

2025 年度入学試験問題
〔経済学部〕

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

小 論 文

注 意

1. 指示があるまで、手を触れないこと。
2. 指示に従って、解答用紙に受験番号（算用数字）および氏名をはっきりと記入すること。
3. 解答は、解答用紙の指定された箇所に、横書きで記入すること。
4. 問題冊子は13ページである。もし、問題冊子に落丁、乱丁などがあれば、ただちに申し出ること。
5. 解答用紙は問題1，問題2の2枚である。地域推薦Aには問題1の解答用紙を、それ以外には両方の解答用紙を問題冊子に挟み込んで配付している。解答用紙の過不足、汚れなどがあれば、ただちに申し出ること。
6. 地域推薦Aは問題1を解答すること。それ以外は問題1，問題2の両方を解答すること。
7. 問題冊子は持ち帰ること。

問題 1 (100 点)

次の文章を読んで、設問に答えなさい。

まちから魚屋が消えた

2015 年 5 月のこと。近所にある、いつもの鮮魚店に行くとシャッターがおりていた。その後、何度か訪ねたが、シャッターはおりたまま。商店街の通りに出てきて独特の濁声^{だみこえ}で客をひきつけていた名物売り子のおばあさんも、半年前から店先に立たなくなっていたので嫌な予感がした。調べてみると経営者が亡くなったので、これを機に閉店したようだ。

周囲は青果店、花屋、精肉店が並び、駅前商店街の一角。おそらく、かつての生鮮品小売市場であり、昭和 30 年代の雰囲気がある。その中心部にあった鮮魚店が消えたので、まち自体も寂しくなった。まちの暮らしの楽しみが一つ消えた。

決して繁盛していたわけではないと思うが、近隣では、その店にしかない楽しみがあった。神奈川県内の市街地（JR 大船駅近辺）にあるというのに、朝に水揚げされた「獲れたばかりの魚」が並ぶところである。それらは沿岸に回遊してくる魚が入る定置網^{ていちあみ}で漁獲されたものが中心で、魚種は日替わり。魚が盛られた商品陳列台は、路上にはみ出していた。

筆者は、近所にこの鮮魚店があったことで、海辺によくある直売店にまで行かなくても、新鮮な魚をまちなかの買い物で堪能できた。

購入した魚は、マアジ、アオアジ、マサバ、ゴマサバ、カツオ、ソウダカツオ、マイワシ、シコイワシ（カタクチイワシ）、ヒラメ、マダイ、コショウダイ、クロダイ、ヘダイ、キンメダイ、メダイ、イシダイ、カゴカキダイ、スズキ、メジナ、ブリ、イシモチ、アオヤガラ、サザエ、アワビ、ナマコ……。アジ、サバ類など青物が多かったが、種類は数限りない。

発泡スチロール素材の魚箱（以下、発泡箱）や樽に氷水に漬けられている魚もあったが、小魚類はザルに 10 匹ぐらい入れて、並べられているだけ。常に外の空気にさらされている。夏場など乾かないように時折、商品に水をかけていたが、衛生面や清潔感にうるさい消費者が増えている時代にあって、なんとも古風であった。

もちろん、ほとんどがまったく加工されていない「丸魚」の状態。近隣の料理屋向

けの魚もあったが、多くは庶民的な価格の大衆魚。いろいろな魚を見せてくれて、それだけでも楽しかった。

ブリやカツオなど大きな魚はもちろんのこと、暇なときは小さな魚でもおろしてくれる。目の前でおろすので、その包丁捌きさばもよく見えた。捌き方を目に焼きつけて、家に帰ってから自分でも練習して、下手ながら捌き方をいくつか身につけた。

店長、店員が、今日のこの魚はどうしたら一番おいしいか、煮付けや酢漬けの調味料の配分比や漬ける時間なども教えてくれた。

それだけではない。神奈川県沖の狭い範囲だが、どの時期にどこの漁場で獲れる魚がおいしいのかも教えてくれた。季節外れの魚でも、食べ方しだいで楽しめることも話してくれた。

これぐらいのやりとりは、鮮魚店としては特別なことではない。でも、魚の仕入れ方や品ぞろえは鮮魚店の生命線。店によって並ぶ魚は違うし、それが客の好みにあうかどうかは別として、店の個性になっている。

商店街の外側を見渡すと、どこのまちにもある量販店や外食チェーン店が目立つ。鮮魚店に限らない。昔ながらの小売店舗、外食店舗がまちからどんどん消えていく。

魚食と魚職

魚食は、「食べる」という行為ではある。だが、一般に「魚食」には、魚を「探す」^{ふずい}、「買う」、「料理する」などという行為が付随している。さらに丸魚などを扱う場合は、処理や料理のあり方がいろいろあるので、「教えてもらう」という行為も付随してくるといえる。

ところが、スーパーマーケットの鮮魚コーナーにおいては、そのようなやりとりが見られなくなっている。昔は鮮魚店がスーパーマーケットの一角にあり、魚をめぐる会話はあったが、昨今ではそのようなスーパーマーケットは少ない。

鮮魚コーナーには、尾頭付きおかしらの丸魚がまれな存在になっている。鮮魚でも、トレーパックに入れられた切り身商材が多い。そうしないと売れないらしい。それらの商材は、刺身用、フライ用などと、どうして食べたらよいのかちゃんとわかるように表示してある。便利である。聞かなくてよいし、魚を見て判断しなくてよい。

魚を食べ慣れていない人なら、何も表示されていないと、どうやって食べたらおい

しいのか、わからないだろう。だから食べ方の表示は役に立つが、鮮魚店なら、先に述べたように、それぞれの魚を見ながら、その魚の持ち味を楽しめる方法を提案できる。買う人も、魚屋さんの提案を頼りにできる。

鮮魚店から発信されてきた魚食文化の背景には、その魚の固有の強みを伝える職能があった。それは、鮮魚店の職能だけではなく、魚を獲るところから魚を食べるところまでに介在する職能すべてである。それらの職能がつながっていなければ、私たちの魚食はなかった。

そこで本書では、魚食文化を育んだ職能を「魚職」と呼ぶことにする。どれをとっても、奥深さがある職能である。ただし、残念ながら、鮮魚店が激減するなど、消費のステージから「魚職」の活躍の場は失われてきた。

鮮魚店の店員との会話が煩わしい、さっさと買い物を終わらせたい、魚自体に興味がない、という生活者が増えたのであろう。セルフ形式の買い物が今日では主流となり、鮮魚店が生活者に選ばれなくなった。実際、小中学生の子どものいる親の7割以上が魚介類をスーパーマーケットで購入しているという調査結果がある（（一社）大日本水産会『水産物を中心とした消費に関する調査』2004年）。

さらに追い打ちをかけるように、いま「魚離れ」が顕著となり、かつてあった魚食は日常生活から消えつつある。

もちろん、食文化の喪失・変遷は魚食だけではない。例えば、「米離れ」である。明治期に日本の生活者に形成された米食（＋副食）文化が、高度経済成長期から食の西洋化のなかで弱まっていくと、減反政策が進められ、1995年に米づくりを守ってきた食糧管理法が廃止された。そしてまちから米屋が徐々に消え、今では精米の現場を見る機会が日常ではなくなり、精米直後の米を食べる機会は失われている。さらに米をとがなくてもよい「無洗米」の量が増えているのに、全体として「米離れ」は拡大している。

海外では和食ブーム、和食は「世界遺産」だというPRはたくさん目につくのに、日本の大衆にかつてあった米食（＋副食）型食生活は食卓から離れていく。

生産者や流通加工業者らが努力して、需要を広げようと付加価値対策として食べ方の簡便性を追求している。だが、米食も魚食もますます食卓から遠のいていく。

では、離れた先はどこなのか。どこに向かっているのか。これを特定するのは、む

ずかしい。言えるのは、衣食住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。いろいろな食、食材がシェアを奪い合った結果、米が選ばれなくなっている、魚が選ばれなくなっている、ということだろう。

そのような客の奪い合いが激しくなるなかで、親しみある鮮魚店が閉店した。ならば、他の店で買えばよいわけだが、他の鮮魚店やスーパーマーケットに行っても愛用していた店の代わりにはなってくれない。魚はあっても、品ぞろえが違おうし、同じ魚種があったとしても何かが違う。筆者は、生活の一部だった「魚食」を失ってしまった。

【出典】濱田武士『魚と日本人 食と職の経済学』（岩波新書，2016 年）

出題にあたり、原文の縦書きを横書きに改め、一部加工した。また漢数字を算用数字で表記した。

設問 1 筆者が本文中で「魚職」と呼んでいるものは何か、具体的に 150 字以内で説明しなさい。

設問 2 「魚離れ」が顕著となり魚食が消えつつある理由について、筆者の見解を説明するとともに、最近あなたの身近に起こっている様々な状況や、魚を巡る様々な社会問題に関連させて、筆者の見解に対するあなた自身の考えを 500 字以内で述べなさい。

問題 2 (100 点)

物流^(注1)は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会基盤であるが、人手不足が危機的状況にあり「2024 年問題」^(注2)として社会的な課題となっています。図 1～8 は、日本における物流を取り巻く現状に関する図です。これらをもとに、以下の設問に答えなさい。

(注 1) 物流とは、製品（モノ）が産地や工場から消費者（企業や一般消費者）のもとに届くまでの流れのことです。

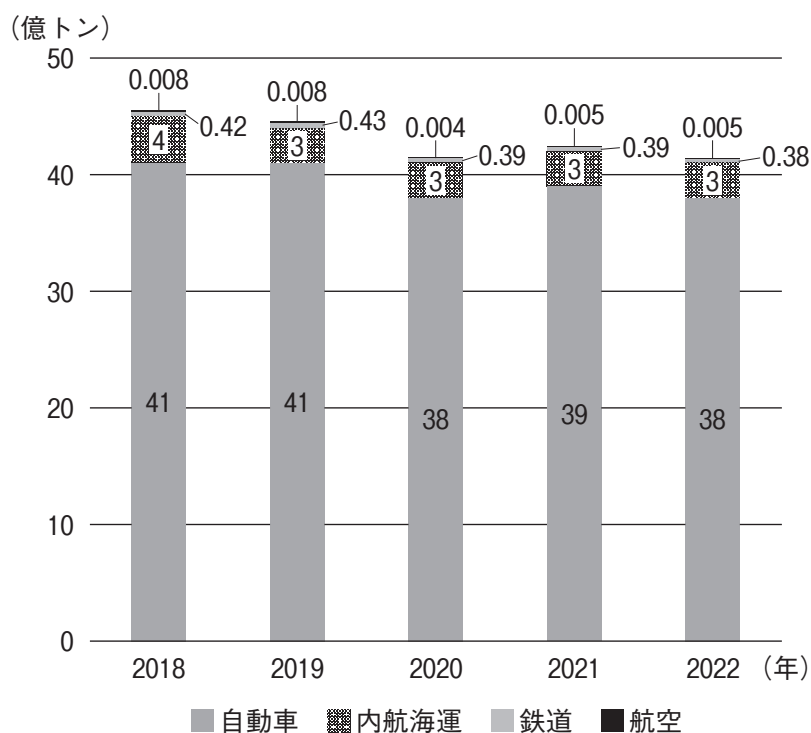
(注 2) 「2024 年問題」とは、2024 年度から働き方改革の一環でトラックドライバーへの時間外労働の上限規制が適用されることで生じる問題を指します。人手不足などによる物流の停滞が懸念されています。

設問 1 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ています。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ています。図 1～4 をもとに、物流業界の現状について、300 字以内で記述しなさい。

設問 2 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ています。図 5～8 をもとに、近年の国内貨物輸送の特徴を述べるとともに、それらと設問 1 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を 500 字以内で推測しなさい。

※出題にあたり、元の図の一部を加工修正しています。

図1 国内貨物の輸送手段別輸送量の推移

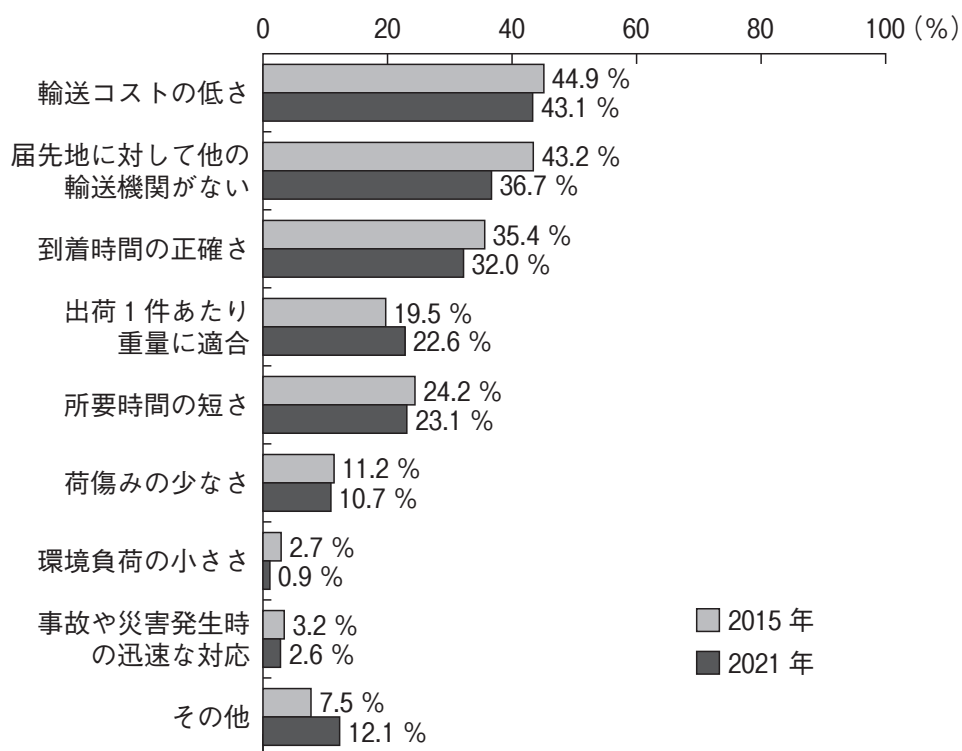


注：自動車とは、国内で輸送活動を行う自動車（主にトラックなど）のことである。

内航海運とは、国内の港の間を航行する船舶によって貨物を運ぶことである。

出典：国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より国土交通省作成

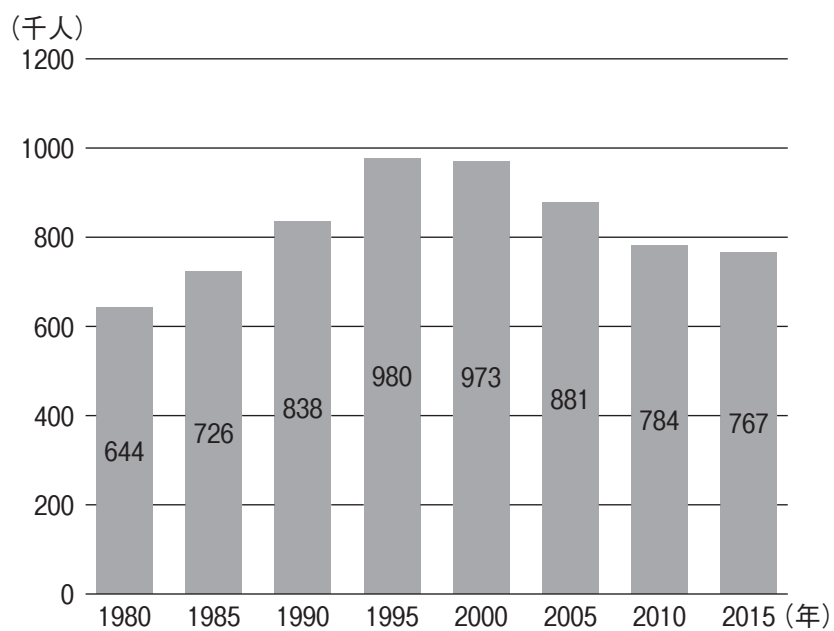
図2 トラックが代表輸送機関に選択される理由



注：代表輸送機関とは、貨物が出荷されて目的地に到着するまでに利用された輸送機関のうち、最も長い距離を輸送した輸送機関のことである。

出典：国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）報告書 令和5年3月」より
国土交通省作成

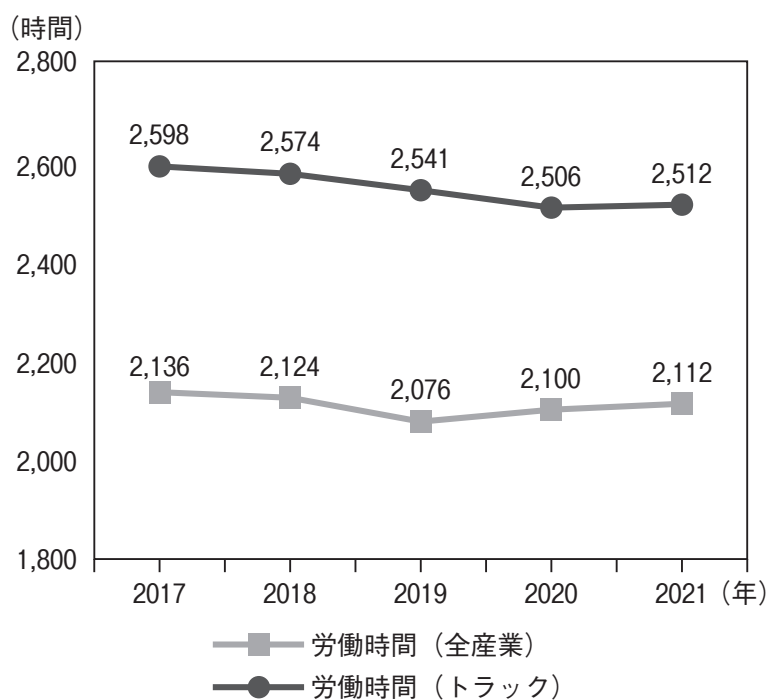
図3 道路貨物運送業の運転従事者数の推移



注：「道路貨物運送業の運転従事者」は、「トラックドライバー」と解釈して解答を進めること。

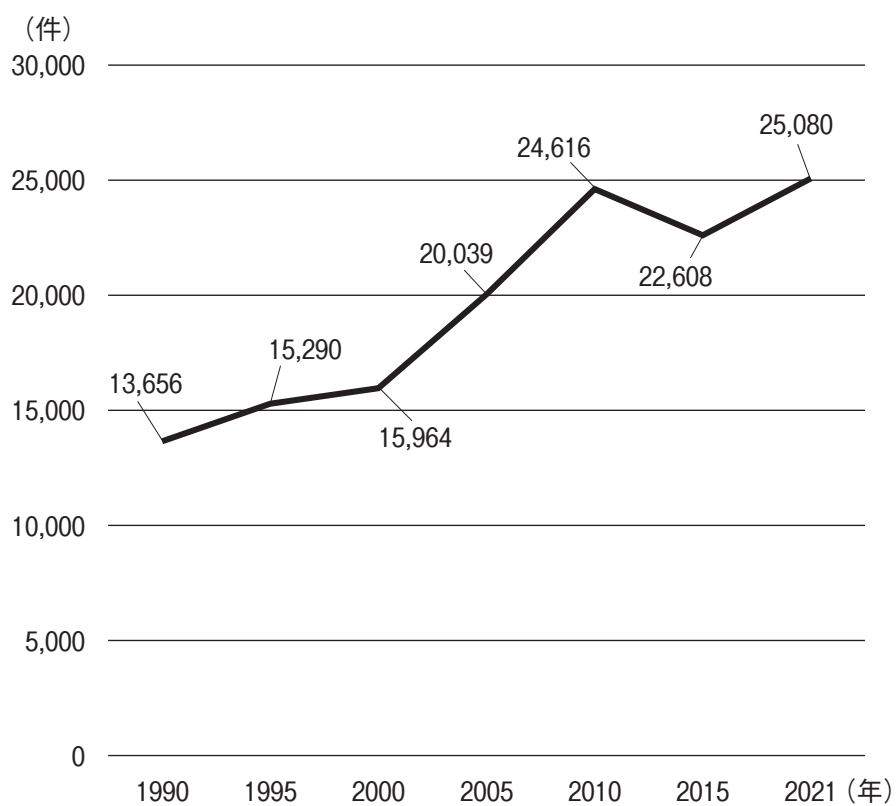
出典：日本ロジスティクスシステム協会「ロジスティクスコンセプト2030」

図4 トラックドライバーの年間労働時間の推移



出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省作成

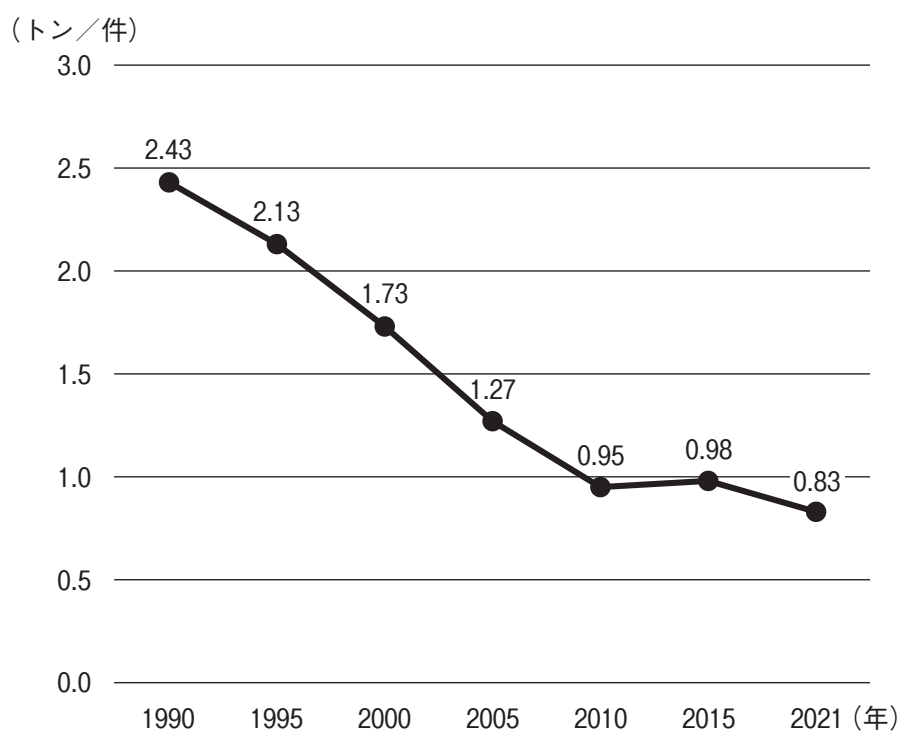
図5 物流件数の推移



注：物流件数とは、流動量を件数ベースでみた数値のことである。

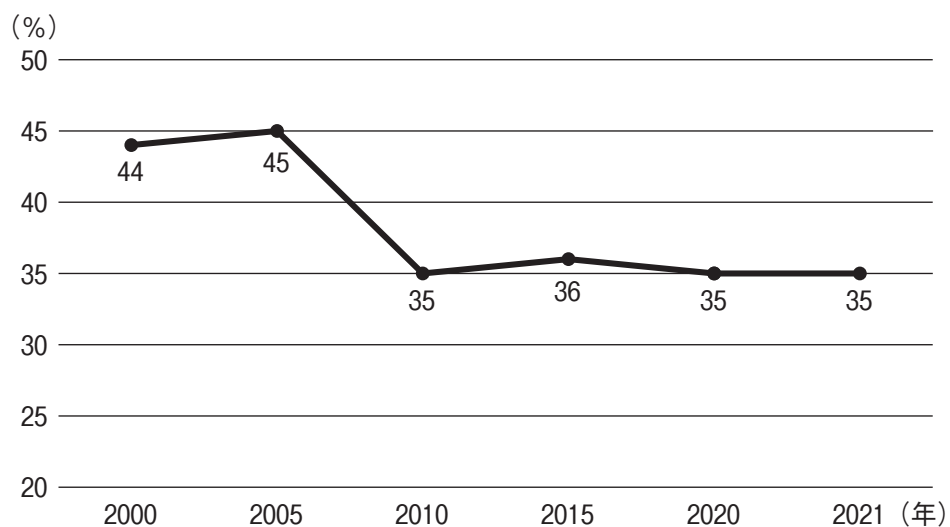
出典：国土交通省「全国貨物全流動調査（物流センサス）」より国土交通省作成

図6 貨物1件あたりの貨物量の推移



出典：国土交通省「全国貨物全流動調査（物流センサス）」より国土交通省作成

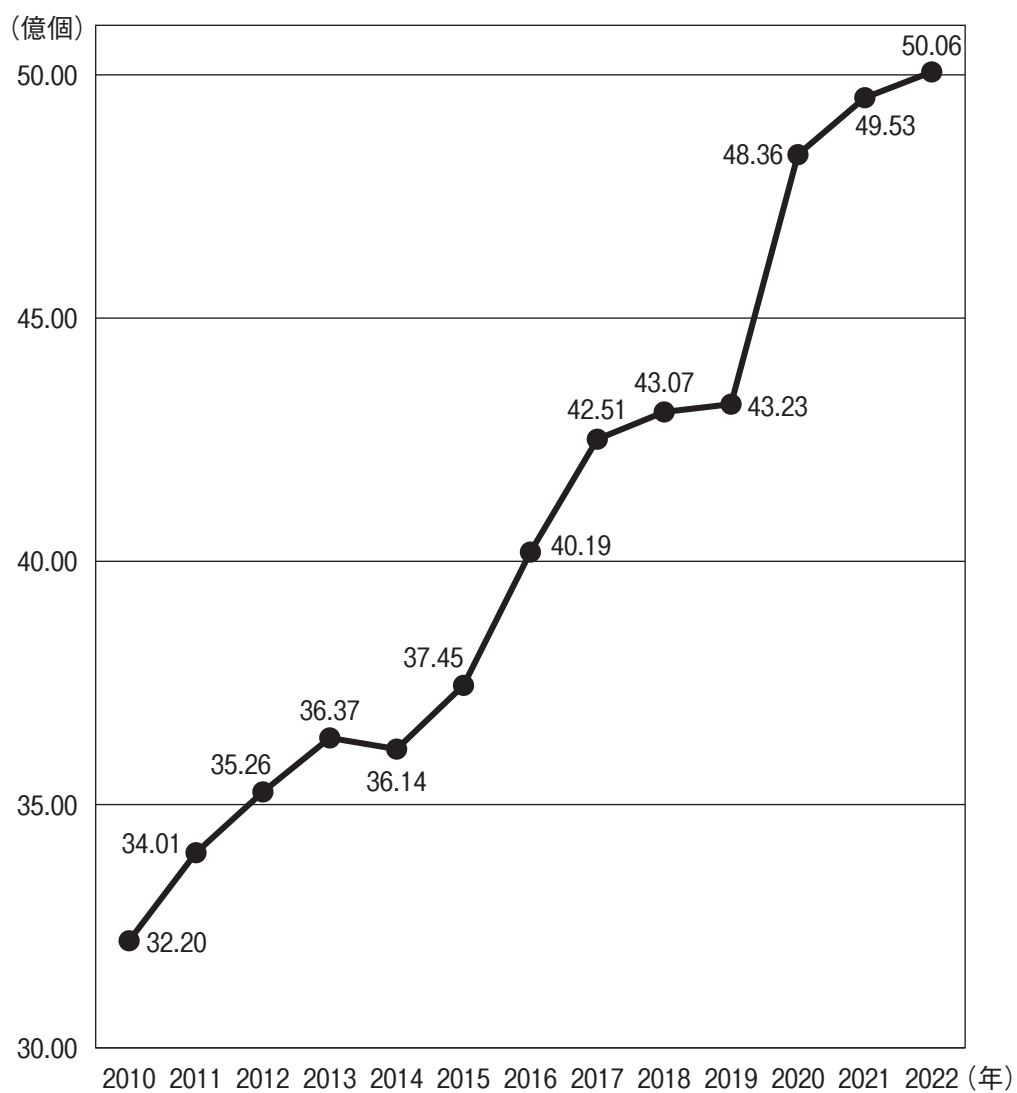
図7 貨物自動車の積載率の推移



注：積載率とは、自動車の輸送能力（自動車が走ったとき常に最大積載量の貨物を輸送した場合の能力）に対する、実際の輸送活動の割合を表したものである。

出典：国土交通省「自動車輸送統計年報」より国土交通省作成

図 8 宅配便取扱実績の推移



出典：国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」より国土交通省作成