすることにも意義がある。

今回、対象とするテーマは、世間の関心が高く社会的影響も大きく、対象となる2紙の社説で取り上げられた、新東名高速道路開通（2012年）、東海道新幹線開業50周年（2014年）、北陸新幹線長野金沢間開業（2015年）、北海道新幹線開業（2016年）、北陸新幹線延伸ルート決定（2016年）とする（表-1参照）。

### (2) 分類方法

本稿では、先述のFIJのガイドライン<sup>10)</sup>を参考にしつつ、そのファクトチェックの判断基準を以下の

表-1 分析対象社説

| テーマ        | 読売新聞                                       | 朝日新聞                                   |
|------------|--|--|
| 新東名高速道路開通  | [Y1] (2012/04/16)<br>新東名高速 渋滞緩和や防災に生かしたい   | [A1] (2012/04/30)<br>社会インフラ 新設から更新へかじを |
| 東海道新幹線50周年 | [Y2] (2014/10/05)<br>新幹線50年 安全で正確な運行これからも  | [A2] (2014/10/01)<br>新幹線50年 安全、さらなる高みへ |
| 北陸新幹線開業    | [Y3] (2015/03/14)<br>北陸新幹線開業 効果持続へ地域の魅力高めよ | [A3] (2015/03/15)<br>北陸新幹線 これからの肝心だ    |
| 北海道新幹線開業   | [Y4] (2016/03/27)<br>北海道新幹線 開業効果の持続へ知恵を絞れ  | [A4] (2016/03/26)<br>北海道新幹線 逆風の中での出発に  |
| 北陸新幹線延伸ルート | [Y5] (2016/12/20)<br>北陸新幹線延伸 熟慮を欠く決定に疑問が残る | [A5] (2016/12/19)<br>北陸新幹線 あまりに前のめりだ   |

通り設定した。

「間違い」は、対象言説が示す重要部分が事実と異なる言説とした。

「ミスリーディング」は、事実と反しているとは言えないものの、誇張や重要部分の削除、文脈などにより読者を誤解させる言説、あるいは、その主張の論理に妥当性が認められない言説とした。

その上で対象となる全社説の内容を事実情報と照らし合わせたり、その論理性を検証したりすることで、「間違い」および「ミスリーディング」を含むか否かを判定した。

## 4. 結果

対象とする社説の内容を検証し、「間違い」と「ミスリーディング」と判断した全ての言説を、その根拠とともに以下に示す。さらに、それらの「間違い」と「ミスリーディング」と判定された文が全体に占める割合を(3)にて示す。

### (1) 間違い判定文と理由

#### a) 建設費

明確な間違いとして認定できるのは、建設費についての説明であり、これは2紙ともに見られた。下記のような内容である。なお、以下で示す[Y1]~[Y5]、[A1]~[A5]は表-1に示す記事のIDである。

[Y5] 140キロに及ぶ小浜ルート建設費は2兆700億円と試算され、原則として国が3分の2、自治体が3分の1を負担する。

[A3] 新幹線の整備には巨額の建設費がかかる。今回の長野—金沢間は228キロで1兆7800億円を要した。その多くは国と沿線自治体の負担だ。

読売新聞の記事[Y5]では、建設費の3分の2を国が、3分の1を自治体が負担するような説明になっているが、間違いである。新幹線は一般の道路やダムとは違い運賃収入が生じ、その運賃収入が様々な形で整備投入されており、区間によって多少の前後はあるものの、建設費の半分程度は運賃収入を原資とする貸付料である。長野—金沢間についても、貸付料による負担割合が最も多く、全体の41%を占めており<sup>11)</sup>、「その多くは国と沿線自治体の負担」という朝日新聞の解説も正しいとは言い難い。

### (2) ミスリーディング判定文と理由

ミスリーディングと判断した言説は複数存在し、その中でもいくつかのパターンに分類できた。以下では、パターンごとに検出された言説をすべて引用するとともに、その判定理由を示す。

#### a) 財政状況

新幹線整備を進める上での財源の確保の困難さが、以下の通りしばしば指摘されている。

[Y3] 厳しい財政事情を踏まえ、費用対効果を慎重に検討すべきだ。

[Y5] 北海道、九州でも新幹線の建設が進み、財源の確保は容易ではない。北陸新幹線の延伸を今から確定させることには疑問が残る。(中略)

当時とは経済状況も大きく異なる。とりわけ財政事情が逼迫(ひっばく)した現状では、新幹線を優先して予算配分する余裕はないだろう。

[A3] 国も地方も財政難は深刻で、少子高齢化に伴う社会保障費の増大ものしかかる。限られた財源をどう使うかは、国全体を見渡して考えていく必要がある。

[A5] 小浜・京都ルート建設には2兆円超かかりそうだ。建設を決めるのは政府だが、財源のあては当分ない。国の財政状況は厳しく、社会保障をはじめ、多額の公費が求められる課題は多い。北陸新幹線の延伸を特に優先する必要性はない。

そもそも、交通インフラ整備のための建設国債の発行は財政法4条で認められているものであり、状況によらず建設国債という財源が存在する。そして、近年の日本経済は歴史的な低金利で、デフレからの脱却が重要な経済政策の課題となっており、国債の発行によるリスクは決して高いものではなく、財政は必ずしも制約とは言えない。

#### b) 整備効果

北海道新幹線の開業にあたっては、その前年に金沢まで開業した北陸新幹線との比較がしばしばなされている。

[Y4] 見通しは甘くない。北海道新幹線の乗車率は25%程度と想定され、北陸新幹線の約半分だ。事業収支も開業後3年は、年50億円規模の赤字が続くとみられる。

[A4] 青函トンネル内での最高速度は抑えられ、鉄道が飛行機より優位になるとされる「4時間の壁」は越えられなかった。地元では、函館市中心部まで18キロという新駅の立地などへの不満もくすぶる。北陸新幹線で観光客増に沸く金沢のような光景は期待できず、開業ブームどころか不協和音の中での出発だ。

しかし、北海道新幹線の開業はあくまで途中駅の函館までの区間であり、本来の開業効果は札幌までの延伸が実現したときに表れる。それにもかかわらず、札幌までの開業を待たずして、主要都市の金沢までつながった北陸新幹線を引き合いに出すことは適切な比較とは言い難く、ミスリーディングといえる。

また、過去の長野新幹線の開業効果について、以下の言説も見られた。

[A3] ただ、新幹線の効果には限界もある。長野まで開業した97年、長野県では観光客が使った観光消費額が年間4271億円あったのに、13年は3149億円と4分の3に減っている。

業界からは「日帰り客が増えた」と嘆く声がある。

この記事の内容は、新幹線開業後に観光消費が大きく減少してきたことを示す結果である。確かに、バブル崩壊後の観光消費額をV字回復させるほどの効果はないという意味では「新幹線の効果には限界もある」という説明は誤りではない。しかし、観光消費額の減少それ自体は事実であるが、長野の観光客数の減少は、新幹線の開業以前のバブル崩壊以降のトレンドであり<sup>12)</sup>、単純に開業時からの変化をもって、開業効果を考察することは適切ではない(本来は有無比較などでトレンドの影響も考慮すべきであろう)。

また、実際のデータとして日帰り客は増えておらず、これ自体は間違いである。ただし、1991年以降、宿泊客が減少傾向にあることから「相対的に」日帰り客は増えたとは言えるにしても、説明不十分であり、ミスリーディングである。

東海道新幹線について、以下のような説明がなされていた。

[Y2] 東海道新幹線は、首都圏と関西を結ぶ大動脈として、日本の高度経済成長を支えた。

東海道新幹線が、道路インフラも未発達な当時の状況で、高度成長期を支えたのは事実と言って差し支えないと考えられるが、東海道新幹線の影響は高度成長期だけにとどまるものではなく、現代においても大動脈として多くの人々に利用されており、現代の日本経済も支えていることもまた否定しがたいものである。しかし、このような表現は、高度成長期以降の日本経済への貢献について過小評価しかねないものであり、ミスリーディングと判断できる。

経済効果に関する以下の言説も、ミスリーディングと判断した。

[A4] とはいえ、経済効果については厳しい予測が並ぶ。

九州や北陸などと並び、整備新幹線として計画されたのは73年。今回結ばれる新青森-新函館北斗駅間は、いまや人口減社会の最先端をいく地域だ。初年度から約50億円の赤字が見込まれている。

本言説がどの予測結果に基づいた主張をしているのかは定かではなく、根拠が不十分な点に問題がある。さらに、北海道経済連合会<sup>13)</sup>や日本政策投資銀行<sup>14)</sup>、北海道総合政策部交通政策局新幹線推進室<sup>15)</sup>など、複数の予測が公開されているが、いずれも一定の経済合理性があることを示しており、厳しい予測が並んでいるとは言い難い。50億円の赤字見込みについても、運営経費としては赤字であろうと社会的に意義があることをやるのが公共の役割であり、単にその運営赤字だけを見て交通インフラの是非を論じることはミスリーディングである。

### c) 手続き批判

[Y1] これらの建設方針が、政府・民主党内で議論らしい議論もせずに決まったのは問題である。

[Y5] 巨額の投資に見合う効果を上げられるのか。採算性や必要性について十分な議論を尽くしたとは言い難い決着である。(中略)

滋賀県は県内駅を通る米原案を推し、京都府は将来の山陰新幹線の整備を視野に舞鶴案を訴えた。地域全体で新幹線をどう活用するか、将来の青写真について熟慮を重ねたとは言えない。

「十分な議論を尽くしたとは言い難い」と言うがその根拠が示されていない。少なくとも、新幹線建設においては、各種の関連自治体がそれぞれ委員会等を設けて検討を行ったり、与党も整備新幹線建設促進プロジェクトチームを立ち上げ、議論を行っており、その根拠を示すことなく議論が不十分と断定するのはミスリーディングである。

[A5] 京都府は舞鶴市を経由するルートを支持した。しかし選定にあたってはどの自治体も沿線地元への利益を強調し、日本全体にとってのメリットなど、幅広い視点が見えなかった。

こちらの言説は、それぞれの自治体の視野の狭さや利己性を批判する内容であるが、個々の自治体から自らの地域の利益を主張することは必然的なことと言える。そうした中で、より広域的な視点から全体の利益を考える国の行政や政治が存在しているのであり、個々の自治体が地元への利益を強調したからといって、幅広い視点が存在していないというのはミスリーディングと言える。

### d) 主張の論理的問題

以下の2つの言説については、その主張の論理に妥当性が認められずミスリーディングと判断した。

[Y1] 経済効果や防災面から優先すべき事業を、取捨選択しなければならぬ。東京外郭環状道路のように、渋滞解消や物流効率化に貢献する都市部のネットワーク強化を中心に考えるべきである。

地方への投資を批判し、東京外郭環状道路をはじめとする都市部への投資を主張しているが、首都直下地震の発生が高い確率で発生することが予測される現在の日本において、「防災面から」言って東京に偏重した国家構造は高リスクである。そのため、本言説は論理的に正当化しがたい説明であり、ミスリーディングである。

日本の将来像に関する以下の言説についても、議論の余地はあろうが、断定的に前提条件が主張されており、ミスリーディングと判断した。

[A1] 少子化で人口は減っていく。高齢化に伴う社会保障費の増加で財政難はますます深刻だ。経済は低成長にあえぐ。

公共投資は、新設から維持・更新へとかじを切るべきだ。(中略)

国交省は、凍結していた高速道路の建設再開や4車線化、整備新幹線の新規着工、ダムの新設など、大型公共事業を次々と打ち出している。

表-2 虚偽率

| テーマ      | 読売新聞  |      |       |      |       | 朝日新聞  |      |       |      |       |
|----------|-------|------|-------|------|-------|-------|------|-------|------|-------|
|          | 記事ID  | 文字数  | MR率   | 間違い率 | 虚偽率   | 記事ID  | 文字数  | MR率   | 間違い率 | 虚偽率   |
| 新東名高速    | [Y1]  | 928  | 13.7% | 0.0% | 13.7% | [A1]  | 946  | 24.0% | 0.0% | 24.0% |
| 新幹線50年   | [Y2]  | 925  | 4.1%  | 0.0% | 4.1%  | [A2]  | 948  | 0.0%  | 0.0% | 0.0%  |
| 北陸新幹線開業  | [Y3]  | 937  | 3.0%  | 0.0% | 3.0%  | [A3]  | 960  | 18.3% | 6.8% | 25.1% |
| 北海道新幹線開業 | [Y4]  | 929  | 7.9%  | 0.0% | 7.9%  | [A4]  | 961  | 26.2% | 0.0% | 26.2% |
| 北陸新幹線延伸  | [Y5]  | 946  | 27.3% | 6.0% | 33.3% | [A5]  | 975  | 19.2% | 0.0% | 19.2% |
|          | Total | 4665 | 11.2% | 1.2% | 16.5% | Total | 4790 | 17.6% | 1.4% | 18.9% |

※MR率はミスリーディング率の略

問題意識や危機感はないのだろうか。首相もこれに異を唱えないのはどうしたことか。

経済成長でパイが大きく広がる時代はとうに過ぎた。早く頭を切りかえないと、後世に大きなツケを残す。

主張の前提となる、「経済成長でパイが大きく広がる時代はとうに過ぎた」という言説は根拠が示されることなく断定的に論じられている。少なくとも、人口減少だから経済成長しないという明確な関係の存在は見られない<sup>16)</sup>。また、人口減少社会において豊かさを維持するには生産性の向上が求められるが、そのためには、インフラ整備は不要どころか、より必要とすら言える。そのため本言説は、根拠不十分かつその論理も不適切な、ミスリーディングである。

### (3) 虚偽率

以上で判定された「間違い」と「ミスリーディング(表中ではMRと表記)」が、それぞれの社説およびそれぞれの新聞社でどの程度の割合を占めるのかを算出したものを表-2に示す。ここに示す虚偽率とは、「間違い」と「ミスリーディング」とのいずれかに判定された文章が占める割合である。

それぞれの新聞社の社説の虚偽率については、それぞれの記事で差はみられるものの、今回対象とした5つのテーマに関する社説のトータルとしては、朝日新聞は読売新聞に比べて、1.5倍程度、ミスリーディングと判定される言説が多い、という結果となった。

## 5. おわりに

本稿は、公共事業を巡る新聞報道が、事実に反する報道により、人々の現実の認識を歪め、適切な政策判断の妨げになることが懸念し、新聞の内容を検証し、客観的事実と照らし合わせ、どのような間違い(フェイク)がどの程度の頻度で報道されているのか明らかにすることを目的とし、ファクトチェックを行った。

その結果、読売新聞と朝日新聞ともに、整備新幹線の建設費についての説明において、貸付料すなわち利用者による負担に言及せず、その建設費の大半

を国や自治体が税金で負担するという誤った説明がなされていた。

また、必ずしも間違いとは断定できないものの、財源の説明や事業効果の説明において、前提条件の説明が不十分かつ断定的であったり、比較対象や論理性が妥当でなかったりするなど、ミスリーディングと判定される内容が多く見られた。

公共事業を適切にすすめていくためには、こうして間違いやミスリーディングと判定された言説について、その発信元や世間に対して訴え、正していくことが求められよう。

ただし、今回のファクトチェックでは必ずしもミスリーディングとは判定できなかったが、一部の言説は詭弁とも分類できるようなものも見受けられ、例えば政治家の発言の詭弁度を分析した先行研究<sup>17)</sup>も参考にしつつ、その内容を検証し、公共事業をはじめとした政策的な議論が、事実に基づいた理性的で適切なものとなるような取り組みもまた必要とされよう。

なお、本稿での対象は、社説の数やそのテーマ、さらにはメディアの種類も限られており、内容の検証活動はより広範な形で展開していく必要がある。

### 謝辞

本研究は科学研究費助成事業(若手研究19K15117)の助成を受けたものです。ここに記し、謝意を表します。

### 参考文献

- 1) 田中皓介, 神田佑亮: 公共事業を巡る各種言葉のイメージ変化要因に関するパネル分析, 土木学会論文集 F4(建設マネジメント), Vol.70, No.4, pp.I\_13-I\_25, 2014.
- 2) 田中皓介, 中野剛志, 藤井聡: 公共政策に関する大手新聞社説の論調についての定量的物語分析, 土木学会論文集 D3, Vol.69, No.5, pp.353-361, 2013.
- 3) 田中皓介, 藤井聡: 米国一般教書演説を巡る大手新聞社の報道内容分析, 土木計画学研究・講演集, Vol.51, 2015.
- 4) 財務省: 日本の財政関係資料, [https://www.mof.go.jp/budget/fiscal\\_condition/related\\_data/201906\\_00.pdf](https://www.mof.go.jp/budget/fiscal_condition/related_data/201906_00.pdf) (参照 2019-10-01)
- 5) 日本報道検証機構: 来年度「公共事業費、大幅増」15か月予算では減, <https://web.archive.org/web/20170602231534/http://>

- archive.gohoo.org/alerts/131229/#more-3118 (参照 2019-10-01)
- 6) Tagami, T., Ouchi, H., Asano, H., Hanawa, K., Uchiyama, K., Suzuki, K., Inui, K., Komiya, A., Fujimura, A., Yanai, H., Yamashita, R. and Machino, A.: Suspicious News Detection Using Micro Blog Text, The 32nd Pacific Asia Conference on Language, Information and Computation, arXiv preprint arXiv:1810.11663, 2018.
  - 7) 読売新聞：読売新聞メディアデータ 2019, <https://adv.yomiuri.co.jp/download/PDF/mediakit/general/mediadata2019/mediadata2019.pdf> (参照 2019-10-01)
  - 8) 新聞通信調査会：第 11 回メディアに関する全国世論調査 (2018 年), <https://www.chosakai.gr.jp/wp/wp-content/themes/shinbun/asset/pdf/project/notification/yoron2018hokoku.pdf> (参照 2019-10-01)
  - 9) 田中皓介, 藤井聡：記者へのインタビュー調査に基づく公共事業を巡る報道バイアス生成要因の分析, 実践政策学, Vol.3, No.2, pp.181-194, 2017.
  - 10) FIJ：ファクトチェック・ガイドライン, <https://fij.info/introduction/guideline> (参照 2019-10-02)
  - 11) 財務省：社会資本整備, [https://www.mof.go.jp/about\\_mof/councils/fiscal\\_system\\_council/sub-of\\_fiscal\\_system/proceedings/material/zaiseia301016/04.pdf](https://www.mof.go.jp/about_mof/councils/fiscal_system_council/sub-of_fiscal_system/proceedings/material/zaiseia301016/04.pdf) (参照 2019-10-02)
  - 12) 長野県観光部：統計から見る長野県観光の現況, [https://www.pref.nagano.lg.jp/kankoki/kensei/soshiki/shingikai/ichiran/kanko/documents/1\\_01genkyo.pdf](https://www.pref.nagano.lg.jp/kankoki/kensei/soshiki/shingikai/ichiran/kanko/documents/1_01genkyo.pdf) (参照 2019-10-02)
  - 13) 北海道経済連合会：北海道新幹線札幌延伸に伴う効果と地域の課題, [https://web.archive.org/web/20141128100352/http://www.dokeiren.gr.jp/assets/files/pdf/teigen/2007\\_04sinnkansen-youyaku2.pdf](https://web.archive.org/web/20141128100352/http://www.dokeiren.gr.jp/assets/files/pdf/teigen/2007_04sinnkansen-youyaku2.pdf) (参照 2019-10-02)
  - 14) 日本政策投資銀行：北海道新幹線開業による北海道内への経済波及効果, [https://www.dbj.jp/pdf/investigate/area/hokkaido/pdf\\_all/hokkaido1410\\_01.pdf](https://www.dbj.jp/pdf/investigate/area/hokkaido/pdf_all/hokkaido1410_01.pdf) (参照 2019-10-02)
  - 15) 北海道総合政策部交通政策局新幹線推進室：北海道新幹線札幌延伸による経済波及効果調査事業の概要, <http://web.archive.org/web/20140502032600/http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/skt/chousa/sapporokouka.pdf>
  - 16) 斎藤太郎：「人口減少＝低成長」ではない～日本経済再浮上の第一歩は悲観論の払拭, <https://www.nli-research.co.jp/report/detail/id=52989?site=nli> (参照 2019-10-02)
  - 17) 山田慎太郎, 藤井聡, 宮川愛由：政治家の政治的言説における詭弁に関する実証的研究, 人間環境学研究, Vol. 14, No. 2, pp. 155-164, 2016.

(2019. 10. 04 受付)

## FACT-CHECKING ON NEWSPAPER EDITORIALS ABOUT PUBLIC WORKS

Kosuke TANAKA, Takuya WAKASUGI, Shintaro TERABE,  
Hideki YAGINUMA and Nang KANG