

2025 年度 学校推薦型選抜・特別選抜(社会人・帰国生徒)・第 3 年次編入学試験

〔経済学部〕 小論文

出題の意図と解答の傾向

問題Ⅰ

【出題の意図】

問題Ⅰは、濱田武士『魚と日本人 食と職の経済学』（岩波新書、2016 年）から出題した。

本書は、日本の水産業と、水産物の生産から販売、消費等を取り巻く様々な人々を追い、1 次産業を中心とした現状と課題を水産経済学の視点で検証した書籍である。

今回取り上げた序章の部分は、日本の各地で見られるシャッター通り商店街にある魚屋の閉店により、生活の一部であった「魚食」が失われたことを契機に、現状では進んでいる「魚離れ」と「魚食」の背後で何が起きているのかを問題提起している。

近年の地球温暖化により海洋環境が激変し、水産業とそれを取り巻く状況も日々変化している。また、急速な少子高齢化は、当初の想定よりかなりハイペースで進み、若年労働者の減少に伴う人手不足は、様々な産業に暗い影を落としている。特に地域の基幹産業となっていた水産業が疲弊することで、地域経済にも大きな影響を及ぼしており、まちから魚屋が消えた背景から見えてくるのが何なのかを、経済学部を志望する受験生に多面的に捉えてほしいと考え、本書を取り上げることとした。

<設問Ⅰ>

【解答の傾向】

設問Ⅰは、筆者が本文中で「魚職」と呼んでいるものが何かを聞いており、「魚職」について記載している当該部分と、その前後の文章から筆者が定義した「魚職」について、きちんと説明することにより解答は可能であると考え。課題文として比較的平易な文章であることから、受験生にとっては取り組みやすい問題であったと考える。

「魚職」を、魚食という食べる行為以外にも、魚を獲るところから販売、調理するなど、様々な介在し、役割を担ってきた「職能」が魚食文化の背景としてあり、その魚食文化を育んだ職能を、筆者が「魚職」と説明していることを、きちんと押さえられている解答は多かった。しかし、筆者がどのように説明しているのかではなく、受験生の持論のみを記載している解答や、誰の説明なのかの主語を曖昧に記載しているものがあり、問いに対する丁寧な解答となっていないものは、減点の対象とした。

【解答例】

筆者は、魚食文化を育んだ職能を「魚職」と呼んでおり、鮮魚店から発信されてきた魚食文化の背景にある、魚固有の強みを伝える職能や、魚を獲るところから食べるところまでに介在する職能すべてが「魚職」とであると説明している。また、それらの職能のつながりがなければ、私たちの魚食がなかったことにも言及している。(148 字)

＜設問２＞

【解答の傾向】

設問２は、「魚離れ」が顕著となり魚食が消えつつある理由について、筆者がどのような見解を本文中で示しているかを説明するとともに、筆者の見解に対して、受験生が日々の社会情勢や環境問題等を見聞きした経験から、自分自身の考えをどの程度提示することができるかを判定する内容としている。

本文中にある筆者の見解を丁寧に押さえたうえで、日頃から新聞やテレビ等で報道されている地球温暖化や、海洋環境の大幅な変化等が、水産業を取り巻く厳しい状況に繋がっていることを少しでも認識していれば、ある程度解答は可能であろう。実際、海洋環境問題の中で話題となっているマイクロプラスチック問題や、原発事故問題とそれに関連した中国の輸入禁止措置等の魚へ与える影響が、魚離れの一因となっているとの回答も多くあった。更に、少子高齢化による人手不足や、地域経済への様々な影響等、魚離れの背景にある社会情勢等に対する認識の高さをうかがい知る解答も多くあった。

その一方で、筆者の見解を頭から否定し、受験生の個人的な経験のみでの持論を展開している解答や、自身の考えをまったく述べない、筆者の見解を繰り返しただけの答案も散見され、社会情勢や物事を、様々な立場と視点で見ることができるか否かについての姿勢も問われている。

また、各高校での小論文指導等が、どの程度受験生に浸透し身に付いているかどうかの判断ができるような解答も多々あった。

【解答例】

筆者は、さっさと買い物を終わらせたい人が感じる鮮魚店員との会話の煩わしさや、魚自体に興味がないという生活者の増加、加えて、衣食住を問わず異文化が入り続けることで、消費が多様化していることが、魚離れにつながっていると述べている。また、いろいろな食、食材がシェアを奪い合った結果、米と同じように魚が選ばれなくなり、その結果、魚離れが顕著となり、魚食が消えつつあると考えている。私も筆者が述べている消費の多様化や、ライフスタイルの変化等が魚離れの原因であるという見解に賛同するが、それに加えて、最近ニュースでたびたび報道されている地球温暖化が原因の一つとなっている海水温の上昇により、魚の生息環境が大きく変わり、今までのように魚が獲れなくなっていることも背景にあると思っている。また、繰り返しニュースで報道されている人手不足問題で、子供の出生数が大きく減少し続けていることにより、様々な職業で若い人を中心に働き手が不足してきている。この問題は、魚を獲る漁業者や漁業者が獲ってきた魚を販売する町中の魚屋も例外ではなく、そのことが、魚の供給量や販売量の減少にも影響し、魚離れの要因になっていると思う。(495字)

【その他】

誤字や漢字の使い方等に誤りのあるものについては次の通りであった。

(誤) 魚業 → (正) 漁業 (誤) 仮定 → (正) 過程 (誤) 異分化 → (正) 異文化
(誤) 漁士 → (正) 漁師 (誤) 現因 → (正) 原因 (誤) 二千海里 → (正) 二百海里
(誤) 期節 → (正) 季節 (誤) 魚海類 → (正) 魚介類 (誤) 注意換気 → (正) 注意喚起
(誤) 生活保護自給率 → (正) 生活保護受給率 (誤) 日本行政 → (正) 日本政府
(誤) 新しみ → (正) 親しみ (誤) 得に → (正) 特に

問題 2

【出題の意図】

物流業界の「2024 年問題」について、国土交通省が「第 1 回自動物流道路に関する検討会」に提出した資料を用いて出題した。「2024 年問題」とは、2024 年度から働き方改革の一環でトラックドライバーへの時間外労働の上限規制が適用されることで生じる問題を指し、人手不足などによる物流の停滞が懸念されている。

本問題では、図 1～4 をもとに「物流業界の現状」、図 5～8 をもとに「近年の国内貨物輸送の特徴」を把握した上で、「トラックドライバーの平均労働時間が相対的に長い背景」について、図から読み取れることを元に推測し、論理的に説明できるかをみた。

<設問 1>

【解答のポイント】

本設問では、図から読み取れる客観的な事実（数的特徴）を、300 字という限られた字数でいかに正確に記述できるかという点が重要である。

図 1～2 は、国内の貨物がどのような手段で運送され、そのうち、トラックが主な輸送手段に選択される理由を示したグラフである。国内貨物輸送量は、2020 年以降ほぼ横ばいで推移しており、2022 年は約 41 億トンであった。貨物の輸送手段として、トラック輸送を選択する主な理由は、「輸送コストの安さ」が 43%と最も高く、次いで「他の輸送機関がない」、「到着時間の正確さ」があげられる。

図 3～4 は、運転従事者（トラックドライバー）数とその労働時間を示したグラフである。トラックドライバー数は、1995 年の 98 万人から 2015 年には 76 万 7 千人と、20 年間で 21.3 万人減少している。トラックドライバーの年間労働時間は全産業と比較し、約 2 割長い。運転従事者が不足し、ドライバーの労働時間が長時間化していることが読み取れる。

【解答の傾向】

図 1 から図 4 の読み取りについては、大半の受験生が適切に読み取れていた。一方、設問では「物流業界の状況」の説明を求めているが、本設問で求められていない（すなわち）図からは読み取れない受験生自身の考察を、比較的長く記述している解答が散見された。例えば、図 3 について、「運転従事者数減少の理由」をについて、受験生自身の考察を加えるというものである。設問で何を問われているのか、それぞれの図が何を示しているのかを適切に読み取ることが重要である。

また、図 4 について、全産業のそれと比較せずにトラックドライバーの労働時間がむしろ減少傾向にあることを強調した解答や、図 2 のうち（全体的な傾向をみればそれほど大きな問題ではないことは分かるのに）「出荷 1 件あたり重量に適合」のみ、2015 年と 2021 年で数値が逆転していることを、読み取るべき箇所と過大にとらえてしまった解答が散見された。

<設問2>

【解答のポイント】

図5～6は国内貨物の件数と1件あたりの貨物量、図7は貨物自動車（トラックなど）の積載率、図8は宅配便の取扱数量を示したグラフである。図5～8をもとに、近年の国内貨物輸送の特徴を指摘したうえで、それらと設問1で解答してした内容を踏まえ、トラックドライバーの平均労働時間が相対的に長い背景について、考察を加えることを本設問は求めている。

図5～8より読み取れる主な事項は以下のとおりである。

図5・図6：物流件数は2000年の約1万6,000件から2021年には約2万5,000件と20年間で約57%増加している。一方で、貨物1件あたりの貨物量は1.73トンから0.83トンと半減している。

図7：貨物自動車への積載率は2010年以降、40%以下の水準で推移しており、2021年は35%となっている。

図8：宅配便取扱実績は年々増加し、2010年の約32億個から2022年は約50億個となっており、12年間で約55%増加している。

これらのことから、物流の小口多頻度化が急速に進行していることが読み取れる。一方、設問1でみたとおり貨物輸送量（トンベース）については大きな変動はない。小口・多頻度の輸送は、同じ量の貨物を一括して運ぶ場合より輸送回数が増加するため、輸送量あたりの所用時間が相対的に長くなっていると考えられる。その上、設問1でみたとおり、輸送手段として自動車が選択される割合が最も高いが、ドライバーの担い手数が不足している。

以上の点を踏まえ考察することがポイントとなる。

【解答の傾向】

本問題は「図表理解」の問題であるため、すべての図を読み込んだ上で設問で求められたことに図から読み取れる情報を基に解答することが大前提となる。

しかしながら、本設問で言及することを求めている「国内貨物輸送の特徴」、とりわけ図6や図7の解釈には言及せず、一部の側面からのみ議論しようとする解答が散見された。例えば、宅配便の増加のみに注目するものなどである。さらには、設問で求められていない事項の記述に多くの文字数を費やす解答も散見された。例えば、提示された図からは直接的には読み取れない事項を根拠とし宅配便が増加している理由やトラックドライバー減少の理由について説明するなどである。

一方、図の読み取りは適切にできているが、それらを考察に繋げて説明できない、もしくは図の説明のみに終始し、自分の意見が示されていない解答が散見された。また、図7を自動車の性能的な輸送能力の低下をあらわしたものと誤解した解答が散見された。

<その他>

・図から具体的数値が読み取れるにも関わらず、それらに言及することなく、「減少傾向」や「極めて長い」、「割合が多い」など、抽象的な表現を用いた解答が散見された。

・提示された図の重量や人数の単位を正しく認識できない、もしくは単位を無視した解答が散見された。（例：「千人」を「人」と誤認）

・誤字・脱字が散見された。（例：関点（観点）、コロナ化（コロナ禍）、諭送（輸送）、増化（増加）、需用（需要）、自動者（自動車）など）