

令和6年度入学者一般選抜入学試験問題

(C日程 国際経済学部)

小論文

注意事項

- 1 試験時間は、午前10時から午前11時までである。
- 2 試験開始の合図があるまで、問題冊子を開かないこと。
- 3 この試験では、問題冊子(5ページ)、解答用紙2枚及び下書き用紙1枚を配付する。
- 4 試験開始の合図があつてから、解答用紙に受験番号を必ず記入すること(氏名の記入は不要)。解答用紙は2枚あるので、必ず2枚すべてに記入すること。
- 5 解答は、解答用紙の所定の欄に横書きで記入すること。所定の解答欄以外に記入した解答は無効である。字数の指定がある問題については数字や句読点は1字と数えること。文字数を記入する必要はない。
- 6 問題冊子及び解答用紙にページの欠落や印刷不鮮明な部分等がある場合は、手をあげて、試験監督者がそばに来てからその旨申し出ること。
- 7 原則として、試験時間中の途中退室は認めない。
ただし、具合が悪くなった場合、トイレに行きたくなった場合等は、手をあげて、試験監督者がそばに来てからその旨申し出ること。
- 8 試験終了の合図があつたら直ちに筆記用具を置くこと。
- 9 試験終了の合図があつて筆記用具を置いたら、机の上に問題冊子と下書き用紙を重ねて置き、その上に表にした解答用紙を問1及び問2の解答用紙が上になるように重ねて置くこと。
- 10 試験監督者の許可があるまで退室しないこと。

次の文章を読み、問いに答えなさい。

買い物弱者は「流通機能や交通網の弱体化とともに、食料品等の日常の買い物が困難な状況に置かれている人々」と定義できる。その存在と増加にまつわる、いわゆる買い物弱者問題は、2010年頃から社会問題として注目を浴びるようになった。当初は官庁主導で現状分析と対策が検討されたが、それから10年もの月日が流れ、社会及び地域の問題としてすでに定着してしまっている感がある。

はじめに、買い物弱者対策の選択肢をみておきたい。先に示した買い物弱者の定義には「流通機能や交通網の弱体化」という文言があった。(中略)要は、流通機能の中でも中小小売業、交通網の中でも公共交通が「弱体化」したことで、「近隣の店舗が減少し、自家用車を保有・運転しないと最寄りの店舗までたどり着けない」という状況に陥る人々が増えたのである。後述のように、運転免許・自家用車の非所有者や、運転を断念した高齢者が買い物弱者になりやすいというのが、わが国で買い物弱者問題が提起される主要な文脈となっている。

いいかえれば、消費者(住民)と最寄りの店舗の間の「ラストマイル^{出題者注1)}」が長くなってしまっている状況で、それをどのようにして埋めるかが、買い物弱者対策における選択肢となる。表1は、これらの対策案を整理したものである。

表1 買い物弱者対策の5類型

アプローチ	対策の例	説明
① 交通からのアプローチ	買い物バス	交通を改善して、消費者が小売業者まで移動しやすくする
② 流通からのアプローチ	ネットスーパー	流通を改善して、商品を消費者の手元に届けやすくする
③ 来店宅配	宅配業者が受託	消費者が自ら店舗に赴いて買い物をし、購入した商品の宅配を依頼できる
④ 小売業者からの歩み寄り	小規模店舗出店	空白になっている商圈に、小売業者が小型店舗を出店する
⑤ 消費者からの歩み寄り	配食サービス	地域住民の共助により、買い物弱者対策のための新たな拠点を設置し運営する

(高橋・大内(2022)表1を改変して掲載。)

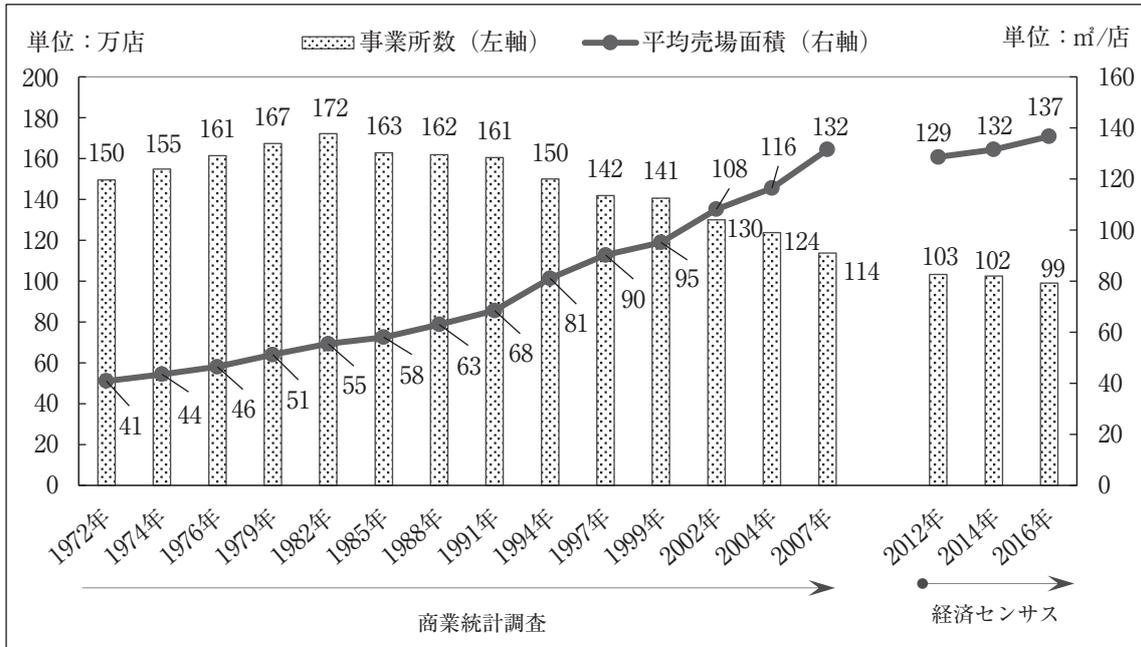
どの対策案にも一長一短があり、切り札が存在しないのである。つまり、まちづくりとして買い物弱者対策を行うには、地域の実情を(統計を活用して)知り、どの対策を選ぶかという意思決定が迫られる。

買い物弱者対策に資するであろう商業・流通に関する統計として代表的なのは、1957年に開始された商業統計調査及び、それを継承している経済センサスである。

(中略)

データの連続性に注意しつつ^{出題者注2)}、商業統計調査と経済センサスのデータを簡単に見ておこう。図1はわが国の小売業全体について、事業所数並びに事業所当たりの平均売場面積の推移を示したものである。

図1 わが国の小売業における事業所数と平均売場面積の推移



出典) 商業統計調査・経済センサスより出題者が作成。

(中略)

要は、個人商店のような小型店舗が衰退し、チェーンストアに代表される大規模小売業の大型店舗が目立つことが、統計からも明らかになる。もちろん、コンビニエンスストアに代表される小型店舗のイノベーションも顕著であったものの、大型店舗が自家用車の普及や小売業の規制緩和を背景に商圈の拡大を狙い、自家用車での買い物行動を促進してきた。地方部にもコンビニエンスストアが立地するようになったが、高齢者が多く暮らす従来の集落よりも、幹線道路沿いに立地し自動車によるアクセスを前提とした店舗が目立ち、買い物弱者対策として有効な存在とは言い切れない。

つまり、自家用車の保有や運転をそもそもしていない、あるいは断念した人が買い物弱者になる可能性が高くなるのである。これは特に高齢者に当てはまる。「自家用車で買い物に行くことを断念したときに、徒歩や自転車で行けた最寄りの店舗は、大型店舗との競争に敗退し、すでに撤退していた」＝「気が付いたときにはラストマイルが長くなっていた」という状況に陥りやすいことは先に述べた。この現象は、こうした全国レベルのマクロデータからも想像がつく。

続いて、買い物弱者に焦点を絞った統計を紹介しておきたい。買い物弱者問題に注目が集まり始めた当初は、小規模のアンケート調査の結果から全国規模の推論をすることがせいぜいであった。それでも、2010年時点において買い物弱者は全国で600万人と試算された。その後、農林水産省農林水産政策研究所を中心に、メッシュデータ^{出題者注3)}に基づいた精緻な推計が試みられるようになった。近年では「店舗（生鮮食料品小売業、百貨店、総合スーパー、食料品スーパー、コンビニエンスストア）まで500m以上、65歳以上の高齢者で自動車利用が困難な人口」を「食料品アクセス困難人口」とし、高齢者に焦点を絞ったうえで、過去の国勢調査のデータにまでさかのぼって再推計が行われている。

2015年の全国の食料品アクセス困難人口は824万6千人と推計される。2005年が678万4千人、2010年が732万7千人であったのと比べ増加傾向にある。2015年時点の824万6千人とは、65歳以上の人口の24.6%（4人に1人）に及ぶ。特に75歳以上（後期高齢者）の世代では、食料品アクセス困難人口が3人に1人（33.2%）にのぼる。

食料品アクセス困難人口の増加要因の一つはもちろん高齢化、つまり高齢者の絶対数の増加である。一方で、若いうちに運転免許を取得し、自家用車を運転する習慣を身につけた世代もまた高齢化している。そのため、食料品アクセス困難人口の中でも、前期高齢者（65～74歳）の増加はある程度抑制されている。一方で、後期高齢者となると、運転の断念や免許の返納を検討せざるを得ず、そうなるとラストマイルが500m以上なら、即座に食料品アクセス困難人口にカウントされることになる。いかえれば、食料品アクセス困難人口の増加傾向は、前期高齢者より後期高齢者で顕著であり、買い物弱者対策の対象として後期高齢者を優先する必要性が生じている。

出典) 高橋愛典・大内秀二郎 (2022)「第9章 買い物弱者を支援する」、宇都宮浄人・多田実 (編)『まちづくりの統計学』学芸出版社 pp.120-129 から抜粋・一部改変して出題。

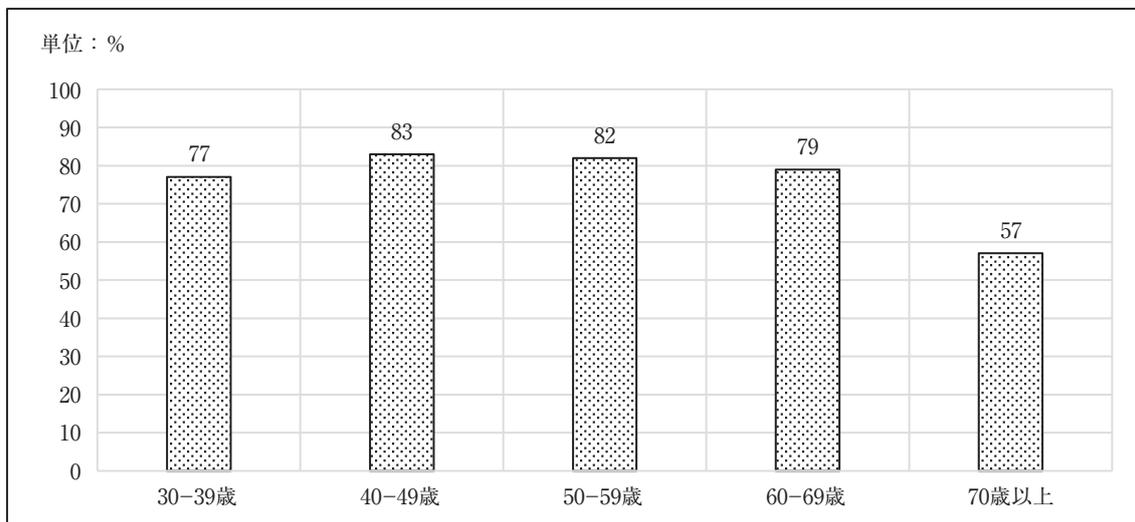
出題者注1) ここでは「最後の1マイル (mile)」という厳密な長さではなく、消費者（住民）と最寄りの店舗との区間を意味する。

出題者注2) 経済センサスは2009年に開始し、このときに統計制度が大幅に変更され、データの連続性がなくなった。ここではそれは無視できるものとする。

出題者注3) 地域を一定の正方形の区画（メッシュ）単位で区切ったデータである。対象地域を緯度・経度に基づきほぼ同じ大きさの区画に分け、このメッシュデータに目的に応じた各種データ（人口、店舗数、降水量等）を付加し比較・分析する。

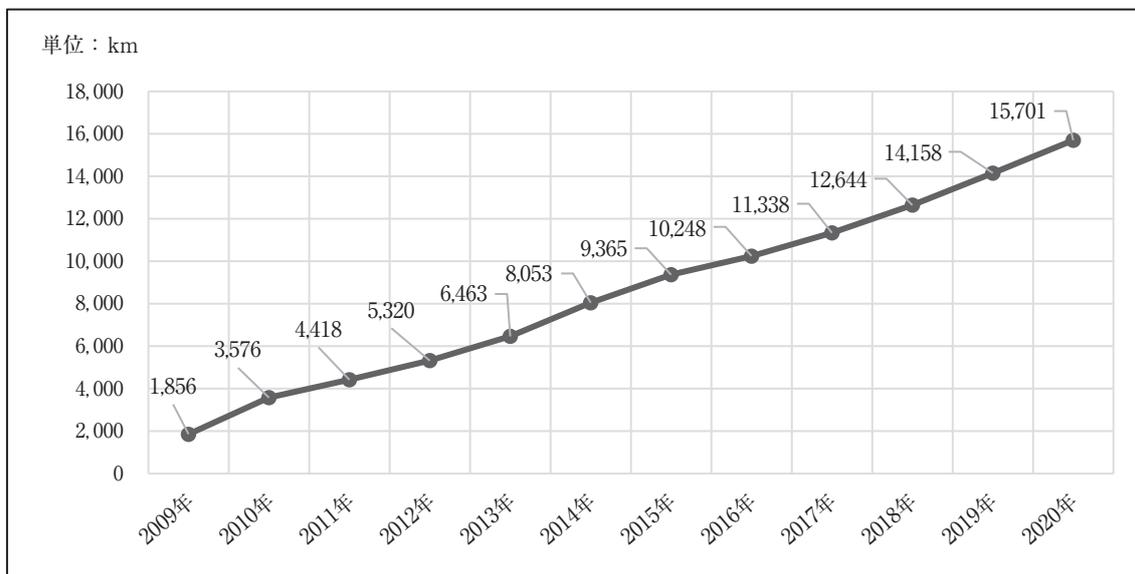
問1 本文中で「自家用車の保有や運転をそもそもしていない、あるいは断念した人が買い物弱者になる可能性が高くなるのである。これは特に高齢者に当てはまる。」と述べられている。なぜこのようなことが言えるのか、本文図1及び下の図2、図3に示されているデータに言及しながら説明しなさい。

図2 世帯主年齢層別の自動車保有率（2014年）



出典) 平成 26 年全国消費実態調査より出題者が作成。

図3 路線バスの廃止累積距離



出典) 平成 27 年、令和 4 年版交通政策白書より出題者が作成。

問2 表2は、農林水産政策研究所による食料品アクセス困難人口（以下では単に「困難人口」という）の推計値である。「65歳以上」の困難人口の2005年から2015年にかけての変化率(%)を小数点以下第二位で四捨五入し、求めなさい。

表2 困難人口の推計値（年齢層別）

	2005年	2015年
	推計値（千人）	推計値（千人）
65-74歳	3,017	2,891
75歳以上	3,767	5,355

出典) 農林水産政策研究所「食料品アクセスマップ」の平成27年国勢調査に基づく推計結果の値より出題者が作成。

問3 本文の表1には買い物弱者対策についての5つの類型のアプローチが整理されており、本文には「どの対策案にも一長一短があり、切り札が存在しない」と述べられている。「①交通からのアプローチ」の対策例について、あなたはどのように評価するか、実施上の問題点を指摘し行政組織がとりうる政策上の対応も含めて、自由に論じなさい。

なお、「買い物バス」とは、交通手段がなくなり買い物弱者となった高齢者などのために、居住地域と商業施設の間などを巡回するバスを運行するものである。