

令和6年度入学 総合政策研究科 博士前期課程（第1次募集）試験問題の出典
専門科目 一般

種別	大問番号	著者名	著作物名	書名等	版元
専門科目	2 資料 (A)	日本経済新聞社	暮らしを支える交通政策 (11) 交通税で地域を支える	日本経済新聞 2023年1月31日付 一部改変	日本経済新聞社
	2 資料 (B)	日本経済新聞社	暮らしを支える交通政策 (10) 幅広い便益の考慮が必要	日本経済新聞 2023年1月30日付	日本経済新聞社
	2 資料 (C)	日本経済新聞社	交通まちづくりと地域再生 (10) 財政支出の優先度見直し	日本経済新聞 2019年3月19日付 一部改変	日本経済新聞社
	2 資料 (D)	日本経済新聞社	暮らしを支える交通政策 (4) 自家用車依存の外部不経済	日本経済新聞 2023年1月20日付	日本経済新聞社

岩 手 県 立 大 学 大 学 院
総 合 政 策 研 究 科
博 士 前 期 課 程

令和 6 年度(第 1 次募集)

入学試験問題

専 門 科 目

志願区分：一 般

注意事項：

1. この試験は、10 時 00 分から 12 時 00 分までである。
2. 「始め」の合図があるまで、問題を見てはいけません。
3. 試験中に、問題冊子および解答用紙の印刷不鮮明、ページの脱落などがあった場合には、手を挙げて試験監督者に知らせなさい。
4. 解答は、黒鉛筆（シャープペンシルも可）で記入しなさい。万年筆、ボールペン等は使用してはいけません。
5. 試験終了後、問題冊子は持ち帰りなさい。

専門科目

注意事項：

1. 1から3の3題のうち、2題を選んで解答しなさい。また、選んだ問題番号が表示された解答用紙を使いなさい。
2. 解答は、問題別にそれぞれ別の解答用紙に書きなさい。
3. 各解答用紙の所定の欄に、志願区分、受験番号および氏名を記入しなさい。

1 下記の設問はまちづくりに関するものである。各問に答えなさい。

- (1) 各地域の「まちづくり」においては、その地域の背景や特性、また時期やタイミングによって、重要なまた効果的なテーマが様々に考えられる。ここで、あなたが、まちづくりのテーマとして有効だと考えるものを1つ又は2つ提示し、そのテーマの意義や効果、取り扱い方などについて600字以内で述べなさい。
- (2) 上記で取り上げたテーマを踏まえながら(複数取り上げた人はどれか1つを踏まえながら)、あなたがまちづくり・地域おこしを進めていくとすれば、どのように取り組んでいくか、期待される効果や課題なども含めて論じなさい。

最初に取り上げたテーマを示しなさい。その上で、解答においては、具体的な地域・都市を設定すること(架空の都市でもよいし、現実にある何らかの地域や都市でもよい)。また取り組みを進める上では、その前後期間に様々な作業や活動が必要となろう(素材の発見・調査、広報、参加者・協力者、各種準備、等)。それらの点も含めて1000字以内で述べなさい。

2 資料 (A) から (D) を読んで、以下の問いに答えなさい。

(1) 資料 (A) ～ (D) から、日本と海外諸国における道路関連予算と公共交通予算の違いとそれぞれの思想の違いについて 400 字以内で述べなさい。

(2) 公共交通の費用対効果を見るために費用便益分析を用いることがあるが、資料 (A) ～ (D) から便益の例を 4 つ抜き出した上で、150 字以内で費用便益比が 1.0 を上回ること、下回るものの意味について述べなさい。

(3) 資料 (A) に書かれている「地域づくりと一体の交通政策」について、資料中に記載されていることをふまえて、どのような政策を行えば持続可能な社会の実現に向かっていけるのか、あなたの考えを 400 字以内で述べなさい。

資料 (A)

公共交通を公的資金で支えるには、財源が必要です。ドイツは、エネルギー税（ガソリン税など）を財源として、道路から公共交通まで整備してきました。ロンドンでは自動車に対する混雑課金も財源の一つです。一方、オーストリアの場合、特定財源はなく、一般会計予算を道路から公共交通にシフトさせてきました。

これに対し日本は、公共事業の道路とは異なり、公共交通への支出はごく僅かです。道路整備には国土交通省だけで 4 兆 2 千億円（2022 年度当初予算事業費、地方単独は含まず）を計上していますが、同省の「地域公共交通サービスの確保等に対する支援」は 209 億円（前年度補正込みで 492 億円）です。この 10 年間でも予算配分に大きな変化はありません。

そうした中、滋賀県では、22 年 4 月に県の税制審議会が「地域公共交通を支えるための税制」の検討を答申しました。地域公共交通の存在が「単にその利用者のみならず、県全体の社会・経済の基盤であり、産業や観光の振興にもつながる」ということです。

地域公共交通の便益は、現時点の利用者だけに帰着しません。今は自家用車を使う人も、わが子の通学で公共交通が必要になったり、年をとったときに必要になったりします。

「いつでも利用できる」というオプション効果の受益者は地域全体です。

そうであれば、「交通税」は安心して日常生活を送り、経済活動を行うための「保険」ともいえます。むろん、県民が「保険」で何を得られるか、将来ビジョンについての合意は必要です。詳細な検討はこれからですが、一つの「挑戦」といえるでしょう。

右肩上がりの時代が終わった今、これまでの交通政策は見直しを迫られています。国レベルの議論も必要ですが、国の動きを待たずに、地方から新たな提案が出されたことは注目に値します。まちづくり、地域づくりと一体の交通政策によって、持続可能な社会を実現することが求められているのです。

(『日本経済新聞』2023年1月31日付、「暮らしを支える交通政策(11) 交通税で地域を支える」より、一部改変)

資料 (B)

受益者負担なのだから、公共交通の費用は利用者の運賃でカバーすべきだ、という考え方があります。実際、日本の公共交通は運賃収入による独立採算が原則です。しかし、交通市場には「市場の失敗」が生じます。近年、日本でも富山市のように、収支ではなくまちづくりという観点から、公共交通を整備する動きがみられます。

公共交通整備で費用対効果はどのように判断すればよいのでしょうか。

最も一般的な手法は費用便益分析です。例えば、公共交通に投資すると、事業者の運賃収入増だけでなく、利用者自身も所要時間短縮など、投資効果を享受できます。また、自家用車が減れば環境の改善や渋滞の減少など、外部性に伴う社会的費用を減らすという効果もあります。

費用便益分析は、投資を行う場合と行わない場合について、金銭的な収支以外の要素も含む社会的便益と社会的費用を比較し、投資効果を判断するものです。国土交通省も評価マニュアルを整備しています。

もっとも、社会的便益の算出は困難を伴います。鉄道プロジェクトの評価マニュアルは「存在効果」として、オプション効果(いつでも利用できる安心感)、イメージアップ効果(地域イメージが向上することなどによる満足感)などを提示していますが、通常、計算には含まれません。

従ってマニュアルは、費用に対する便益が「少しでも1.0を下回った場合は社会的に必要な事業である」という「誤った評価」をしないよう注意を呼びかけています。「便益に計上する効果は(中略)計測できる効果に限定されている」からです。欧州のSUMP(持続可能な都市モビリティ計画)は、費用便益分析を補完する多基準分析にも言及しています。

公共交通への支出が、他部門の費用の支出を抑える「クロスセクター効果」も考慮する必要があります。富山市の「おでかけ定期券」事業では、年間約1億円の支出で高齢者のバス代などを大幅に割り引きますが、京都大学などの試算では、この施策で富山市は医療費を約7.9億円節約したという結果が出ています。

(『日本経済新聞』2023年1月30日付、「暮らしを支える交通政策(10) 幅広い便益の考慮が必要」より)

資料 (C)

海外の場合、フランスのように、地域の事業所あるいは住民から広く税を徴収し、交通の特定財源として活用する事例があります。公共交通整備の受益者は今の利用者だけではなくありません。渋滞が減れば車の利用者にも恩恵があります。さまざまな経路で公共交通

の恩恵を受ける地域全体が受益者と言えるのです。したがって、地域の税を財源とするのは一つの方法です。

一方、オーストリアのように特定財源を持たずに公共交通の再生を進める国もあります。日本の県に当たる州は連邦補助も受けつつ一般会計の配分を見直し、公共交通の近代化を支援しています。具体的には道路整備にメリハリをつけ、予算を捻出しています。

日本の国道建設には1キロメートル当たり10億〜20億円超が支出されています。道路に比べれば、地域の公共交通再生に必要な金額は大きくありません。富山市のほか、福井市やひたちなか市など、公的資金も用いて公共交通を活性化させる自治体が徐々に現れています。富山市はコンパクトシティ化に向け、中心部への居住移転にも補助金を出す一方、街中に建設した市立中央図書館に駐車場は作りませんでした。高齢者の外出増が医療費の削減につながれば、クロスセクター効果として一般会計を側面支援することになります。

要は各地域が自らのまちづくりの目標をどのように定めるかです。郊外開発という目標には道路整備が効果的でした。しかし、高齢化が進む社会では、「クルマなしでも暮らせる」という選択肢があり、歴史ある中心市街地を活用した街の方がQOL（生活の質）は高いのではないのでしょうか。人が住み続け、訪れたい地域をつくるための有力な手法の一つが「交通まちづくり」なのです。

（『日本経済新聞』2019年3月19日付、「交通まちづくりと地域再生(10) 財政支出の優先度見直し」より、一部改変）

資料（D）

自家用車の利便性は誰しも否定できません。公共交通が不便であれば、自由に移動できる自家用車を利用することは、自然な行動といえるでしょう。

しかし、まちづくりという観点から見ると、公共交通の衰退を食い止めないまま、自家用車依存を加速させる交通政策には、以下のような問題があります。

第一に、環境の悪化です。運輸部門は日本の二酸化炭素（CO₂）排出量の18%を占め、その46%は自家用車が排出しています（2020年度）。電気自動車への期待もありますが、置き換えに時間がかかるほか、単なる置き換えでは電力消費が増加します。

第二に、交通事故です。交通事故死者数は年々減少していますが、それでも22年の死者数は2610人です。日本の場合、死者のうち歩行者の割合が3分の1を超え、欧米に比べて圧倒的に高いのも特徴です。

第三に、空間利用の問題です。1人で自家用車通勤すると、公共交通の何十倍もの都市空間を必要とします。渋滞が発生して駐車場も不足するため、さらなる道路と駐車場が必要になります。これは自動運転車が普及しても同じです。

第四に、そうした空間利用が、都市のスプロール化と財政の悪化を加速させることです。道路から下水道、消防サービス、ごみ収集まで、郊外化が進むと行政経費が増加するので

す。

個々人が自家用車に乗るとき、ガソリン代は計算しても、上記のような問題を自身のコストとして意識しません。「市場の失敗」のケースのうち、「外部不経済」と呼ばれるものです。

さらに、自家用車を利用できない人の社会的排除も、公平性という観点で問題です。移動手段次第で就業や教育の機会が限られます。「買い物弱者」も生まれ、引きこもってしまえば心身の健康を害し、医療費や介護費の増加にもつながります。健康という点では、100メートル先のコンビニに自家用車で行くというライフスタイルも問題です。

今日、持続可能な社会の構築が求められています。その際、自家用車への過度な依存をいかに変えていくか、具体的な施策が問われているのです。

(『日本経済新聞』2023年1月20日付、「暮らしを支える交通政策(4) 自家用車依存の外部不経済」より)

- 3 日本において「災害」は災害対策基本法という法律に基づき、以下のように定義されている。

『暴風、竜巻、豪雨、豪雪、洪水、崖崩れ、土石流、高潮、地震、津波、噴火、地滑りその他の異常な自然現象又は大規模な火事若しくは爆発その他その及ぼす被害の程度においてこれらに類する政令で定める原因により生ずる被害をいう。(災害対策基本法第2条第1号)』

この定義に基づき、「災害」の現象を5種類挙げ、その各災害によって人間社会にもたらされる具体的な「被害」の事例を挙げて(各100文字以内で災害ごとに計5事例)説明しなさい。なお、一度使用した「災害」の種類と「被害」の事例を繰り返し使用することはできない。