

令和3年度 総合政策学部 一般選抜 前期日程

【出題意図】

題材としては、大問1においては「日本における民主主義のあり方」を取り上げている。間接民主主義を原則としている日本において、住民投票や町村総会といった直接民主主義的な制度も実施は可能となっているが、実現することが困難である現状を理解し、現在の日本の民主主義における問題を発見し、その解決策を導くことができるかどうかを問う出題を行う。大問2は、IT技術と法制度の関係について取り上げている。

具体的な出題方法として、大問1においては、社会における実際の事例を取り上げている新聞記事(文章A、文章B、文章C)を提示し、主たるテーマである日本の民主主義に関する事象を把握するための前提知識として、AP1で求める高校卒業相当の基礎的かつ全般的な学習内容を身に付けているかどうかを問う出題を行っている(問1、問5、問6)。また、ある程度の長さの文章(文章D)を提示し、その内容を正しく理解しているかを確認する言い換えを問い、AP1で特に重視する「読解力」を問う出題を行っている(問4)。さらに、文章の内容を要約し説明できる力を問い、AP1で特に重視する「読解力」および「文章作成能力」を問う出題を行っている(問2、問3、問7)。最後に、文章を読み解き、それらから必要な情報を収集し、収集した情報を適切に関連付けながら問題を発見し、その解決策を導くための手段を文章で説明させる問いにより、AP2で求める「論理的思考能力」およびAP1で特に重視する「文章作成能力」を問う出題を行っている(問7)。大問2においては、IT技術、AIの発達など先進技術は進むが、法制度は整っているのかという観点の出題であるが、AP1で重視する力として、基本的な読み書きを問1で、文章理解を問2で求めている。総合政策学部における様々な事象を取り扱い、その中で問題点を発見し、解決する能力を培うためには、先進技術に対する社会のありようを議論することも必要であり、文章作成能力と論理的思考能力を求める問として問3を設定した。全体としては、文章はやや難しく、分量も多いため読解力を求めることが中心であり、加えて問題発見能力を見るために問いかけを考慮した形式となる。

以上の出題意図から、岩手県立大学総合政策学部の「求める学生像」に合致する学生を選抜するための出題となっているものと考えている。

【解答例】

1

- 問1 [1] 間接
[2] 直接
[3] 立法
[4] 条例
[5] 直接請求

問2 町村では議会を廃止し、有権者全員による町村総会により意思決定を行うことができる直接民主主義的な制度。(50字)

問3 有権者の50分の1以上の署名を集め、首長に住民投票条例の制定を求める。そのうえで議会の過半数の賛成で条例が制定され、住民投票を実施するという仕組みである。特徴としては、住民投票の結果に法的拘束力はなく、その結果について首長が守る義務はない。(120字)

問4 困ったこと、間違ったこと、愚かなことを決定する可能性(26字)

問5④ 保証

⑧ 過程

⑩ 試行

問6⑤ ようご

⑥ ぐさく

⑨ しゅうぞく

問7 民主主義は選挙や国会の中だけにあるのではなく、身の回りのあらゆる過程に関係していることから、民主主義に習熟するには、子どものときから、家庭や学校や地域のすべての場所で、日々の暮らしのなかで民主主義を使い、民主主義を学んで身につける必要がある。(121字)

2

問1

①障害 ②準拠 ③締結 ④提起 ⑤回避

問2

(1) 日本の道路交通法上では運転者がいない車は存在していけないことになっており、これは国際条約であるジュネーブ条約が元になっており、この条約の改正がないと運転者のいない自動運転は認められない。(93字)

(2) 法律のルールが明確ではないので、技術開発を進めること、あるいは実用化に踏み出すことについて、不安が残る。特に、法律上の責任に関して誰が責任をとるのが明確ではないため自動運転のシステムを認められない。(100字)

(他、解答例)

トロッコ問題にみられるように、人間の命の軽重を判断するプログラムを作ってよいのかという倫理的かつ法的な問題が存在し、そのプログラムを作成したプログラマーに対する法的責任の所在が決まっていない。(95字)

問3

(解答例)

被害者、被害物に非がないことを前提に考えると、レベル0において、運転主体は運転者であるため、事故が起きた際には、責任の所在はすべて運転者にあり、法的にも運転者の責任が求められる。レベル1～2の場合は主体は運転者であるため、運転者の責任は大きいものの、支援する、または部分運転自動化を行うシステムの問題が発生する可能性を否定できない。法的には運転者の責任となるが、システムの欠陥の有無を調査し、システム欠陥があった場合は、システム欠陥が運転者による整備不良の場合は運転者に、欠陥が元よりあった場合には、欠陥製品を販売した企業にも責任の所在がある。さらに、レベル3以降の運転主体がシステムとなった場合、運転者の責任はレベル3における限定的な場合には発生するが、レベル4以降になると運転者がほぼ介在しない状態になり、責任の所在が現在の法のなかでは判断できなくなる可能性がある。システムの欠陥である場合は、企業や開発者の責任、場合によってはプログラマーの責任などの追及の可能性が出てくる。また、システムが判断し、人の命を奪った、人を傷つけたとすれば、その賠償はどこから発生するのかに対しても、明確な法的根拠がない。このような状態になった場合の責任の所在は、運転者だけではなく、さらに販売、設計した企業や人物はおろか、自動運転のシステムを認めた国（政策）の不備などまで考慮しなければならなくなるだろう。

(598字)