

ナラティブ型コミュニケーションが公共政策をめぐる政治心理に与える影響の研究

川端 祐一郎¹・浅井 健司²・宮川 愛由³・藤井 聡⁴

¹ 学生会員 京都大学大学院 工学研究科都市社会工学専攻 (〒615-8540 京都市西京区京都大学桂4)
E-mail: kawabata.yuichiro.78m@st.kyoto-u.ac.jp

² 学生会員 京都大学大学院 工学研究科都市社会工学専攻 (〒615-8540 京都市西京区京都大学桂4)
E-mail: asai@trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp

³ 正会員 京都大学大学院助教 工学研究科都市社会工学専攻 (〒615-8540 京都市西京区京都大学桂4)
E-mail: miyakawa@trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp

⁴ 正会員 京都大学大学院教授 工学研究科都市社会工学専攻 (〒615-8540 京都市西京区京都大学桂4)
E-mail: fujii@trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp

文学、哲学、言語学等の領域における研究成果を踏まえ、近年、心理学及び社会科学諸分野において、ナラティブ（物語）型の情報が受け手に与える心理的影響の研究が行われている。

本研究では、ナラティブ型情報を公共政策分野におけるコミュニケーション施策に応用する事を企図し、受け手側のナラティブに対する志向性と提示テキストの性質・構造が政治心理に与える効果についての仮説を措定した。そして、公共政策に関するシナリオ文章を用いた実験によりその仮説の検証を行った。

結果、ナラティブ志向性が政策コミュニケーションの効果に強い影響を及ぼすこと、テキストの性質・構造の効果はナラティブ志向性に依存している事等が示されると共に、効果的なナラティブ型情報の具体的な作成方法についてはより詳細な検討が必要であることが示唆された。

Key Words : *narrative, consensus building, communication, public policy*

1. はじめに

(1) 合意形成の重要性とナラティブ

よりよい公共政策を選択し、計画し、実行するためには、個々の政策の有効性を詳しく吟味することに加えて、それらの政策を実現するための合意形成の方法が検討されなければならない。しかも、住民参加型の政策決定の重要性などが指摘される現代の政策過程において必要とされるのは、行政組織内の意思決定プロセス内における合意のみならず、世論形成までもを含めた広い意味での合意形成である¹⁾。合意形成は、多数決のような機械的な意思決定方式とは異なり、ステイクホルダー（あるいはその代表者）間の利害調整やそのためのアイディア出しなどを柔軟なコミュニケーション・プロセスの中で行うことによって、「ほぼ全員の合意」を目指す意思決定技法であるとも言われる²⁾。こうした合意形成は、公共政策の中でも交通やエネルギー等のインフラ事業に代表されるように、大規模な投資と長期間の取り組みが必要で、かつ広い範囲の市民に対して影響を与える政策においてとりわけ重要となる。そして、合意形成の技法をより豊かで効果的なものとするためには、マスメディアによる情報発信が世論に与える影響や、政治・行政・市民の間

のコミュニケーションのありようを分析し、その特性を理解する努力が不可欠であろう。

ところで、公共政策における合意形成のためのコミュニケーション技法について考える上で示唆的な近年の研究領域の一つとして、心理学、経営学、医療などの分野におけるナラティブ（*narrative*、物語）研究が挙げられる。現代のナラティブ研究においては、ナラティブというものは、人間の認知能力やコミュニケーション能力の根源的な形式の一つであると見なされており^{3) 4) 5) 6) 7)}、この形式に則した情報処理を促すことで、効果的なコミュニケーションが実現することを示唆する実証研究の蓄積も進みつつある^{8) 9) 10) 11) 12) 13)}。また、政治学や公共政策の分野においてもこうしたナラティブの特質を応用するための試みや問題提起が行われている^{14) 15) 16) 17) 18)}、社会科学そのものの方法論として、人々の語るナラティブに耳を傾けたり、ナラティブ的に社会現象を描出することの意義を体系的に論じる試みも存在する^{19) 20) 21)}。

(2) 本研究の目的

本研究においては、ナラティブ型の情報の特性に関する既往研究の示唆に基づいて、公共政策に関する情報をナラティブ的に構成した場合とそうでない場合とで、情

報がその受け手に与える影響にどのような違いがあるかの検証を試みる。具体的には、「中央リニア新幹線の建設」という公共政策に関する共通の情報源から、ナラティブ的に構成したシナリオとそうでないシナリオを構成し、その読了効果を計測する。

またあわせて、情報がその受け手に与える影響は被験者のパーソナリティによっても変化すると考えられるため、ナラティブをめぐる個人の傾向を「ナラティブ志向性」として尺度化し、シナリオの読了効果に与える影響を検証する。

2. ナラティブ研究の系譜とその応用可能性

(1) ナラティブの効果に関する実証研究

近年ナラティブ型の言語理解に関する研究が盛んに行われるようになったことの一つのきっかけは、80年代に認知心理学者のJ.ブルーナーが、人間の心理におけるリアリティの形成の仕方には「ナラティブモード」と「論理科学モード」の2種類があり、いずれも認知能力の根源的な形式であると指摘したことである^{3) 4)}。人間はナラティブモードにおいて、認識対象となる物事に物語性を見出し、生き生きとしたリアリティを感じる事ができる。一方、論理科学モードにおいて人間は、対象世界に潜む一般的、普遍的な法則を探求し、物事の論理的な関係を明らかにしようとするのである。

ブルーナーのものを始めとして、ナラティブを人間の認知能力の根源的な形式の一つとして捉える理論は大きな影響力を持ち、90年代以降の心理学や社会科学においてナラティブ型の言語情報処理が果たす役割への注目が高まり、様々な実証研究が行われるに至っている。

ただし、ナラティブ型の情報をもたらす効果の実証的な研究の萌芽は、70年代に行われた「ストーリー・グラマー」研究にあると言ってよい。たとえばThomdykeらは、物語には(文法規則にも似た)一般的な構造が存在すると考え、ストーリー・グラマーのモデル(物語を構成するための、出来事の配列ルール)を提案し、実際にこのモデルに従った文章とそうでない文章とでは、記憶への定着、理解の深さ、印象の鮮明さに差が生じることを、実験を通じて明らかにした^{22) 23)}。

近年蓄積が進んでいる実証研究分野としては、「トランスポートーション」(Narrative Transportation)の研究が注目に値する。トランスポートーションとは、読者がテキストや音声として提示されるナラティブ情報に没入し、ナラティブの世界に自らが入り込んだかのように感じている状態を指す。Green & Brockは、読者がナラティブに没入した度合いを読後の質問によって計測するトランスポートーション尺度を開発し、トランスポートーション

の度合いが強ければ強いほど、読者はそのナラティブに示唆された価値観に影響を受け、態度を変容させやすいという効果を実験により示した^{24) 25)}。その後、このトランスポートーション尺度を用いた研究が、多くの研究者によって行われている^{26) 27) 28)}。

ストーリー・グラマー研究は、どちらかといえば言語情報の「形式」がナラティブ的であることの効果に関心をもつ実証研究であったが、トランスポートーション研究は、読者の心理がナラティブ的に活性化する(「ナラティブモード」に入る)ことの効果に関心を持つ実証研究である。既往研究においてこの両者のつながりに関する言及はほとんどないと言ってよいが、テキストの構成がテキストへの没入度合いを左右し、テキストへの没入度合いが信念や態度を変化させるのだとすれば、ストーリー・グラマー研究とトランスポートーション研究を一続きのモデルに組み込む形で理解することも可能であろう。

(2) 公共政策への応用研究の必要性

さて従来のナラティブ研究は、文学理論や、心理学における言語理解の分野などで行われているものが多く、「公共政策分野におけるナラティブ型情報の活用可能性」を検証する実証研究はほとんど行われていないと言ってよい。上述のトランスポートーション研究において、題材や態度の測定に「政策」という視点が登場する場合があるものの^{24) 26)}、明確に政策的場面での応用を企図した研究となっているわけではない。

また、政策への実践的な応用を目指す場合、情報をどのように構成すれば「ナラティブ」としての効果を持つのかを知る必要があるため、「ナラティブとはどのような形式を持つ情報を指すのか」を明確に定義し、その定義に則った操作の効果が検証されなければならない。しかしトランスポートーション研究においては、情報の形式(文章の提示スタイル、文章の構成、言葉遣い)を操作することで没入度合いに生まれる差を検証している場合があるものの、こうした形式の操作そのものは主題化されることが少なく、また有意な効果が検出されていない場合も多い。ナラティブ・トランスポートーション研究の主題はあくまで、ナラティブ世界への没入の結果として情報の受け手の心理にもたらされる効果の検証であって、「強い没入をもたらす情報の形式」についての系統だった研究となっているわけではない。

3. 実験目的と理論仮説

(1) ナラティブ型情報(ナラティブ性)の定義

ナラティブ型の情報がその受け手に対して独特の効果

を持ち得ることを検証するには、第一に、ナラティブ型情報（あるいは情報のナラティブ性）とな何なのかを定義しなければならない。

ナラティブとは何であるかという問いに対する答えは研究者により様々であり、統一的な定義づけがなされていないが、「出来事を時系列に並べる」という点がナラティブの必須要素であると規定している例は多い^{29) 30) 31)}。

また、たとえば先に挙げたストーリー・グラマーに関する Thomdyke の研究では、物語の最も大きな構成単位は、Settings（状況設定）、Theme（物語全体のテーマ、とくに主人公の目標）、Plot（出来事の配列、筋書き）、Resolution（目標の達成）であるとされているが、全体が「目標」の「達成」に向かう構成となっている点が注目される。物語には目標達成型の構成を持たないものも多いという指摘は存在するが³²⁾、これはより広く登場人物の「意図」をめぐる事態の展開の描写であると理解することで、様々な研究との間に整合性を見出すことができる。

たとえば、言語理解の研究においては、人間がテキストを深く理解する際には「状況モデル」と呼ばれる心的なイメージが構築されることが示唆されているが、Zwaan & Radvansky によれば、状況モデルは「空間」「因果関係」「意図」「主体（や対象物）の同一性」「時間」という5つの状況的次元から構成される^{33) 34)}。井関 & 川崎は、「物語文」の読解においては「説明文」の読解と異なり、「意図性」が状況モデルの構築に大きく寄与していることを実証的に明らかにしている³⁵⁾。このことは、ブルーナーが、物語とは登場人物の「意図」の変転を取り扱うものであり、意図は他のものに還元して説明することが不可能な「根源的」な単位であるとして、意図の描写を重視したこととも一致する³⁾。つまりナラティブの読解とは、「意図」が強調された状況モデルを形成し更新していくような体験であると理解することができるのである。

なお、状況モデルの5つの次元のうち「空間性」は、「時間性」や「意図性」に比べて状況理解に及ぼす負荷が小さいとされる³⁵⁾。また「因果性」の影響について既往研究からは一貫した結果が得られておらず、物語文と説明文を分かち基準として決定的とも考えられない（物語文であれ説明文であれ、因果関係の描写は多分に含まれる）。

したがって本研究においては、「時間性」「主体の同一性」「意図性」が情報のナラティブ性の重要な構成要素であると想定した。なお、「主体」なくしてはその「意図」が描写できないこと、また「意図」が描写されない「主体」は「主体」としての役割を演じ得ないと考えられることから、本研究では両者を合わせて「主体意図性」と捉えることとした。つまり本研究においては、

「時間性」が明確であり時系列で出来事が整理されていることと、「主体意図性」が強調され活動主体の意図が明確であることの二つをもって、情報の「ナラティブ性」と定義することとする。

(2) 予想される効果

ストーリー・グラマーに関する既往の実証研究では、ストーリー・グラマーに従って構成された文章は、読者に対してより鮮明な印象を与え、記憶に残りやすく、内容の理解が正確であるとの結果が得られている^{22) 23)}。また、ブルーナーやリクールらによる理論研究においても、ナラティブというものは人間が世界にリアリティを感じ、その意味を理解するための形式や枠組の一つであるとされており、ナラティブという形式に従って情報が構成・伝達されることで、物事のイメージが明確になり、その意味に関する納得を高める可能性が示唆されている^{3) 4) 6)}。トランスポートーションの研究においては、読者が物語世界の登場人物と自分自身を同一化し、物語世界の出来事を実際の出来事のように感じることや、その結果として登場人物に関係のある物事を好意的に評価するようになり、物語に示唆される価値観への賛同が生じやすくなること等が明らかになっている^{24) 25) 26) 27) 28)}。

本研究においては、こうした既往研究の示唆を総合し、公共政策に関する情報をナラティブ型に構成し提示することによって、

- ・政策の内容を明確に伝え、より鮮明な印象（以下「印象鮮明性」と呼ぶ。）を与える
 - ・政策の意義に対する納得感（以下「納得性」と呼ぶ。）を増進する
 - ・政策に対する関心を高める（以下「関心向上性」と呼ぶ。）
 - ・政策を自分自身と関連づける当事者意識（以下「自我関与性」と呼ぶ。）を高める
- という効果が存在すると想定した。

(3) ナラティブ志向性

同じ情報に接した場合でも、情報の受け手のパーソナリティ的要因によって、読了の効果は異なることが予想される。たとえば、ブルーナーがいう「ナラティブモード」に属するような、具体的で生き生きとした描写を好む受け手もいれば、「論理科学モード」に属するような、抽象的で論理的な説明を好む受け手もいるはずである。したがって、ナラティブ型情報の読了効果の計測とあわせて、ナラティブ型情報に対する志向性（以下「ナラティブ志向性」と呼ぶ。）を計測し、両者をともに考慮した分析を行う必要がある。

ただし、ナラティブ志向性にも様々な方向性があり得るであろう。本研究ではナラティブ志向性を、ナラティ

的に情報を構成した人に伝える能力（以下「ナラティブ伝達能力」と呼ぶ。）、受け取った情報をナラティブ的に理解する能力（以下「ナラティブ感得能力」と呼ぶ。）、日常におけるナラティブ型コンテンツへの接触経験（以下「ナラティブコンテンツ経験度」と呼ぶ。）、日常におけるナラティブ型のコミュニケーション実践経験（以下「日常ナラティブ経験度」と呼ぶ。）の4つの尺度に区別して計測することとした。

(4) 仮説

以上をまとめると、本研究の理論仮説は次のとおりである。

仮説 1：公共政策に関する情報をナラティブ性の強い文章として構成した場合、ナラティブ性が弱い場合に比べて、情報の受け手は当該政策の内容についてより鮮明な印象を抱き、政策の実施についてより高い納得感を覚え、政策への興味・関心がより高まり、政策により強い当事者意識を抱く。

仮説 2：公共政策に関する情報をナラティブ性の強い文章として構成し伝達することの効果は、情報の受け手のナラティブ志向性（ナラティブ伝達能力、ナラティブ感得能力、ナラティブコンテンツ経験度、日常ナラティブ経験度）が高いほど、より顕著に表れる。

4. 実験方法

(1) 概要

仮説を検証するため、独自に作成した「リニア中央新幹線の建設」をテーマとする政策シナリオを用い、その読了効果を計測する実験を Web 調査により行った。

本実験ではまず、読書量、学歴、政治・経済・公共政策に対する関心など、実験結果に影響を及ぼすことが想定される個人特性（以下「パーソナリティ」と呼ぶ。）を測定した上で、独自に作成した質問項目によりナラティブ志向性（ナラティブ伝達能力、ナラティブ感得能力、ナラティブコンテンツ経験度、日常ナラティブ経験度）を測定した。次に参加者に対して、実験条件ごとにシナリオの読解を要請した。実験条件は、シナリオの「ナラティブ性」の強弱（2水準）及び教示文による精緻な読解の要請（以下「精緻化」と呼ぶ。）の有無（2水準）の組み合わせからなる4群とした。参加者に対しシナリオの読了を要請した後、従属変数となるシナリオ読了効果（印象鮮明性、納得性、関心向上性、自我関与性）を独自の質問項目により測定し、ナラティブ型情報提示の効果を検証した。

(2) 実験刺激（政策シナリオ）の作成

a) 題材の選定

刺激として実験に用いるテキスト素材は、リニア中央新幹線の建設を題材とする政策シナリオとし、同政策に関する公開情報（2013年11月までのもの）を収集し整理した上で、いずれも独自に書き起こしたものである。当該テーマを選定した主な理由としては、新幹線のような交通インフラの建設は公共政策の中でも幅広い地域に影響があり、予算規模が大きくプロジェクト期間も長いこと、「広範な合意を、長期に渡って持続させるために、コミュニケーション技法を工夫すること」の必要性が高い領域であること、本研究はナラティブ型コミュニケーションを実践的に活用する方法を明らかにすることを目指すものであり、今後実際に実現に向かうとされる公共政策プロジェクトに関する情報を用いて実験を行うことが有益であると考えられたことが挙げられる。またに用いる題材は、多くの被験者が関心を持ち得る話題である一方で、（関心向上の効果を計測するため）被験者の事前の知識が豊富でないことが望ましい。リニア中央新幹線については、2013年時点では、構想発表などによって徐々に関心が高まりつつあるものの、具体的内容に関する報道はさほど充実しておらず、政策論争として大きな盛り上がりを見せているわけではなかったため、適切であると判断した。

b) シナリオの作成手順

リニア中央新幹線をテーマに、既に述べた仮説に基づいて、「ナラティブ性の強弱（あるいは強弱）」により2つのシナリオを作成することとした。

各シナリオの作成手順は次のとおりである。まず、テーマに関連した情報を公開の資料から収集する。次に、関連性の高い情報を数行程度のユニットとして整理し、この情報ユニットの配列によってシナリオを構成する。

本研究ではナラティブ性を「時間性」と「主体意図性」が強調されていることとして定義した。時間性の強弱については、情報ユニットを時間軸に沿って構造化するか、情報のカテゴリ（「政策の意義」「技術」「スケジュール」など）によって構造化するかによって区別した。主体意図性の強弱については、具体的な人物名を明確に挙げるかどうかや、人物の目的達成意識を強調するかどうかによって、表現の差異を作り出した。

なお、時間性の強弱×主体意図性の強弱の計4本のシナリオを作成したが、Web調査のデータ集計後に、表示の問題から「時間性強×主体意図性弱」及び「時間性弱×主体意図性強」のシナリオが他のシナリオと比較不可能であることが判明したため、本研究では「時間性強・主体意図性強」及び「時間性弱・主体意図性弱」のシナリオを分析対象とした。

(3) 被験者

Web 調査会社を通じて、全国の男女 480 名を対象に調査を行った。後述する各条件群に、年齢階層は 20～39 歳、40～59 歳、60 歳以上の 3 つの階層からそれぞれ同数、性別も男女同数を無作為に割り付けた。ただし上述の問題から、結果的に分析対象は全体の半数 (N=240) となった。

(4) 実験計画

実験計画は、「シナリオ」(ナラティブ性強/弱) × 「読解精緻化」(精緻な読解の要請あり/なし) の 2 要因被験者間計画である。

読了効果を従属変数とし、印象鮮明性、関心向上性、納得性、自我関与性を、独自に作成した質問項目により尺度化し計測した。またあわせて、被験者のナラティブ志向性をナラティブ伝達能力、ナラティブ感得能力、ナラティブコンテンツ経験度、日常ナラティブ経験度を独自に作成した質問項目により計測し、データ分析時に考慮することとした。

なお、読解精緻化とは、シナリオの読解にあたり、事前の教示文によって精緻で丁寧な読解を指示する群と、指示しない群の区別である。たとえば、ナラティブ型の情報提示は「時系列」に沿って情報が整除されていることを重要な特徴の一つとするが、被験者がシナリオを繰り返し丁寧に読解した場合、時間軸の不明瞭なシナリオであっても自らの想像によって時系列を読み取り、ナラティブ性を構成することが可能になると想定したため、この区別を設けることとした。

(5) 手続き

全ての被験者は、Web 画面を通じて、まずパーソナリティ (表 1) 及びナラティブ志向性 (表 2～表 5) に関する質問群への回答を行う。ナラティブ志向性については「非常に当てはまる」から「全く当てはまらない」までの 7 件法による回答とした。

その後シナリオの読解へと進むが、「精緻化」条件に割り付けられた被験者は、画面上に「次に下記の文章を、内容がしっかりとご理解いただけるように、ゆっくりお読みください。読了にはおおよそ 5～10 分かかります。以下の画像をクリックし、大きな画像をご覧になってからお答えください。」という教示文が表示され、シナリオ読了後には「先ほどの文章を、しっかりお読みいただけましたか。もしまだ曖昧なところがあれば、もう一度、目を通してください。内容は先ほどと同じです。」という教示文とともに、再びシナリオが表示される。

一方、「非精緻化」条件のシナリオ読解を割り付けられた被験者は、画面上に「次に、下記文章をさっとお目通し頂いた上で、次の質問に進んで下さい。読了にはお

よそ 5～10 分かかります。」という教示文が表示され、読了後に再びシナリオが表示されることはない。

シナリオ読了後、すべての被験者が読了効果 (印象鮮明性、納得性、関心向上性、自我関与性) に関する質問へと進む。質問項目は表 6～表 9 の通りであり、それぞれ「非常に当てはまる」から「全く当てはまらない」までの 7 件法により回答を行う。読了効果の回答を開始した後は、シナリオを再読することはできないよう設計した。最後に、回答者のその他属性として、年齢、性別、居住地、学歴に関する回答を要請した。

表 1 パーソナリティに関する質問と回答

質問	回答
1. 経済問題に関心がある	「非常に当てはまる」から「全く当てはまらない」までの 7 件法
2. 政治問題に関心がある	
3. どの媒体から政治や経済に関する情報を得るか	テレビ/新聞/インターネット/書籍/その他/ほとんど情報を得ない (排他)
4. 平均的な一か月の読書量	0 冊/1～3 冊/4～6 冊/7～9 冊/10 冊～

表 2 ナラティブ伝達能力 (*は逆転項目)

質問
1. 簡単な「たとえ話」をすることで、相手にわかってもらえることが多い
2. 人に何かを説明するとき、ややこしい内容であっても、全体を簡単に「要約」して話すのが得意だ
3. 人に何かを説明するとき、前後の脈絡や拝啓を必ず含めるようにしている
4. 自分が経験した過去の出来事を思い出し、時間の流れに沿ってくわしく説明するのが得意だ
5. 会話の中で、「おもしろいエピソード」で人の関心をつかむことが多い
6. 人に何かを説明するとき、「なるほど!」と思わせるような話の筋書きを考えるのが、我ながら得意だと感じる人が多い
7. 人に何かを説明するとき、自分の経験談を交えることが多い
8. ついつい、具体例のない抽象的な話をしてしまいがちだ*
9. 出来事を人に伝えるとき、なるべく相手が鮮明にイメージできるように描写することを心がけている
10. 出来事を人に伝えるとき、「始まり→中間→終わり」「振り→落ち」のように、構成や展開をきちんと意識して話すことが多い

表 3 ナラティブ感得能力 (*は逆転項目)

質問
1. 人の話や文章の「要点」をまとめて理解するのが得意だ
2. 相手の会話の内容がつかみ辛いとき、「たとえ話」をされることで、なるほどと腑に落ちることが多い
3. 小説、映画、漫画、ドラマなどを鑑賞していて、ストーリーの「流れ」についていけなくなることもある*
4. 抽象的で、「具体例」のない話は、聞いていてイライラする
5. 何事も、その前後の「脈絡」がないと、さっぱりわからない
6. 文字の情報しかなくても、その描写内容を鮮明にイメージすることができる
7. 自分は、小説、映画、漫画、ドラマなどを鑑賞するとき、その作品の世界にどっぷり入り込んでしまう方である
8. 他人の経験談や教訓を聞いて、自分の生活や人生の中でも生

9.	人の体験談を聞いていて、その情景や場面がはっきりイメージできずに困ることがある*
10.	「歴史」は、あくまで過去の話にすぎず、今の物事の理解には役立たないと思う*

表4 日常ナラティブ経験度 (*は逆転項目)

質問	
1.	家族や友人などへのメールや電話で、「最近あった身近な出来事」について、長々と書いてしまう(話してしまう)ことがある
2.	家族や友人などが、昔話や思い出話を語っているのを聞くのは楽しい
3.	自分の将来について、「こうなって、こうになりたい」と具体的なストーリーを誰かに語ったことがある
4.	友人や知人についてのうわさ話をして盛り上がるのがよくある
5.	面白い出来事があったとき、友人や家族に、その場面を臨場感たっぷりに再現するようにして話すことがある

表5 ナラティブコンテンツ経験度 (*は逆転項目)

質問	
1.	小説、映画、漫画、ドラマなどの作品を鑑賞するのが好きだ
2.	歴史はおもしろいと思う
3.	ドラマや映画よりも、ニュース番組や討論番組のほうが好きだ*
4.	学校の国語の授業では、評論文よりも物語文の読解が得意だった
5.	小説や漫画を読むよりも、新聞やネットのニュースを読んでいるほうが楽しい*

表6 印象鮮明性 (*は逆転項目)

質問	
1.	この文章を読んで、リニア中央新幹線の建設が進められていく明確なイメージが湧いた
2.	この文章を読んで、リニア中央新幹線のプロジェクトを推進してきた人たちの思いが伝わってきた
3.	この文章を読んでも、リニア中央新幹線の建設が、今まさに実現しようとしているという実感はまだ湧かない*
4.	この文章を読んで、リニア中央新幹線が実現していく流れが、ドラマチックに感じられた
5.	リニア中央新幹線が開通し、実際に人々が利用している姿が、目に浮かぶようだ
6.	この文章を読んでいて、話の内容に心が引き込まれるように感じた

表7 納得性 (*は逆転項目)

質問	
1.	この文章を読んで、リニア中央新幹線を建設するプロジェクトの全体像が、よく理解できた
2.	この文章を読んで、リニア中央新幹線がなぜ必要とされているのかについて、なるほどと納得できた
3.	リニア中央新幹線とはどんなもので、何のために作るのかについて、自分でも人に簡潔に説明できると思う
4.	リニア中央新幹線は、日本経済の発展や生活の向上に、大きな貢献をすると思う
5.	リニア中央新幹線については、まだ、わからないことが多い*
6.	今後、この文章に書かれている通りに、リニア中央新幹線が実現していくかどうかは疑問である*

表8 関心向上性 (*は逆転項目)

質問	
1.	この文章を読んで、リニア中央新幹線についての関心が、読む前よりも湧いてきた
2.	この文章を読んで、リニア中央新幹線についてもっと知りたいと感じた
3.	この文章を読んで、リニア中央新幹線を建設することの必要性について、誰かと話してみたくなった
4.	この文章を読んで、鉄道をはじめとする交通インフラ全般について、関心が湧いてきた

5.	リニア中央新幹線の整備が、今後、予定通りに実現していくのが気になる
6.	今後、リニア中央新幹線に関するニュースや記事があれば、つい見てしまいそうだ

表9 自我関与性 (*は逆転項目)

質問	
1.	この文章を読んで、リニア中央新幹線をより身近に感じるようになった
2.	リニア中央新幹線を利用するかどうか分からないので、自分にはあまり関係がない話だと感じた*
3.	国内の交通インフラを強化していくことは、わたしたち国民の責務であると感じる
4.	リニア中央新幹線の整備よりも、もっと自分に身近な問題のほうが大切だ*
5.	世界最速の超電導リニア鉄道が実現することを、私も誇りに思う
6.	リニア中央新幹線を、必ず成功させなければならないと思った

注) 表2-表9はいずれも「非常に当てはまる」から「全く当てはまらない」までの7件法

5. 実験結果

(1) 分析の準備

シナリオ読了効果の全調査項目に対して同じ番号を連続して回答していた 26 名分のデータを除外した。以降、残った 214 名分のデータを用いて分析を行う。

ナラティブ志向性及び読了効果の各尺度は、「非常に当てはまる=7」～「全く当てはまらない=1」（ただし逆転項目は「非常に当てはまる=1」～「全く当てはまらない=7」）として合計得点を算出した。

(2) 基本統計量と尺度の信頼性

ナラティブ志向性及びシナリオ読了効果の各尺度に関する、基本統計量と信頼性分析の結果は表 10 及び表 11 の通りである。ナラティブコンテンツ経験度の他はいずれも $\alpha > .65$ となり一定程度の信頼性が認められたが、ナラティブコンテンツ経験度については $\alpha = .279$ となり、一部項目を除外しても $\alpha = 0.6$ を上回らなかったため、分析対象から除外することとした。

(3) ナラティブ性、精緻化有無と読了効果

まず、情報のナラティブ性をシナリオ読了効果に及ぼす影響を検証するために、ナラティブ性（強弱）を要因とする 1 要因分散分析を行った。表 12 のとおり、いずれのシナリオ読了効果に対してもナラティブ性の主効果は有意とならず、仮説 1 は支持されなかった。

また、精緻化の有無がシナリオ読了効果に及ぼす影響を検証するために、精緻化の有無を要因とする 1 要因分散分析を行ったが、いずれのシナリオ読了効果に対しても精緻化の有無の主効果は有意とならなかった。なお、表 13 のとおり、精緻化の有無がシナリオ読了効果には

とんど影響を及ぼさないことが示唆されたため、以降は精緻化の有無を考慮せずに分析を行う。

表 10 基本統計量

		ナラティブ		非ナラティブ	
		精緻 M SD	精緻 M SD	非精緻 M SD	非精緻 M SD
ナラティブ伝達能力		4.29 0.78	4.22 0.85	4.10 0.93	4.10 0.92
ナラティブ感得能力		4.44 0.63	4.48 0.54	4.40 0.53	4.38 0.59
日常ナラティブ経験度		3.85 0.82	3.86 0.92	3.77 0.98	3.67 0.87
ナラティブコンテンツ経験度		4.26 0.65	4.36 0.73	4.23 0.57	4.40 0.77
シナリオ読了効果	印象鮮明性	4.11 0.83	4.09 0.79	4.24 0.79	4.05 0.82
	納得性	4.12 0.7	3.97 0.83	4.16 0.81	4.06 0.48
	関心向上性	4.07 1.06	4.11 1.11	4.23 0.81	4.00 1.12
	自我関与性	3.83 1.04	3.69 1.05	3.93 0.99	3.88 0.96

表 11 信頼性分析結果

	尺度	α
ナラティブ志向性	ナラティブ伝達能力	0.886
	ナラティブ感得能力	0.651
	日常ナラティブ経験度	0.707
	ナラティブコンテンツ経験度	0.279
シナリオ読了効果	印象鮮明性	0.791
	納得性	0.718
	関心向上性	0.900
	自我関与性	0.839

表 12 ナラティブ性を要因とする一要因分析結果

	ナラティブ性の主効果		
	F(n1,n2)=	F値	P
印象鮮明性	F(1,212)=	0.795	0.373
納得性	F(1,212)=	0.920	0.338
関心向上性	F(1,212)=	2.063	0.152
自我関与性	F(1,212)=	2.703	0.101

表 13 精緻化の有無を要因とする一要因分析結果

	精緻化の主効果		
	F(n1,n2)=	F値	P
印象鮮明性	F(1,212)=	0.019	0.891
納得性	F(1,212)=	0.271	0.603
関心向上性	F(1,212)=	1.254	0.264
自我関与性	F(1,212)=	0.028	0.867

(4) ナラティブ性、ナラティブ志向性と読了効果

続いて、ナラティブ志向性を考慮した場合のナラティブ性の影響を検証するために、ナラティブ性の強弱、ナラティブ志向性の各尺度得点の高低を要因とした 2 要因分散分析を行った。ここでナラティブ志向性の高低は、それぞれの尺度（ナラティブ伝達能力、ナラティブ感得能力、日常ナラティブ経験度、ナラティブコンテンツ経

験度）に関して、得点の平均値が当該尺度の全被験者平均値よりも大きい被験者を「高」、小さい被験者を「低」としてそれぞれ 2 群に分けている。

表 14 のとおり、ナラティブ志向性のいずれの尺度を考慮した場合であっても、ナラティブ性のシナリオ読了効果に対する主効果は有意とはならなかった。

次に、ナラティブ志向性の効果についてみると、「ナラティブ伝達能力」の主効果が「印象鮮明性」「納得性」「関心向上性」「自我関与性」の全てのシナリオ読了効果に対して有意となった（それぞれ、 $F(1, 212)=4.75, p<.01, F(1, 212)=8.53, p<.01, F(1, 212)=13.92, p<.01, F(1, 212)=8.81, p<.01$ ）。また、「ナラティブ性」と「ナラティブ伝達能力」による交互効果が「納得性」に対して有意傾向（ $F(1, 212)=2.74, p<1.0$ ）を示した。ここで、「ナラティブ伝達能力」の高低別に、「納得性」の差について t 検定を行った。その結果、表 15 のとおり、ナラティブ伝達能力が高の場合には、ナラティブ性強弱のグループ間の差に有意傾向が見られた（ $t = 1.962, p<.1$ ）。

「ナラティブ感得能力」は「印象鮮明性」「納得性」「関心向上性」に対して主効果がそれぞれ有意となった（それぞれ、 $F(1, 212) = 8.27, p < .05, F(1, 212) = 10.82, p < .05, F(1, 212) = 8.51, p < .05$ ）が、「自我関与性」に対する主効果は有意ではなかった。また、「ナラティブ性」と「ナラティブ伝達能力」による交互作用が「納得性」に対して有意傾向（ $F(1, 212) = 3.39, p < .1$ ）を示した。ここで、「ナラティブ感得能力」の高低別に、「納得性」の差について t 検定を行った。その結果、表 16 のとおりナラティブ伝達能力が高の場合には、ナラティブ性の強弱のグループ間で有意な差が示された（ $t = 2.118, p < .05$ ）。

最後に、「日常ナラティブ経験度」の主効果は「関心向上性」に対して有意となった（ $F(1, 212)=7.39, p<.01$ ）が、「印象鮮明性」「納得性」「自我関与性」に対しては有意とはならなかった。その一方で、シナリオ読了効果に対する「ナラティブ性」と「日常ナラティブ経験度」の交互作用が「印象鮮明性」「納得性」「自我関与性」に対して有意（それぞれ、 $F(1, 212)=6.56, p<.01, F(1, 212)=7.78, p<.01, F(1, 212)=7.08, p<.05$ ）となった。ここで、「日常ナラティブ経験度」の高低別に、「印象鮮明性」「納得性」「自我関与性」の差について t 検定を行った。その結果、表 17 より、日常ナラティブ経験度が高の場合にはナラティブ性の強弱間で有意な差が示された（それぞれ、 $t=2.371, p<.05, t=2.901, p<.05, t=2.274, p<.05$ ）。

表 14 ナラティブ性及びナラティブ志向性を要因とする二要因分析結果

	ナラティブ性の主効果			ナラティブ伝達能力の主効果			交互作用		
	F(n1,n2)=	F値	P	F(n1,n2)=	F値	P	F(n1,n2)=	F値	P
印象鮮明性	F(1,212)=	0.93	0.337	F(1,212)=	4.75**	0.030	F(1,212)=	2.48	0.117
納得性	F(1,212)=	1.56	0.213	F(1,212)=	8.53***	0.004	F(1,212)=	2.74*	0.099
関心向上性	F(1,212)=	0.63	0.428	F(1,212)=	13.92***	0.000	F(1,212)=	1.24	0.267
自我関与性	F(1,212)=	0.62	0.433	F(1,212)=	8.81***	0.003	F(1,212)=	0.84	0.361

	ナラティブ性の主効果			ナラティブ感得能力の主効果			交互作用		
	F(n1,n2)=	F値	P	F(n1,n2)=	F値	P	F(n1,n2)=	F値	P
印象鮮明性	F(1,212)=	1.13	0.289	F(1,212)=	8.27***	0.004	F(1,212)=	0.05	0.819
納得性	F(1,212)=	2.55	0.112	F(1,212)=	10.82***	0.001	F(1,212)=	3.39*	0.067
関心向上性	F(1,212)=	0.63	0.427	F(1,212)=	8.51***	0.004	F(1,212)=	0.01	0.912
自我関与性	F(1,212)=	0.55	0.461	F(1,212)=	2.51	0.115	F(1,212)=	0.06	0.811

	ナラティブ性の主効果			日常ナラティブ経験度の主効果			交互作用		
	F(n1,n2)=	F値	P	F(n1,n2)=	F値	P	F(n1,n2)=	F値	P
印象鮮明性	F(1,212)=	0.31	0.581	F(1,212)=	0.96	0.329	F(1,212)=	6.56**	0.011
納得性	F(1,212)=	0.67	0.414	F(1,212)=	0.01	0.928	F(1,212)=	7.78***	0.006
関心向上性	F(1,212)=	0.10	0.758	F(1,212)=	7.39***	0.007	F(1,212)=	2.51	0.114
自我関与性	F(1,212)=	0.06	0.801	F(1,212)=	2.08	0.151	F(1,212)=	7.08***	0.008

*p<.1, **p<.05, ***p<.01

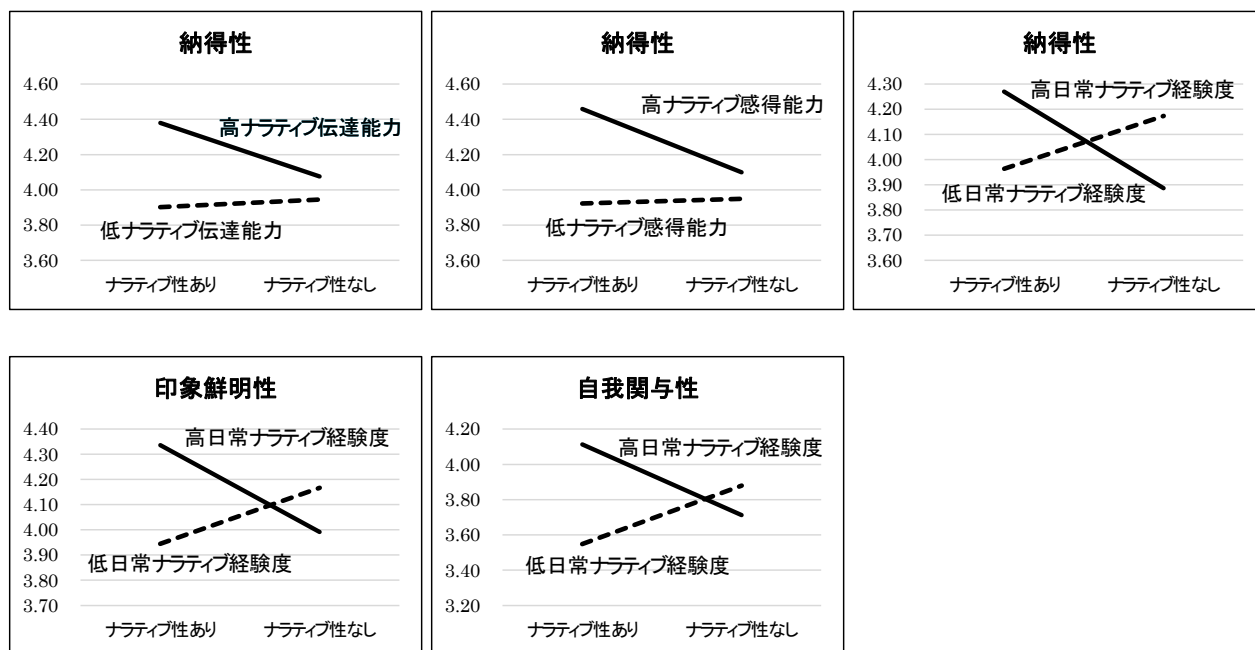


図 1 ナラティブ性及びナラティブ志向性を要因とした二要因分散分析における交互作用

表 15 ナラティブ伝達能力の高低別のシナリオ読了効果の t 検定結果

ナラティブ伝達能力高	t(n)=	t値	P
印象鮮明性	t(113)=	1.722*	0.088
納得性	t(113)=	1.962*	0.052
関心向上性	t(113)=	1.333	0.185
自我関与性	t(113)=	1.163	0.247

ナラティブ伝達能力低	t(n)=	t値	P
印象鮮明性	t(97)=	-0.468	0.641
納得性	t(97)=	-0.313	0.755
関心向上性	t(97)=	-0.232	0.817
自我関与性	t(97)=	-0.97	0.923

*p<.1, **p<.05, ***p<.01

表 16 ナラティブ感得能力の高低別のシナリオ読了効果の t 検定結果

ナラティブ感得能力高	t(n)=	t値	P
印象鮮明性	t(92)=	0.508	0.613
納得性	t(92)=	2.118**	0.037
関心向上性	t(92)=	0.419	0.676
自我関与性	t(92)=	0.304	0.762

ナラティブ感得能力低	t(n)=	t値	P
印象鮮明性	t(118)=	1.064	0.289
納得性	t(118)=	-0.2	0.842
関心向上性	t(118)=	0.741	0.460
自我関与性	t(118)=	0.803	0.424

*p<.1, **p<.05, ***p<.01

表 17 日常ナラティブ経験度の高低別の
シナリオ読了効果の t 検定結果

日常ナラティブ経験度高	t(n)=	t値	P
印象鮮明性	t(120)=	2.371**	0.019
納得性	t(120)=	2.901**	0.004
関心向上性	t(120)=	1.428	0.156
自我関与性	t(120)=	2.274**	0.025

日常ナラティブ経験度低	t(n)=	t値	P
印象鮮明性	t(90)=	-1.334	0.186
納得性	t(90)=	-1.226	0.223
関心向上性	t(90)=	-0.86	0.392
自我関与性	t(90)=	-1.548	0.125

*p<.1, **p<.05, ***p<.01

6. 考察

(1) ナラティブ性の効果

本研究では、「時間性」及び「主体意図性」が強調された文章を「ナラティブ型情報」と定義し、公共政策をめぐる情報をナラティブ性の強い文章によって提示することで鮮明な印象が得られ、納得度が増し、関心が向上し、当事者意識が芽生えるとの仮説を措定したが、ナラティブ性を要因とする一要因分散分析の結果からは、仮説が支持されなかった。

この原因としては、実験に使用したナラティブ型/非ナラティブ型のシナリオ間において、時間性及び主体意図性の表現の差が十分ではなかったことが考えられる。本研究においては、「ナラティブ性」の定義を明確にし、厳密な比較を行うため、伝達する情報の内容及び量はほぼ共通のままにして、時系列を重視した配列方法と、行動主体及びその意図の明確化という最小限の操作のみを行っている。また、非ナラティブ型のシナリオにおいても、意味の通る完全な文章となるよう配慮して文章を構成した。この結果、シナリオ間の読了効果の差は極めて小さいものとなった。

最小限の操作に留めたのは、他分野の既往研究にはたとえばドラマとニュースのように（題材は同じであっても）内容そのものが大きく異なる刺激を用いた実証研究が存在するが³⁶⁾、このような場合、得られた効果がナラティブ性の強弱によるものであるとは言い切れないと考えられるためである。また、情報の内容を共通にして配列の構造のみを操作した既往研究も存在するが^{22) 23)}、完全な物語文と構造を崩した物語文の比較を行っているため、ナラティブ性というよりも単に文章としての完全性の違いである可能性も否定できず、完全に意味の通るシナリオ同士の比較を行うことが望ましいと考えた。

また、今回用いたシナリオの素材となった情報が、「リニア中央新幹線の建設」をめぐる技術と政策の変遷を内容とし、そもそも抽象的かつ説明的なものであったため、情報の要素を時系列に配置し、登場人物やその

意図を可能な限り明確化しても、被験者を物語の世界に引き込むような強いナラティブ性は生まれにくかったものと思われる。ただしこれは公共政策に関する素材を扱う限りは避け難い問題であるともいえ、今後、実験手法のさらなる工夫を検討する必要がある。

(2) ナラティブ志向性の効果

a) ナラティブ志向性尺度

本研究では、仮説 2 のとおり、ナラティブ志向性の高低によって情報のナラティブ性の効果が異なる（ナラティブ性とナラティブ志向性の間に、シナリオ読了効果に対する交互作用が存在する）ことを想定した。独自に作成した項目により測定したナラティブ志向性のうち、ナラティブコンテンツ経験度については尺度としての信頼性が認められなかったが、ナラティブ伝達能力、ナラティブ感得能力、日常ナラティブ経験度については一定の信頼性が認められ、かつシナリオ読了効果に対して有意な影響を及ぼしていた。

b) ナラティブ伝達能力

2 要因分散分析を行ったところ、ナラティブ伝達能力は全ての読了効果に対して有意な主効果を持つものの、ナラティブ性の主効果はここでも確認されなかった。ただし、ナラティブ性とナラティブ伝達能力の交互作用が、「納得性」に対して有意傾向を示した。ここでナラティブ伝達能力の高低別、ナラティブ性の強弱別に「納得性」の値をみると、ナラティブ伝達能力の高い被験者がナラティブ性の強いシナリオを読んだ際の納得性が最も高い値を示しており、これは、本研究の仮説 2 を部分的にはあるが支持する結果といえる。

これらの結果は、ナラティブ伝達能力（知識や考えをナラティブ的に構造化し、他者への伝達や説得をする能力・傾向）の高い人々は、そうでない人々と比べて、受け取る情報のナラティブ性の強弱に関わらず、その情報に対してより鮮明な印象を抱き、納得や関心が強化され、身近な問題として捉える可能性を示唆している。一方で、ナラティブ伝達能力が高い被験者に対して情報を提示する場合、「納得感」については、ナラティブ性を有するシナリオで説明する効果が高いことが示唆された。

c) ナラティブ感得能力

ナラティブ性とナラティブ感得能力に関する 2 要因分散分析では、「印象鮮明性」「納得性」「関心向上性」に対してナラティブ感得能力の主効果が有意となった。ナラティブ性の主効果はここでも確認されなかったものの、ナラティブ性と「ナラティブ伝達能力」の交互作用が「納得性」に対して有意傾向を示した。ここで、ナラティブ感得能力の高低別、ナラティブ性の有無別に「納得性」の値をみると、ナラティブ感得能力の高い被験者がナラティブ性の強いシナリオを読んだ際の納得性が最

も高い値を示しており、これも部分的にはあるが本研究の仮説2を支持する結果といえる。

これらの結果は、ナラティブ感得能力（状況や情報をナラティブ的に仕立て上げて理解する能力・傾向）の高い人々は、そうでない人々と比べて、受け取る情報のナラティブ性の強弱に関わらず、その情報に対してより鮮明な印象を抱き、納得や関心が強化される可能性を示唆している。一方で、ナラティブ感得能力が高い被験者に対して情報を提示する場合、「納得感」については、ナラティブ性を有するシナリオで説明する効果が高いことが示唆された。

d) 日常ナラティブ経験度

最後にナラティブ性と日常ナラティブ経験度に関する2要因分散分析では、「関心向上性」に対してのみ日常ナラティブ経験度の有意な主効果が示された。ナラティブ性と日常ナラティブ経験度の交互作用は、「印象鮮明性」「納得性」「自我関与性」に対して有意となった。ここで、日常ナラティブ経験度の高低別、ナラティブ性の強弱別に「印象鮮明性」「納得性」「自我関与性」の値をみると、いずれも日常ナラティブ経験度の高い被験者がナラティブ性を有するシナリオを読んだ際に、「印象鮮明性」「納得性」「自我関与性」がそれぞれ最も高い値を示していることから、これらの結果は本研究の仮説2を部分的に支持する結果といえる。

e) 解釈

以上の結果からは、「ナラティブ伝達能力」及び「ナラティブ感得能力」の2つの尺度による読了効果への影響はほぼ同様の傾向であったのに対して、「日常ナラティブ経験度」の影響は傾向が異なることが確認された。すなわち、「ナラティブ伝達能力」「ナラティブ感得能力」との関わりでは、「納得性」以外の読了効果についてはシナリオのナラティブ性が効果に影響を及ぼしていないが、「日常ナラティブ経験度」との関わりでは、シナリオのナラティブ性の効果が見出された。

これらの違いの理由は、日常ナラティブ経験度は個人の日々の実践における実際の経験の頻度等を計測しているのに対して、ナラティブ伝達能力及びナラティブ感得能力はより直接的に個人の「資質・能力」を計測しているが、資質・能力の高い人はナラティブ性の低い情報に接した場合であっても、自らの力量によって時間性や主体意図性を織り込んで理解することに長けているからであると考えられる。

また、「自我関与性」に対する効果に関して、「ナラティブ伝達能力」に見られた主効果が「ナラティブ感得能力」に見られなかったが、この理由としては、ナラティブ伝達能力はナラティブ感得能力に比べて、自ら能動的に

的にナラティブを構成する能力を計測しており、この能動性が、接触した情報の内容に対するコミットメントを強化していると考えられる。

これらの結果からは、公共政策に関する情報を市民に提示し、世論形成等を進める上で、ナラティブ志向性の高い市民と低い市民が存在することを想定して何らかの形でセグメンテーションを行い、それぞれに対し最適なコミュニケーションを計画することが有益である可能性が示唆される。

7. 今後の研究課題

本研究においては、シナリオのナラティブ性単独では有意な効果を見出すことができなかった。その原因としては、すでに触れたように、比較の厳密さを重視してシナリオ間の操作を最小限に留めたことが挙げられる。公共政策におけるコミュニケーションの場にナラティブ型の情報を活用し、合意形成の円滑化を図るという本研究の目的からすると、情報を「ナラティブ化」する手法の検討と、その効果の検証が最も重要である。ナラティブ志向性を考慮に入れた場合に、部分的に仮説が支持されたとは言え、より明瞭な効果が得られる「ナラティブ化」の手法を今後検討する必要がある。

ナラティブ志向性尺度について、本研究では信頼性の分析のみを行ったが、シナリオによる政策情報の提示効果に与える影響を分析する上で一定の有用性を有することが確認されたことから、今後は尺度構成をより精度の高いものへ改善する努力を行う価値がある。具体的には、項目の見直し・入れ替えによってより信頼性を高めることと、他の尺度との比較により妥当性を高めることである。

また本研究では文章構成の形式的な操作と、ナラティブ志向性の影響の計測に主眼を置いていたため、従属変数の設定方法については詳しく検討を行っていない。ナラティブ化の操作が成功したかどうかを計測する信頼性の高い尺度として、たとえば実証研究の蓄積の多いトランスポートーション尺度を利用することも考えられるが、本研究は題材が比較的抽象的なものであり「物語の世界に入り込んだ」というような効果が想定し難い内容であったことから採用しなかったが、素材の見直しも含めて、こうした既往研究の成果に関連づけるような検証作業は必要であると考えられる。また、関心の向上性などについては、pre-post デザインによる検証を行うことも必要であると考えられる。

新幹線の歴史 ～東海道新幹線からリニア中央新幹線まで～

1. 反対を押し切って「夢の超特急」を開通し、大成功（高度成長期）

敗戦からおよそ十年、まさにこれから高度成長が始まろうとしていた 1950 年代に、国鉄の十河信二総裁は超高速鉄道「東海道新幹線」の建設を構想し始めます。しかしその当時は、多くの人々が、「これからは飛行機と自動車の時代であり、新たな高速鉄道の建設なんて時代遅れだ」と反対していました。

しかし十河総裁や、彼に賛同する島秀男技師長など国鉄のリーダーたちは、経済成長を続けるためには東京-大阪間の輸送力強化が必要であること、そして日本人の手で「世界一の高速鉄道」を実現することの「夢」を説き続けました。そして数年がかりで政府・与党を説得し、建設開始にこぎ着けます。

建設が進むにつれて「夢の超特急」と呼ばれるようになった東海道新幹線は、1964 年、東京オリンピックの開幕直前に開業します。技術的にも営業的にも大成功し、日本経済の「大動脈」として、そして世界最先端の高速鉄道の一つとして、今日に至るまで活躍してきました。

2. 新幹線の「全国整備」を進める（70 年代～現在）

ところで、新幹線が開業してしばらくした 60 年代終わり頃には、人々が東海道新幹線の予想以上の成功を目の当たりにする中で、専門家や政治家たちも「全国に新幹線網を張りめぐらすべきだ」と主張するようになりました。

こうした論調の変化を受けて政府は、新幹線網の全国拡大を推進するため、1970 年に「全国新幹線鉄道整備法」を制定します。そして「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画」を公示し、全国 18 本の「建設すべき新幹線」を定めました。この基本計画が、以後全ての新幹線整備の根拠となっています。

1973 年に政府は、この基本計画 18 路線の中から、北海道新幹線、東北新幹線、北陸新幹線、そして 2 つの九州新幹線（福岡-鹿児島間と福岡-長崎間）の建設をほぼ同時に正式決定しました。これら 5 線は総称して「整備新幹線」とも呼ばれており、新幹線の「全国整備」を象徴する存在で、未開通区間の建設が現在も進められています。

3. JR 東海が「リニア中央新幹線」建設費の自己負担を決断（現在）

さて、この「基本計画」が公示された 18 路線の中には、東京-名古屋-大阪間を山梨・長野・岐阜・奈良経由で結ぶ「中央新幹線」も含まれており、これを根拠に政府と国鉄（JR）が地質の調査等を行ってきました。また中央新幹線は、時速 500km 以上で走行する「超電導リニア方式」の導入候補としても 80 年代から注目を浴びており、JR 東海が超電導リニア方式の開発と実証実験も並行して進めてきました。

新幹線の建設には、通例、政府も資金を支出します。しかし現在の政府は、財政の厳しさから「整備新幹線」の未開通区間の建設で手一杯で、中央新幹線をはじめとした他の路線には長らく着手できていません。

一方で、まもなく開業 50 年を迎える東海道新幹線は、今後、老朽化対策のための改修工事が必要になります。JR 東海の経営陣は近年、「改修工事期間中の輸送能力を補完する路線として、中央新幹線を早期に開通することが必要だ」と主張しています。

JR 東海は「国の支援を待っていると中央新幹線の建設が遅れてしまう」と懸念して、2007 年に、中央新幹線の建設費を全額自社負担とする意向を固め、これを公表します。

4. 中央新幹線の整備を開始（現在～近未来）

この JR 東海の意向を受けて、ついに 2011 年に政府は、中央新幹線の建設を正式に決定。これまでの研究成果を踏まえて「超電導リニア方式」の採用が可能であると判断し、また具体的なルートなども定めて、JR 東海に対し建設を指示しました。

JR 東海は、リニア中央新幹線をまず 2027 年までに東京-名古屋間で開通し、その後 2045 年までに名古屋-大阪間を開通することを目指しています。

リニア中央新幹線を建設するには、多額の資金を調達しなければなりません。JR 東海の経営陣は、負債の総額を常に一定規模内に収めておきたいと考えています。そのため、全線開通まで 30 年以上という長い建設期間が必要であると判断したのです。

5. 大きな経済的インパクト

さて、こうして建設開始に至った「リニア中央新幹線」が開業した暁には、東京-名古屋間が約 40 分、名古屋-大阪間が約 20 分で移動できるようになります。

ビジネスマンが利用する場合、大阪のオフィスを朝出発して、東京で 3～4 件の打合せを行っても夕方には戻れますし、日常の通勤すら可能となります。岐阜・長野・山梨などの自然豊かな地域に住居を構えて、大都市圏へ通勤することも難しくなくなります。

研究者が利用する場合も、関西・中京・首都圏をまたいで他の研究者と協働作業を行うことが日常的に可能になりますし、名古屋と大阪の会場を同時に利用しながら国際シンポジウムを開催することも可能になります。

政府は、リニア中央新幹線建設の経済効果を推計しており、大阪までの開通時点で年間約 7100 億円の便益が生まれ、生産額は約 8700 億円増加すると見込んでいます。

6. 大地震を乗り越えて「明るい未来」をつくる

ところで、地震の専門家たちは今後数年から数十年の間に「南海トラフ地震」が高い確率で発生すると予想しており、東海道新幹線にも大きな損傷を与えることが懸念されています。そんな中、政府や JR 東海は、東海道新幹線が大地震で損傷を受けた際に、リニア中央新幹線をバックアップとして機能させるという構想を持っています。

ただし、中央新幹線も名古屋などを通過するので、地震の影響を完全には回避できません。しかしリニア新幹線は、側壁に守られていて構造的に脱線の恐れがないことなどから、従来型の鉄道よりも耐震性は高く、大地震発生時にも輸送能力を維持し、迅速な復興活動を支えるインフラとして期待されているのです。

もちろん、南アルプスをトンネルで貫通することへの反対論や、超電導電磁石の磁場の影響に関する懸念や、建設に時間がかかり過ぎることへの批判を唱える人がいるのも事実です。しかし、建設前に反対派が存在したのは、東海道新幹線も同じでした。

リニア中央新幹線は、日本経済のさらなる発展を促すとともに、大震災に備えて輸送力を強化するという重要な役割を担います。そんなリニア中央新幹線は、21 世紀日本における最大のインフラ事業の一つとなることは間違いのないのです。

シナリオ 2 (ナラティブ性：弱)

リニア中央新幹線について ～建設プロジェクトの概要～

1. 東海道新幹線と中央新幹線

「夢の超特急」と呼ばれた東海道新幹線は、1964 年に開業しました。技術的にも営業的にも大成功し、日本経済の「大動脈」として、そして世界最先端の高速鉄道の一つとして、今日に至るまで機能してきました。

一方で東海道新幹線は、今後、老朽化対策のための改修工事が必要になります。この改修工事期間中の輸送能力を補完する路線として、中央新幹線を早期に開通することが必要だと考えられています。

2011 年に、政府において、中央新幹線の建設が正式に決定されました。「超電導リニア方式」を採用することや、また具体的なルートなども定めて、JR 東海に対する建設の指示が行われました。

リニア中央新幹線には、日本経済のさらなる発展を促すとともに、大震災に備えて輸送力を強化するという重要な役割があります。21 世紀日本における最大のインフラ事業の一つとなることは間違いのないと考えられます。

2. 中央新幹線整備の法的根拠

60 年代終わり頃には、東海道新幹線の予想以上の成功を収める中で、「全国に新幹線網を張りめぐらすべきだ」との論調が強まりました。

新幹線網の全国拡大を推進するため、1970 年に「全国新幹線鉄道整備法」が制定されます。そして「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画」が公示され、全国 18 本の「建設すべき新幹線」が定められました。この基本計画が、以後全ての新幹線整備の根拠となっています。

「基本計画」が公示された 18 路線の中には、東京-名古屋-大阪間を山梨・長野・岐阜・奈良経由で結ぶ「中央新幹線」も含まれており、これを根拠に地質の調査等が行われてきました。また中央新幹線は、時速 500km 以上で走行する「超電導リニア方式」の導入候補としても注目を浴びており、超電導リニア方式の開発と実証実験も並行して進められてきました。

3. 建設の意義 1 - 経済活動の活性化

「リニア中央新幹線」が開業すると、東京-名古屋間が約 40 分、名古屋-大阪間が約 20 分で移動できるようになります。

ビジネスの場面では、大阪のオフィスを朝出発して、東京で 3～4 件の打合せを行っても夕方には戻れますし、日常の通勤すら可能となります。岐阜・長野・山梨などの自然豊かな地域に住居を構えて、大都市圏へ通勤することも難しくなくなります。

研究開発の場面でも、関西・中京・首都圏をまたいで他の研究者と協働作業を行うことが日常的に可能になりますし、名古屋と大阪の会場を同時に利用しながら国際シンポジウムを開催することも可能になります。

リニア中央新幹線建設の経済効果の推計によると、大阪までの開通時点で年間約 7100 億円の便益が生まれ、生産額は約 8700 億円増加すると見込まれています。

4. 建設の意義 2 - 大震災に備えて

今後数年から数十年の間に「南海トラフ地震」が高い確率で発生すると予想されて、東海道新幹線にも大きな損傷を与えることが懸念されています。

東海道新幹線が大地震で損傷を受けた際には、リニア中央新幹線が、バックアップとして機能することが期待されています。

中央新幹線も名古屋などを通過するので、地震の影響を完全には回避できません。しかしリニア新幹線は、側壁に守られていて構造的に脱線の恐れがないことなどから、従来型の鉄道よりも耐震性は高く、大地震発生時にも輸送能力を維持し、迅速な復興活動を支えるインフラとして期待されているのです。

5. 反対論について

南アルプスをトンネルで貫通することへの反対論や、超電導電磁石の磁場の影響に関する懸念や、建設に時間がかり過ぎることへの批判の声もあります。しかし、建設前に反対論が存在したのは、東海道新幹線も同じです。

1950年代に、東海道新幹線の建設が構想され始めた頃、「これからは飛行機と自動車の時代であり、新たな高速鉄道の建設なんて時代遅れだ」という反対論が多数を占めていました。

国鉄側は、経済成長を続けるためには東京-大阪間の輸送力強化が必要であることや、日本人の手で「世界一の高速鉄道」を実現することの夢を説き続け、数年がかりで政府・与党を説得し、建設を事業化しました。

6. 建設費用負担とスケジュール

1973年に、基本計画18路線の中から、北海道新幹線、東北新幹線、北陸新幹線、そして2つの九州新幹線（福岡-鹿児島間と福岡-長崎間）の建設がほぼ同時に正式決定されました。これら5線は総称して「整備新幹線」とも呼ばれており、新幹線の「全国整備」を象徴する存在で、未開通区間の建設が現在も進められています。

新幹線の建設には、通例、政府からも資金が支出されます。しかし現在の政府は、財政の厳しさから「整備新幹線」の未開通区間の建設で手一杯で、中央新幹線をはじめとした他の路線は長らく着手されていません。

国の支援を待っていると中央新幹線の建設が遅れてしまうとの懸念から、2007年に、中央新幹線の建設費を全額自社負担とする方針がJR東海により公表されました。

リニア中央新幹線はまず2027年までに東京-名古屋間で開通し、その後2045年までに名古屋-大阪間を開通する予定とされています。

リニア中央新幹線の建設には多額の資金調達が必要とされます。JR東海の負債の総額を常に一定規模内に収めながら建設を進めるために、全線開通まで30年以上という長い建設期間が必要であると判断されています。

参考文献

- 1) 土木学会誌編集委員会（編）：合意形成 総論賛成・各論反対のジレンマ、社団法人土木学会、2004.
- 2) Susskind, L. E. and Cruikshank, J. L. : *Breaking Robert's Rules : The New Way to Run Your Meeting, Build Consensus, and Get Results*, Oxford University Press, 2006. (サスカインド, L. E., クルックシャンク, J. L. (城山英明, 松浦正浩 訳) : コンセンサス・ビルディング入門 公共政策の交渉と合意形成の進め方, 有斐閣, 2008.
- 3) Bruner, J. : *Actual Minds, Possible Worlds*, Boston : Harvard University Press, 1986. (ブルーナー, J. (田中一彦 訳) : 可能世界の心理, みすず書房, 1998.)
- 4) Bruner, J. : *Acts Of Meaning*, Harvard University Press, 1990. (岡本夏木・仲渡一美・吉村啓子 訳, 意味の復権 フォークサイコロジーに向けて, ミネルバ書房, 1999.)
- 5) Hinchman, L. P. and Hinchman, S. K.(eds.), *Memory, Identity, Community : the idea of narrative in the human sciences*, New York : State University of New York, 1997.
- 6) Ricoeur, P. : *Temps et Récit I : Temps et Récit*, Seuil, 1983. (リクール, P. (久米博 訳) : 時間と物語 (1) 物語と時間性の循環 歴史と物語, 新曜社, 1987.)
- 7) Schank, R. C. and Abelson, R. P. : *Knowledge and Memory : The Real Story*, In Wyer, R. S. Jr (eds.) : *Knowledge and Memory : The Real Story*, Hillsdale, NJ. Lawrence Erlbaum Associates, pp.1-85, 1995.
- 8) Moyer-Gusé, E. and Nabi, R. L. : *Explaining the Effects of Narrative in an Entertainment Television Program : Overcoming Resistance to Persuasion*, HUMAN COMMUNICATION RESEARCH, Volume 36, Issue 1, January 2010, pp.26-52, 2010.
- 9) van Laer, T. and de Ruyter, K. : *In stories we trust : How narrative apologies provide cover for competitive vulnerability after integrity-violating blog posts*, International Journal of Research in Marketing, 27 (2), pp.164-174, 2010.
- 10) Yale, R. N. : *Measuring narrative believability : Development and validation of the narrative believability scale*, Journal of Communication, 63 (3), pp.578-599, 2013.
- 11) Hutchens, D. : *Outlearning the Wolves : Surviving and Thriving in a Learning Organizations, Third edition*, Amazon Kindle edition, Waltham : Pegasus Communications Inc., 2011(Original : 1998).
- 12) Denning, S. : *Effective storytelling : strategic business narrative techniques*, *Strategy and Leadership*, vol.34 no.1, pp.42-48, 2006.
- 13) 楠木健 : *ストーリーとしての競争戦略 優れた戦略の条件*, 東洋経済新報社, 2010.
- 14) Roe, E. M. : *Narrative Policy Analysis : Theory and Practice*, Durham and London : Duke University Press, 1994.
- 15) Hampton, G. : *Narrative policy analysis and the integration of public involvement in decision making*, *Policy Sciences*, Volume 42 Issue 3, pp.227-242, 2009.
- 16) 藤井聡 : *意思決定における物語の役割 (特別セッション 人間行動と物語)*, 日本行動計量学会大会発表論文抄録集 39, pp.133-136, 2011.
- 17) 藤井聡, 長谷川大貴, 中野剛志, 羽鳥剛史 : *「物語」に関わる人文社会科学の系譜とその公共政策的意義*, 土木学会論文集 F5, 67 (1), pp.32-45, 2011.

- 18) 川端祐一郎, 藤井聡 : ナラティブ型コミュニケーションの性質と 公共政策におけるその活用可能性の研究, 土木計画学研究・講演集 CD-ROM, 47, 2013.
- 19) Czarniawska, B. : *Narratives in Social Science Research (Introducing Qualitative Methods series)*, London : Sage Publications Ltd., 2004.
- 20) Elliot, J. : *Using Narrative in Social Research : Qualitative and Quantitative Approaches*, Sage Publications Ltd., Kindle edition, 2005.
- 21) László, J. : *The Science of Stories : An Introduction to Narrative Psychology*, Amazon Kindle edition, Hove : Routledge, 2008.
- 22) Thorndyke, P. W. : Cognitive structures in comprehension and memory of narrative discourse, *Cognitive Psychology*, Volume 9 Issue 1, pp.77-110, 1977.
- 23) Yekovich, F. R. and Thorndyke, P. W. : An evaluation of alternative functional models of narrative schemata, *Journal of Verbal Learning and Verbal Behavior*, Volume 20 Issue 4, pp.454-469, 1981.
- 24) Green, M. C., Brock, T. C. : The role of transportation in the persuasiveness of public narratives, *Journal of Personality and Social Psychology*, 79 (5), pp.701-721, Nov 2000.
- 25) Green, M. C. and Brock, T. C. : In the mind's eye : Transportation-imagery model of narrative persuasion, 2002.
- 26) Appel, M. and Richter, T. : Transportation and need for affect in narrative persuasion : A mediated moderation model, *Media Psychology*, 13 (2), pp.101-135, 2010.
- 27) Sestir, M., and Green, M. C. : You are who you watch : Identification and transportation effects on temporary self-concept, *Social Influence*, 5 (4), pp.272-288, 2010.
- 28) Thompson, R., Haddock, G. : Sometimes stories sell : When are narrative appeals most likely to work?, *European Journal of Social Psychology*, 42 (1), pp.92-102, 2012.
- 29) 野口裕二 (編) : ナラティブ・アプローチ, 勁草書房, 2009.
- 30) Beaugrande, R. D. : The story of grammars and the grammar of stories, *Journal of Pragmatics*, Volume 6, Issues 5-6, December 1982, pp.383-422, 1982.
- 31) Labov, W. and Waletzky, J. : Narrative analysis : oral versions of personal experience, *Journal of Narrative & Life History*, Vol.7(1-4), pp.3-38, 1997(original : 1968).
- 32) Matsuyama, U. K. : Can Story Grammar Speak Japanese?, *The Reading Teacher*, Vol. 36, No. 7 (Mar., 1983), pp.666-669, 1983.
- 33) Zwaan, R. A. : The immersed experiencer : Toward an embodied theory of language comprehension, In Ross, B. H. (Ed.) : *The psychology of leaning and motivation : Advances in research and theory*, Vol.44, Elsevier Academic Press, pp.35-62, 2004.
- 34) Zwaan, R. A. and Radvansky, G. A. : Situation Models in Language Comprehension and Memory, *Psychological Bulletin*, Vol.123, No.2, pp.162-185, 1998.
- 35) 井関龍太, 川崎恵里子 : 物語文と説明文の状況モデルはどのように異なるか : 5 つの状況的次元に基づく比較, *教育心理学研究*, 54(4), pp.464-475, 2006.
- 36) Moyer-Gusé, E. and Nabi, R. L. : Explaining the Effects of Narrative in an Entertainment Television Program : Overcoming Resistance to Persuasion, *HUMAN COMMUNICATION RESEARCH*, Volume 36, Issue 1, January 2010, pp.26-52, 2010.

(?受付)

A STUDY ON HOW NARRATIVE FORM OF COMMUNICATION AFFECTS PEOPLE'S POLITICAL PSYCHOLOGY ABOUT PUBLIC POLICIES

Yuichiro KAWABATA, Kenji ASAI, Ayu MIYAKAWA, Satoshi FUJII