

2023年度
南山大学

総合型入試

[プレゼンテーション型]

【総合政策学部・

国際教養学部】

問題集

NANZAN
UNIVERSITY

目 次

総合政策学科	1
国際教養学科	6

2023年度南山大学総合型入試[プレゼンテーション型] (第2次審査) 問題

「小論文」 時間 90分 配点 200点 (2022年10月15日実施)

<総合政策学部 総合政策学科>

以下の2つの記事と2つの表を読み、問に答えなさい。

【記事1】

4月11日、JR西日本が1日の乗客が2000人に満たないローカル線の収支を公表した。予想されたことではあるが、該当する17路線30区間はすべて赤字。広島と岡山にまたがる芸備線の「東城～備後落合」区間は100円稼ぐのに2万5416円の経費がかかる、といった極めてシビアな数字が並んだ。

沿線の人口減でもともと厳しかったところに、新型コロナウイルス禍が鉄道会社の体力を奪った。突然の発表に廃線のおいをかぎ取った地元は警戒の声を上げた。

5月には広島、岡山両県を含む全国28の道府県知事が連名で国土交通相に「国の責任で鉄道ネットワークを維持せよ」と緊急提言。朝日新聞が「『地域の足』維持に知恵を」と社説で論陣を張るなど、にわかには鉄道インフラの存廃議論に火が付いたのだ。

人口減少時代に生活や経済に不可欠なインフラをどう持続するか。京都大学の諸富徹教授はこれを「インフラの縮退 (shrinking) 戦略」と命名する。人口減は悪いことばかりではない。「新しい環境に即して、市民が自分の選択で社会資本に再投資することで、大きなリターンが得られることもある」と発想の転換を促す。

その好例がJR西が廃線を決めたローカル線の鉄道跡地を譲り受け、低床の次世代型路面電車 (LRT) として再生した富山市だ。固定費の軽いLRT化で運行頻度を鉄道時代の1日19本から66本に増やし、朝夕のラッシュ時は10分刻みのダイヤ編成に。これで乗客が急増し、当面は赤字必至とみられた事業が驚いたことに初年度の2006年度から黒字を計上できた。

だが収益以上に注目したいのは、交通インフラの整備が地域にもたらす様々な波及効果、つまり「正の外部経済」だ。通勤がマイカーからLRTに置き換わり、温暖化ガスの排出や渋滞による時間ロスが減っただけではない。市内中心部へのアクセスが便利になり、繁華街のにぎわいが戻った。マンション投資なども活発になり、連動して地価が上昇。固定資産税をはじめとする市税収入も伸びた。

市民の健康増進も期待できる。国土交通省は歩行数が1日1歩増えれば0.065～0.072円の医療費削減効果があると試算する。駅への道のりをテクテク歩くことで、高齢者が元気になれば地域全体のウェルビーイングを大きく底上げする。

LRT化を推し進めた富山市の森雅志前市長は「JRに頼るだけでは展望は開けない。公費を入れてでも、市民の誇り (シビック・プライド) につながる、地域密着の交通モードをつくろうと考えた」と振り返る。その狙いは予想以上の成功を収め、富山市は経済協力開発機構 (OECD) から「コンパクト化に成功した世界5都市」のひとつに選ばれるまでになった。

(次ページへ続く)

2023年度南山大学総合型入試[プレゼンテーション型] (第2次審査) 問題

「小論文」 時間 90分 配点 200点 (2022年10月15日実施)

＜総合政策学部 総合政策学科＞

滋賀県の取り組みも注目される。同県東部を走る私鉄の近江鉄道は万年赤字で、廃線の瀬戸際に。そこで県は沿線の10市町とも協議し、年間6億円強の助成を決めた。

国交副大臣の経験者でもある三日月大造知事は「バスやオンデマンド交通による代替も検討したが、定時性の喪失や運転手不足などむしろマイナスが大きい。県民や沿線住民の負担で鉄路を支えることにした」と説明する。

近江の国はかつて百姓の地縁的結合による共同組織の「惣村」が発達した地域だ。自助の気風が根付き、それが「自分のインフラは自分で守る」というコンセンサスにつながったと知事はいう。

東日本大震災で鉄道網が大打撃を受けた三陸地方では、海沿いを走る大船渡線と気仙沼線のかんりの部分をバス専用の舗装レーンに仕立て直し、BRTと称する高速バスを走らせる道を選んだ。沿線の宮城県南三陸町の佐藤仁町長は「巨費を投じて鉄道を復興しても、乗客は少なく、赤字が続くのは目に見えていた。それよりバスに衣替えしたほうが、地域の足として長続きする」と考えた。

気仙沼線の全線開通は1977年と比較的最近だ。旧国鉄の手になる最後のローカル線で、それだけ鉄道にかける地元の思いもあったが、経済合理性をもとに冷徹に判断した。実際にBRTに乗ってみると、鉄道特有の「下すぼまり状」のトンネルをバスが走り抜ける感覚が新鮮で、独特の旅情が漂った。

最近、発展が著しいのがバスの利便性だ。通信技術の発展で到着時刻が正確に分かるようになり、吹きさらしのバス停で待つ時間を大幅に短縮できる。スマホ経由で「ここから乗りたい」と手を挙げれば、バスのほうから迎えに来てくれるダイナミック・ルーティングの実証実験も進む。

日本各地でバス事業を営む、みちのりホールディングス(東京)の松本順グループCEO(最高経営責任者)は「鉄道にこだわるだけが選択肢ではない」という。

今年、明治初頭に新橋―横浜間に日本初の鉄道が開通して150周年で、国鉄の分割民営化から数えても35年の節目の年にあたる。この間、人口減は加速し、ローカル線の乗客も大幅に減った。

鉄道は大量輸送に適するが、逆に需要密度が薄いと、コストでも利便性でも他の輸送モードに劣後する。わずかな数の乗客を鉄の塊である鉄道車両で運ぶのでは環境への負荷もかえって大きい。日本の隅々に張り巡らせた鉄道をどう賢く「縮退」するか、まずは地域の覚悟が問われる。

出典：鉄道網の賢い「縮退」 上級論説委員 西條都夫(核心) 日本経済新聞 2022年6月6日

(次ページへ続く)

2023年度南山大学総合型入試[プレゼンテーション型] (第2次審査) 問題

「小論文」 時間 90分 配点 200点 (2022年10月15日実施)

＜総合政策学部 総合政策学科＞

【記事2】

クロスセクター効果という言葉がある。公共交通が様々な活動に及ぼす影響を把握する試みだ。鉄道を廃止すれば、通学や通院用に送迎バスが必要になるかもしれない。地価下落で税収が減る可能性もある。そうした影響額を定量的に積み上げ、鉄道への財政支出額などと比較する。

滋賀県と県内10市町はクロスセクター効果を算出したうえで、県内を走る近江鉄道を上下分離方式で存続させることを決めた。県は新たな財源として「交通税」の導入を検討している。公共交通を守るためには地域の熱意とデータに基づく冷静な議論が要る。

(編集委員 谷隆徳)

出典：地方の鉄道どうなるの? 「上下分離」やバス代替も(ニッキィの大疑問) 日本経済新聞 2022年6月27日より抜粋。

(次ページへ続く)

<総合政策学部 総合政策学科>

表1 近江鉄道線が廃止された場合に必要となる行財政負担

分野	近江鉄道線が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目	施策実施費用	分野別代替費用	
			最小値	最大値
医療	病院送迎貸切バスの運行	1,518 万円/年	1,518 万円/年	11,175 万円/年
	通院のためのタクシー券配布	8,379 万円/年		
	医師による往診	11,175 万円/年		
	医療費の増加	13,056 万円/年	13,056 万円/年	
商業	買物バスの運行	2,262 万円/年	2,262 万円/年	6,278 万円/年
	買物のためのタクシー券配布	6,278 万円/年		
教育	貸切スクールバスの運行	17,350 万円/年	17,350 万円/年	358,316 万円/年
	通学のためのタクシー券配布	358,316 万円/年		
観光	観光地送迎貸切バスの運行	2,261 万円/年	694 万円/年	2,261 万円/年
	観光タクシーの運行	694 万円/年		
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	21,391 万円/年	21,391 万円/年	
財政	土地の価値低下等による税收減少	928 万円/年	928 万円/年	
建設	道路混雑に対応した道路整備	133,860 万円/年	133,860 万円/年	
分野別代替費用の合計			191,059 万円/年	547,265 万円/年

(出典) 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会『クロスセクター効果分析調査報告書』

(次ページへ続く)

<総合政策学部 総合政策学科>

表2 近江鉄道線が廃止された場合に必要となる行財政負担のうち数値化が困難なもの

分野	近江鉄道線が廃止された場合に必要となる行財政負担項目	内容
福祉	さらなる介護予防事業	外出することが介護予防となっていた高齢者が外出しづらくなることにより、外出機会が減少し、介護を必要とする人が増加することを防止するため、さらなる介護予防事業を実施する。
交通安全	高齢者ドライバーのさらなる安全教育	自動車の運転が不安になった高齢者が、移動のために仕方なく自動車を運転することにより交通事故が増加すると考えられるため、高齢者ドライバーにさらなる安全教育を行う。
	生活道路安全対策	近江鉄道線利用者が自動車利用に転換し、生活道路が抜け道として利用されることへの交通安全対策を実施する。
	通学路の安全対策	近江鉄道線を利用して通学していた生徒が徒歩や自転車で通学するために通学路となる道路の安全対策を実施する。
定住促進	事業所近くでの居住による人口流出対策	沿線市町外の事業所へ通勤している人が、通勤が不便になることから沿線市町外の事業所近くに転居することによる人口流出を抑制するための施策を実施する。
	さらなる定住支援事業	近江鉄道線がないということで沿線市町外への転居を考える人へのさらなる定住支援事業を実施する。
	マイカー購入補助	日常生活での移動手段がなくなるために沿線市町外へ転居することによる人口流出を抑制するために、移動手段としてマイカーを購入する際の補助を行う。
財政	人が集まりにくくなることによる税収減少	近江鉄道沿線の中心市街地に人が集まりにくくなることによる税収減少。
建設	道路混雑に対応した道路整備(市町道)	近江鉄道線利用者が自動車利用により増加する自動車交通に対応するための市町道整備を行う。
	駐車場の整備	近江鉄道線利用者が自動車利用へ転換することにより不足する駐車場整備を行う。
環境	さらなる温室効果ガス削減対策	近江鉄道線利用者が自動車利用へ転換することにより、自動車から排出される温室効果ガスが増加することに対応して、さらなる温室効果ガス削減対策を実施する。
防災	災害時における住民の移動手段の調達	災害時の移動手段としての役割も担う近江鉄道線が廃止されることから、災害に備えて住民の移動手段を確保する。
地域コミュニティ	さらなる外出支援事業	地域コミュニティ活動に参加できる人の減少や近江鉄道線の車両内での会話の機会が減少するために地域コミュニティ活動が衰退し、地域コミュニティが希薄になるため、地域コミュニティ活動の活性化に向けた対策を実施する。

(出典) 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会『クロスセクター効果分析調査報告書』

問1 滋賀県と沿線10市町において、近江鉄道線を維持・存続させるというコンセンサスにつながった理由を、近江鉄道線の主な利用者や利用目的を踏まえて、2つの記事と2つの表から読み取り説明しなさい。(350字～450字程度)

問2 近江鉄道線の沿線では、今後、人口減少が進むと考えられているが、その影響はどのような形であらわれるかについて、2つの記事と2つの表をもとに簡潔に述べなさい。その上で、滋賀県と沿線10市町がどのようなまちづくりをするべきかを考え、他の地域の事例と比較しながら、具体的な政策案を論述しなさい。(600字～700字程度)

1. Read the following article and summarize it in Japanese in no more than 400 characters.

Write your answer on Answer Sheet 1 (解答用紙1) .

Seafood is a vast category of food that includes around 2,500 different species. Annual consumption of seafood around the world has doubled since the 1960s to 20kg per person. Around three billion people rely on it as their primary source of protein every day. However, due to overfishing, only 65% of fishery stocks in 2019 were operating at sustainable levels, meaning the world's current seafood consumption rate is unsustainable. Either we reduce our seafood consumption, or we make changes to the way we eat it.

Firstly, it is important to note that the fishing industry is a huge source of employment. Around the world 59 million people work directly for the industry, and some 600 million jobs depend at least partially on it – that's around one in every 13 people on Earth. As such, a reduction in seafood consumption is likely to have a very significant negative impact on the world economy. We need to find ways to consume seafood in a sustainable way.

One way to make seafood more sustainable is to diversify our consumption. Around 80% of the seafood eaten in the UK is made up of just five species. Similarly, in the US, 62% of seafood consumed is shrimp, salmon, canned tuna, tilapia or Alaskan pollock. This lack of diversity puts pressure on a few species and is driving them to extinction. Instead of always eating the same fish every meal, we should diversify our diets and eat other kinds of fish. This can help preserve the most commonly eaten fish and facilitate new fishing industries dedicated to other kinds of seafood.

Getting information on the seafood catching method from your supermarket is also important. It can help us avoid seafood caught by controversial methods such as trawling. Trawling involves dragging nets along the seafloor bottom, which damages natural habitats. Trawling also results in large amounts of other fish, which are not eaten, being caught and kills endangered species like dolphins and sharks.

Finally, there are some kinds of seafood that should be avoided completely, such as farm-raised prawn and shrimp. Shrimp farms replace natural coastal habitats such as mangroves, which in turn hurt wild fish stocks. Prawn farms often use converted rice fields, where the use of salty water by farmers kills neighboring crops.

By diversifying our seafood consumption and avoiding seafood caught through trawling methods or farm-raised species from areas where natural habitats are destroyed, we can help make seafood consumption more sustainable.

Adapted from original source:

<https://www.bbc.com/future/article/20220810-can-eating-fish-ever-be-sustainable>

<国際教養学部 国際教養学科>

2. 次の文章を読み、その要点を英語 (150 words 程度) で解答用紙2にまとめなさい。

世界共通語 (lingua franca) になった(と言われる)英語の実態と功罪を考えてみます。英語は本当にグローバル世界の共通語なのか? という点です。まさにそうだ、という声はあちこちから出るでしょう。観光旅行に出かけた人たちからは、海外のどこを旅しても英語が通じたという体験談を耳にします。ビジネス界もそうです。日本の企業は、製造業も含めて、世界中に進出していますから、現地の工場や店舗で英語を使って仕事をしている社員や技術者の様子がテレビ番組などで紹介されています。外資系でもない日本企業が、「将来のグローバル展開」を視野に社内公用語を英語にすることを決めたのも、英語が国際共通語だからです。

そのような動きに対する反発や批判は世界中にあります。インターネットを使えない人々や国々が不利益を被ることを「デジタル・デバインド (digital divide)」言いますが、英語にも同じことが起きていて、英語を使えない人たちが不利な立場に置かれることを「イングリッシュ・デバインド (English divide)」と呼びます。これは非常に深刻な問題です。

なぜなら、英語ができれば有利だとなると、生まれた時から英語で育った母語話者 (native speaker) は、何の苦労もなく生まれながらに特権的な立場を得ることになります。たまたま生まれてきた国が英語圏ではない多くの人間は、生まれ変わらない限り、どんなに頑張っても〈ネイティブもどき〉が関の山で、本物のネイティブ・スピーカーにはなれませんから、必然的に弱者の立場に置かれます。結果として世界は、英語話者と英語に支配されることになります。

グローバリゼーションというのは、要するに世界がアメリカ化することだとも言えるわけで、英語がグローバルな言語になるということは、英語のネイティブ・スピーカーが得をすることにほかならない、という指摘に繋がります。歴史を振り返ると、欧米諸国がアジアやアフリカの国々を植民地として支配したことがありましたが、これを帝国主義と呼ぶことから、21世紀は英語帝国主義の時代だと批判する声があるくらいです。

英語以外の言語を母語として生まれてきた多くの人たち (日本語母語話者もそうです) は、苦労して英語を学んでいますが、ネイティブ・スピーカーにはかなわない。なにしろ英語ネイティブは、英語が母語なのですから、喧嘩になっても、腕力や知力とはともかく、英語力では圧倒的に有利です。全く不公平な話です。英語が権力をふるって、英語以外の言語が抑圧されている状況は、言ってみれば英語帝国主義みたいなものだというのは、その通りです。

しかも、不公平を嘆きながらも、やっぱり英語はできないとまずいでしょ、と英語を学ぶことに夢中になっていると、そうとは気づかないうちに英語支配を甘受し、というか自ら進んで受け入れることになり、その結果として自らの言語や文化が絶滅の危機にさらされてしまうことがあります。得るのがグローバリゼーションです。植民地では宗主国の言語を強制されましたが、現代は植民地ではないのに、無自覚のまま、英語に支配されることになる。英語支配に対する批判的精神を忘れてしまうことは、自らの言語や文化の将来を危うくすることになるわけです。

(次頁に続く)

2023年度南山大学総合型入試[プレゼンテーション型] (第2次審査) 問題

「小論文」 時間 90分 配点 200点 (2022年10月15日実施)

<国際教養学部 国際教養学科>

逆に言えば、そのようなことを考えなければならないほど、私たちは今、英語がグローバルな共通語になった時代に生きているわけです。ということは、私たちは、英語支配がもたらす弊害をきちんと直視し、危惧や懸念や憂慮や批判を十分に理解し、多言語共生という理想を追求しながら、同時に「普遍語となった英語」を活用するしかなさそうです。

(鳥飼玖美子『国際共通語としての英語』(講談社現代新書、2011年)より一部補足、削除、修正のうえ抜粋)

3. 1または2の文章に関して自分の意見を日本語(400字以内)または英語(150 words程度)で論述しなさい。解答用紙3の日本語または英語のどちらか一方を選択して、書きなさい。

<以下余白>

以下の余白は、下書きに使用してもよい。



南山大学

入試課 入試運営係

〒466-8673 名古屋市昭和区山里町 18
Phone 052-832-3119 (平日 9:00-17:00)

Fax 052-832-3592

nyushi-ka@nanzan-u.ac.jp

<http://www.nanzan-u.ac.jp/>