

令和6年度入学 総合政策学部 編入学 一般・推薦 試験問題の出典

種別	大問番号	著者名	著作物名	書名等	版元
総合問題	資料A	小嶋光信・森彰英	地方交通を救え！	2014年、P 105-107より 一部改変	交通新聞社
	資料B	日本経済新聞社	日本型MaaSの未来（1） 業種の「垣根」越えサービス融合	日本経済新聞 2020年1月31日付 一部改変	日本経済新聞社
	資料C	日本経済新聞社	日本型MaaSの未来（2） 先行例取り込みの注意点	日本経済新聞 2020年2月3日付 一部改変	日本経済新聞社
	資料D	朝日新聞 （三重全県）	伊勢・志摩観光パス拡大	朝日新聞 2006年1月27日付朝刊 （三重全県）一部改変 ※朝日新聞社に無断で転載することを禁じる 承認番号24-1113	朝日新聞社
	資料E	日本経済新聞社	日本型MaaSの未来（4） 地域特性に応じた仕組み重要に	日本経済新聞 2020年2月5日付 一部改変	日本経済新聞社
	資料F	日経クロストrend	パリ市街も激変！世界初「MaaS法」から3年、フランス現地調査	日経クロストrend 2022年11月14日付 正しいURLは以下のとおり。 https://xtrend.nikkei.com/atcl/contents/18/00582/00011/ より 一部改変	株式会社 日経BP

令和5年9月1日

岩手県立大学からのお知らせ

令和6年度総合政策学部編入学試験における入試問題の誤りについて

令和5年8月31日に実施した、岩手県立大学総合政策学部の令和6年度編入学試験の総合問題について、以下のとおり誤りがあったことが判明いたしました。

当該問題については、受験者全員を正解とします。

受験生の皆様には、御迷惑をおかけしましたことを深くお詫び申し上げます。

<総合問題 1頁 問4>

【正】資料(D)に書かれている「伊勢・鳥羽・志摩地域の観光パスポート」は、Ma a Sという名称がなかった時代に生まれた旅行チケットであるが、広義のM a a Sとして紹介されることがある。その理由を、資料(B)のM a a Sの定義に即して100字以内で説明せよ。

【誤】資料(D)に書かれている「伊勢・鳥羽・志摩地域の観光パスポート」は、M a a Sという名称がなかった時代に生まれた旅行チケットであるが、広義のM a a Sとして紹介されることがある。その理由を、資料(A)のM a a Sの定義に即して100字以内で説明せよ。

※資料(A)には、M a a Sに関する記載なし

<問い合わせ先>

岩手県立大学総合政策学部

学部長 高嶋 裕一 (電話: 019-694-2700)

入試委員長 村木 尚文 (電話: 019-694-2700)

総合政策学部

総合問題 (120分)

注意事項

- 1 試験開始の合図があるまでは、この問題冊子の中を見てはいけません。
- 2 この冊子は、6ページあります。なお、下書き用紙が2枚あります。
- 3 試験中に問題冊子及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は、手を挙げて試験監督者に知らせなさい。
- 4 解答は、必ず黒鉛筆（シャープペンシルも可）で記入し、ボールペンや万年筆などを使用してはいけません。
- 5 解答用紙には、氏名及び受験票と同じ受験番号を忘れずに記入しなさい。
- 6 解答は、必ず解答用紙の指定された箇所に記入しなさい。
- 7 下書きの必要があれば、下書き用紙を利用してかまいません。
- 8 試験終了後、問題冊子と下書き用紙は持ち帰りなさい。

資料(A)～(F)を読んで、以下の問いに答えなさい。

問1 資料(A)の下線部(a)～(d)のカタカナを漢字で書け。

問2 資料(B)には狭義と広義の MaaS の定義が述べられているが、資料(C)に書かれている狭義の MaaS の具体的事例を挙げて、広義ではなく狭義である理由を 100 字以内で説明せよ。

問3 資料(C)には、MaaS のレベル 1～4 について説明されている。ここでいうレベル 4(政策の統合)の内容として、資料(F)に書かれているフランス政府の政策について 300 字以内で説明せよ。なお、政策とは、行政が各分野において進めていく基本的な目標・方向から具体的な事業までの一連の取組のことをいうものとする。加えて、レベル 4 は政策の統合ということで、国や地方自治体が政策レベルで一緒に取り組まないと達成し得ない段階である。

問4 資料(D)に書かれている「伊勢・鳥羽・志摩地域の観光パスポート」は、MaaS という名称がなかった時代に生まれた旅行チケットであるが、広義の MaaS として紹介されることがある。その理由を、資料(A)の MaaS の定義に即して 100 字以内で説明せよ。

問5 以下の(1)～(3)は、資料(F)に書かれている内容についての計算問題である。(1)と(2)は計算式を示した上で解答せよ。いずれも、単位を明記すること。

(1)ラロシエル市は 2030 年までに自転車利用を 7%から 14%に引き上げる目標を示しているが、その間に都市圏人口は変わらないと仮定すると、自転車利用者は何人から何人に引き上げる目標か計算せよ。

(2)相乗りアプリ Klaxit のサービス開始から 9 カ月で削減された CO2 排出量はいくらか。1 カ月を 30 日として計算すること。

(3)相乗りアプリ Klaxit を利用した運転手は、ある日、以下の表のように 3 回の運転時に、毎回、2 人を同乗させていたと仮定する。この運転手に支払われる 1 日の報酬はいくらになるか。空欄①から③の数値を埋めた上で答えよ。

	1 人目の同乗(km)	2 人目の同乗(km)	報酬(ユーロ)
1 回目	5	8	①
2 回目	18	②	4.8
3 回目	42	30	③

問6 日本の地方部において、生活者の日常的な移動サービスとして行政が MaaS を進めていく際に重要と考えられることを、資料(B)、(C)、(E)、(F)それぞれの内容に具体例も含めて触れながら 600 字

以内で解答せよ。

資料(A)

この問題は、著作権の関係により公開できません。

(小嶋光信・森彰英『地方交通を救え!』, 交通新聞社, 2014年, pp.105-107より, 一部改変)

注:都市のスプロール化とは,都市の急速な発展の中で無秩序かつ無計画に開発が進んでいくことをいう。

上下水道や道路などの整備が不十分であったり,残すべき自然環境が破壊されたり,行政負担が増えたりして,健全な都市の維持が難しくなる。

資料(B)

「MaaS」(Mobility as a Service)という言葉に触れる機会が多くなりました。直訳すると「サービスとしての移動」ですが,要するに「移動サービス」です。MaaSの現状を見たうえで,今後の方向性を検討します。

MaaSは「様々な種類の輸送サービスを,需要に応じて利用できるよう単一に統合されたもの」と定義づけられます。スマートフォンだけでシームレスに様々な交通手段のルート検索・予約・決済ができること

(狭義の定義)ですが、筆者はもう少し広く考えます。つまり「様々なモビリティを用いてユーザーに円滑な移動を提供するとともに、移動型店舗など様々なサービスも同時に提供すること(広義の定義)」です。

狭義の定義を用いない理由は、海外で盛んなライドシェアリングを見ればわかります。米ウーバーテクノロジーズなどが提供するサービスはどれも似ており、利益を上げにくい構造になっています。そこでウーバーイーツのような新サービスを付加して、そこから利益を得ています。

MaaSも確実に同じような形態になると思われます。例えば病院で診察してもらう際に、病院の混み具合を予測して最適な出発時間や交通経路を提示するような、医療サービスと一体化したものです。新たな付加価値をつけることで、他に乗り換えができないようにするロックイン効果が生まれるのです。

(『日本経済新聞』2020年1月31日付、「日本型MaaSの未来(1) 業種の「垣根」越えサービス融合」より、一部改変)

資料(C)

今後、MaaSは多方面に影響を与えることとなりますが、各国が参考にしているものとしては、フィンランドのスマートフォンアプリ「Whim」があります。フィンランドのスタートアップ企業が世界に先駆けて、2016年からサービスを始めました。鉄道やバス、タクシー、レンタカーなど多くの乗り物の情報を集約し、スマホのアプリを通じて、利用者に適切な運行計画だけでなく、予約・決済サービスも提供しています。

スウェーデンの研究者が整理したMaaSのレベル分類によると、レベル1が情報の統合、レベル2が予約・決済の統合、レベル3がサービス提供の統合、レベル4が政策の統合です。そのなかでレベル3の一つの例として、期間定額制のサブスクリプションをあげています。日本のMaaSの多くはレベル1ですが、「Whim」は決済方法にサブスクリプションを導入しており、レベル3に分類されています。

(『日本経済新聞』2020年2月3日付、「日本型MaaSの未来(2) 先行例取り込みの注意点」より、一部改変)

資料(D)

近鉄は、今年の伊勢・鳥羽・志摩地域の観光パスポート「まわりゃんせ」を2月1日、発売する。鳥羽市の離島へのアクセスである同市営定期船や、奥志摩地方への志摩マリンレジャー定期船、伊勢・安土桃山文化村の入場が新たに対象になった。

同パスポートは、近鉄の発駅から松阪～賢島間への特急往復、松阪を含めた対象地域で、主要な28観光施設への入場や、三重交通バス、近鉄特急の乗車、手荷物の自宅配送などが1枚でできる。

(『朝日新聞』2006年1月27日付朝刊(三重全県)、「伊勢・志摩観光パス拡大」より、一部改変)

資料(E)

MaaSは日本国内で一つの画一的なビジネスモデルが通用する訳ではありません。人口の集積度合いや、利用が日常的なものか非日常的かによって、違ったビジネスモデルが必要になります。非日常の代表例である観光型はもとより、東京23区のような都心型や都市型、さらに郊外型や過疎地域型のように、地域特

性に応じたビジネスモデルが必要となります。

観光型は経路検索・予約・決済の一元化と交通のシームレス化、さらに数多くの観光施設を取り込んだ追加料金が少ない定額制を目指すでしょう。

(中 略)

郊外型の典型的な例は、最寄りの鉄道駅までバスを使うような東京近郊等のベッドタウンでしょう。そのような地域では日常生活で自家用車を使ってきましたが、住民が高齢になり自家用車の使用が難しくなると「買い物難民」になる恐れがあります。短期的にはオンデマンドの相乗りバスやタクシーが重要な役割を果たし、中長期的にはそのバスやタクシーが自動運転車になると考えます。

(『日本経済新聞』2020年2月5日付、「日本型 MaaS の未来(4) 地域特性に応じた仕組み重要に」より、一部改変)

資料(F)

2019年12月に制定されたフランスのモビリティ基本法(LOM法)は、世界初の「MaaS法」というべき衝撃的な内容だった。そのLOM法の制定から約3年。スマートモビリティ先進国、フランスはどう変わったのか。激変した現地の姿を専門家がレポートする。

(中 略)

モビリティ基本法は、2050年のカーボンニュートラル(温暖化ガスの排出実質ゼロ)を目標とし、モビリティ革命をけん引する次世代の法制度だ。地域が抱える移動の課題を解決するとともに、新しい移動サービスを積極的に取り入れた交通戦略を推進し、モビリティ分野のデジタル化を同時に進める政策が盛り込まれている。

国や地方都市圏のモビリティ分野におけるガバナンスを高めるため、日本でも議論が始まっている官民データ連携基盤をいち早く構築。地方行政がデータを基にした都市経営にシフトできるよう、国家がそれを支える仕組みづくり、まさに基盤(プラットフォーム)を整えてきた。

(中 略)

モビリティ基本法では、フランス国内に新たな移動サービス事業者が進出する場合、営業許可の条件として行政機関に対し移動サービスのデータ提供が求められる。そしてフランス政府は、これら移動サービスを一元化した官民データ連携基盤を構築している。路線バスやトラム(路面電車)など既存の公共交通機関だけではなく、カーシェアリングや自転車シェアリング、後述する「相乗り」やEV充電施設など、様々な移動に関するデータを集約する。その結果、MaaSに代表されるような新しい移動支援サービスや都市経営のための基盤が非常に短期間で社会実装されてきた。

(中 略)

例えば、フランス西部の地方小都市、ラロシェル市(人口7万、都市圏人口17万)は、2040年のカーボンニュートラルを目標とする。さらに2030年までに温暖化ガスの排出量を40%削減し、そのための新たなモビリティ戦略に取り組んでいる注目の地方中小都市だ。温暖化ガス排出量の27%は移動によるものであり(19年調べ)、日常の移動手段はバスが5%、自転車7%、マイカー50%と、自動車が重要な移動手

段という典型的な地方都市である。

ラロシェル市は脱炭素を進める国家プロジェクトのモデル都市としても選定されており、今後6年間で約9200万ユーロ（約130億円）を投資し、2030年までにバス利用を5%→7%へ、自転車利用を7%→14%とし、グリーンモビリティの利用を促進するため、電気駆動のバスや自転車専用道の整備、自転車シェアリングの拡充を図っていくという。すでに230キロメートルもの自転車レーンが整備されていることも驚きだが、2030年にはさらに165キロメートルの追加整備が計画されている。

（中略）

ラロシェル都市圏の場合、「Klaxit（クラジット）」という相乗りアプリを用いて運転手が誰かを同乗させると、2ユーロの報酬が行政から運転手に支払われる仕組みを導入している。20キロメートル以内の移動は、同乗者1人当たり2ユーロと一律であり、20キロメートルを超えると1キロメートル当たり0.1ユーロが割り増しされ、最大で4ユーロまでの報酬が得られる。1回の移動では最大3人までの乗車が認められている。ただし、運転手の報酬には1カ月当たりの上限額が定められており、最大120ユーロ（約1万7000円）とされている。

Klaxitのサービス開始から僅か9カ月で30の企業が参加し、社員の通勤時に活用することを推奨。アプリには5300人を超える利用者が登録、3万回を超える利用実績となっているという。22年9月のある1日だけを見ても、190人の運転手が相乗りで移動し、同乗者は400人。この日の補助額は1000ユーロ（約14万5000円）、削減されたCO2排出量は1トン/日だったという。

ラロシェル都市圏では、1日30万回の自動車による移動需要があるため、「相乗り」は有効に機能しているようだ。日本でも地方では自動車しか移動手段がない地域は多い。こうした地域においては、相乗り政策は十分検討に値する気候危機対策となるのではないかと感じた事例である。

（『日経クロストrend』2022年11月14日付、「パリ市街も激変！ 世界初「MaaS法」から3年、フランス現地調査」

<https://xtrend.nikkei.com/atcl/contents/18/00582/00011/?i_cid=nbpnxr_index>より、一部改変）