

令和7年度入学 総合政策学部 一般選抜・後期 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	朝日新聞社	(ニッポンの宿題)物流,未来のために 首藤若菜さん,田中浩也さん	『朝日新聞』2019年3月14日付朝刊より 一部改変 ※朝日新聞社に無断で転載することを禁じる 25-1410	朝日新聞社
	資料B	経済産業省商務情報政策局情報経済課	図1 令和4年度 電子商取引に関する市場調査 報告書	図1 2023年8月より	経済産業省商務情報政策局情報経済課
		経済産業省商務・サービスグループ物流企画室	図2 『物流の2024年問題』対策への御協力依頼	図2 2023年5月より	経済産業省商務・サービスグループ物流企画室
	資料C	読売新聞社	トラック運転手 疲労満載 脳・心疾患で労災 平均の10倍	『読売新聞』2022年12月24日付朝刊より 一部改変	読売新聞社
	資料D	読売新聞社	[社説] 物流緊急対策 荷主と消費者の協力欠かせぬ	『読売新聞』 2023年10月11日付朝刊より	読売新聞社
	資料E	日経BP	拘束時間の上限緩和を要望した宮下宗一郎・青森県知事に聞く リンゴが運べなくなる,全国一律の規制に反対	『日経ビジネス』2024年3月11日号 2024年 P25より	日経BP

令和7年度 一般選抜・後期

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、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)～(E)を読んで、以下の **1** ～ **5** の問いに答えなさい。

- 1** 資料(A)では、「物流危機の根幹は人手不足にある(下線部①)」と指摘されている。人手不足の原因を、「宅配業者の場合」と「一般貨物輸送の場合」に区別して、それぞれ 80 字以内で説明しなさい。
- 2** 資料(B)の 2 つのグラフの推移からわかる物流業界の現状を、70 字以内で説明しなさい。
- 3** 2024 年 4 月からトラックドライバーの労働時間の規制が厳格化された。その理由について、資料(C)を読んで、40 字以内で説明しなさい。
- 4** 資料(D)では、「2024 年問題」の解消に向けて「荷主や消費者の協力が不可欠(下線部②)」であると指摘されている。「荷主」と「消費者」は、それぞれどのような協力が求められているか。資料(D)に基づいて、150 字以内で説明しなさい。
- 5** 資料(E)の青森県知事の国に対する特例措置の要望に対して、賛成か反対かのいずれかの立場を明確にしたうえで、資料(A)～(E)の内容をふまえ、600 字以内であなたの考えを述べなさい。ただし、「一生懸命働きたい人たち(下線部③)」、および「生産者」、「物流企業」、「消費者」、それぞれの立場に触れること。

資料(A)

物を運ぶ人が足りず、物流が停滞する「物流危機」が問題になっています。労働問題を研究してきた立場から見ると、物流危機の根幹は人手不足にあると思います。

①
危機が広く知られたきっかけは、2016年11月に発覚したヤマト運輸による残業代未払いでした。アマゾンに代表されるネット通販の拡大で、小口の宅配の需要は急増しました。同社の宅配便取り扱い個数は06年からの10年間で1.54倍に増え、ドライバーの採用が追いつかなくなりました。

商品の即日配達や、ドライバーに電話して再配達を頼む仕組みも、消費者にとっては便利ですがドライバーの負担を増やしました。会社側が設けている長時間労働を防ぐためのルールと、勤務実態との間に隔たりが生まれ、サービス残業が広がったのです。

翌年から、ヤマトを始めとする宅配便各社は、値上げや引き受ける荷物の総量抑制などサービス内容の見直しを始めました。今は何とかやり過ごしていますが、危機が終わったわけではありません。

消費者に直接荷物を届けるのは、宅配業者やその委託を受けた会社のドライバーで、基本的に大手企業の従業員です。一方、農家や工場で作られた農産物や工業製品を、市場や小売店へと運ぶのは一般貨物輸送と呼ばれ、主に中小の運送会社がなっています。

人手不足は、宅配業者だけでなく、一般貨物輸送でも起きています。かつてトラックドライバーは「きついけれど稼げる」というイメージがありました。しかし新規参入や営業区域の規制を緩和する法律が1990年に施行されたのをきっかけに、過当競争^{注1}が生まれ、運賃が低下しました。現在の平均賃金は、全産業の男性平均賃金の7～8割程度です。トラックドライバーになりたいという若い人が減ったため、定年を延長し、年老いたドライバーに働いてもらっている運送会社もあります。

注1：同業の企業が特定の販売市場において、自社商品・サービスが占める割合を拡大しようとして起こる過度な競争状態のこと。

(『朝日新聞』2019年3月14日付朝刊、「(ニッポンの宿題)物流、未来のために 首藤若菜さん、田中浩也さん」より、一部改変)

資料(B)

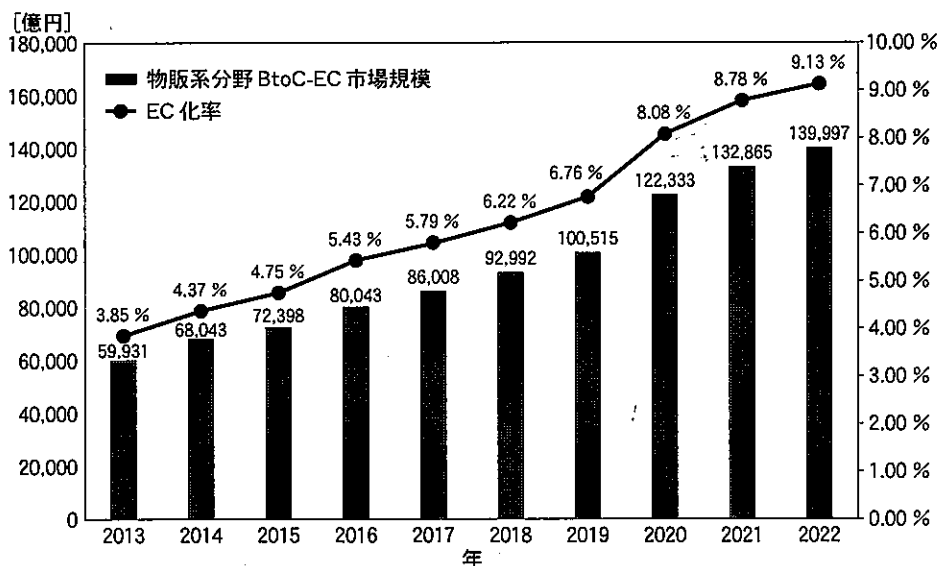


図1 物販系分野の BtoC-EC^{注2} 市場規模及び EC 化率^{注3} の経年推移

注2：BtoC(Business to Consumer)とは、企業(Business)が一般消費者(Consumer)を対象に商品・サービスの提供を行うビジネス形態のこと。コンビニ・スーパー・ドラッグストア・ネット通販をはじめ、旅行やホテルなどのサービスなど、普段個人として利用する商品・サービスはすべてBtoCに分類される。EC(Electric Commerce)とは、電子商取引、即ちネット通販のこと。

注3：EC化率とは、ネット通販(EC)の市場規模が商取引全体に占める割合を示す指標。

(経済産業省商務情報政策局情報経済課「令和4年度 電子商取引に関する市場調査 報告書」, 2023年8月より)

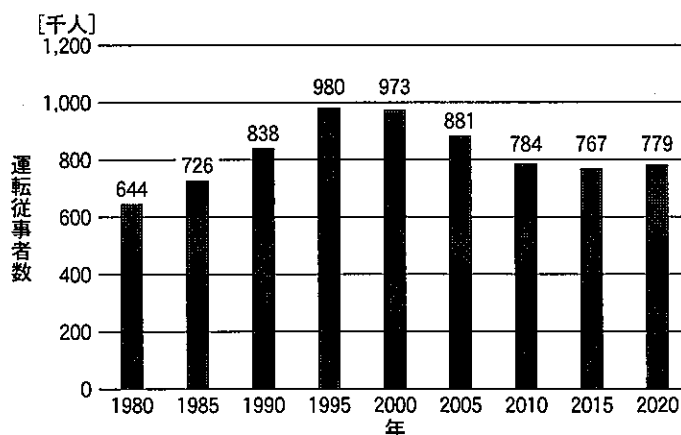


図2 道路貨物運送業^{注4}の運転従事者数(千人)の推移

注4：道路貨物運送業は、自動車等により貨物の運送を行う事業を指す。

(経済産業省商務・サービスグループ物流企画室「『物流の2024年問題』対策への御協力依頼」, 2023年5月より)

資料(C)

「身近な人が次々に倒れ、『明日は我が身』と思った」。今年7月まで約20年間、トラック運転手として働いた埼玉県の男性(50)は振り返る。

関東地方でいくつかの運送会社に勤め、全国に食品や家電を運んだ。拘束時間は業種ごとに国が定め、トラック運転手の場合は月に原則293時間だが、450時間を超えることも珍しくなかった。納品は朝が多く、夜通しで走って昼間に運転席後ろの仮眠スペースで横になっても、実際に眠れるのは4～5時間。パーキングエリアでラーメンをすすり、運転中に大福で小腹を満たしていると、糖尿病も患った。

この間に、脳梗塞^{こうそく}などで5人の同僚が倒れ、2人が亡くなった。給料も当初は手取りで40万円を超えたが、運送業の過当競争を受けて20万円台まで落ちた。男性は「体力の限界だった。労力に見合う給料も得られなかった」と話す。

厚生労働省によると、2021年度に国内で企業や官公庁などに雇用されている労働者は6013万人で、脳・心臓疾患での労災認定は172件あった。業種別の内訳で見ると、トラック運転手ら190万人が従事する「道路貨物運送業」が最多の56件で全体の32.5%を占め、雇用者数に対する認定の割合は、全業種平均の10.3倍だ。比較のできる09年度以降、この業種は常に最多となっている。

背景には、トラック運転手らの過酷な労働環境がある。長距離運行が多い大型トラックの運転手の労働時間は、全産業平均(175時間)より2割長い月212時間だ。過酷な労働環境を敬遠して新規就労者は少なく、平均年齢は50歳に近い。

こうした状況を改善するため、厚労省は23日、トラック運転手らの労働基準を定めた告示を改めた。改正は1997年以来、2024年4月から適用される新基準では、月の拘束時間を9時間減の原則284時間とし、終業から次の始業までの間隔(勤務間インターバル)も延ばす。違反が確認されれば、国土交通省が事業者に対し、車両使用停止などの行政処分を行う。

(『読売新聞』2022年12月24日付朝刊、「トラック運転手 疲労満載 脳・心疾患で労災 平均の10倍」より、一部改変)

資料(D)

トラック運転手の人手不足により、輸送力が低下すると懸念される物流の「2024年問題」への対応が待ったなしだ。多角的な取り組みで、危機を克服していきたい。

来年4月から、長時間労働を是正する法規制がトラック運転手にも適用され、残業時間に上限が設けられる。対策を講じなければ、輸送力は24年度に14%、30年度には34%不足すると推計される。

政府は、この問題に対処する施策を盛り込んだ「物流革新緊急パッケージ」をまとめた。

柱の一つとして、鉄道と船舶の貨物輸送量を、10年間で倍増させるとした。多様な交通手段を使い、少ない人手で効率的に輸送できるようにすることは重要だ。

政府は、円滑な連携と輸送力の増強のため、必要な施設の整備などを効果的に支援してほしい。

問題の解決には、荷主や消費者の協力が不可欠となる。

② 企業同士の物流では、トラック運転手が積み下ろしの順番を待つ「荷待ち」が発生しやすい。

対策では、一定規模の荷主企業にはトラック運転手の待機時間短縮など、効率化に向けた計画策定を義務づけ、取り組みが不十分な場合は指導や命令を出せるようにするとした。確実に荷主の行動の改善につなげてもらいたい。

また、運搬用の車両や倉庫の形状などを改良すれば、大量の荷物が運べるようになる事例もある。工夫を重ねることが大切だ。

消費者向けの対策では、宅配便の荷物を玄関先に置いて済ませる「置き配」などを選んだ人にポイントを与える制度を設け、再配達のを割合を半減させるといふ。

だが、置き配は荷物の盗難や破損などの恐れがあり、不安を覚える消費者も少なくない。その利用促進のため、公費でポイントを付与することには疑問符がつく。

トラック運転手の待遇を改善する施策に注力すべきだ。トラック運転手は、全産業平均より年収が1割程度低いという。

物流業界はほとんどが中小企業で価格交渉力が弱く、荷主や消費者から過剰なサービスの要求を受けてきたことが背景にある。

インターネット通販では「送料無料」と表示されることも多いが、物流は決してタダではない。

送料が見える形で示し、消費者が対価を認識できるようにすることが望ましい。その上で、物流企業が、迅速な輸送には料金を高くし、時間がかかる場合は割引くなど、サービスの質に応じた柔軟な料金設定も検討課題となる。

(『読売新聞』2023年10月11日付朝刊、「[社説] 物流緊急対策 荷主と消費者の協力欠かせぬ」より)

資料(E)

私(青森県知事—作題者注)は「物流の2024年問題」に関して、国に特例措置を要望しました。4月からトラックドライバーの残業規制が強化され、1日の拘束時間の上限も「最大16時間」から「最大15時間」に引き下げられますが、この上限を緩和してほしい、という内容です。

15時間では、津軽のリンゴを東京の大田市場に届けるのが厳しくなるからです。実際に試算してみました。朝8時に出庫し、午前中に3カ所の荷主を回ってリンゴを積み込み、休憩を挟みながら東北自動車道を走ります。荷下ろしが完了するのは午前0時。拘束時間は16時間になります。

実際に地図を見れば一目瞭然ですが、東京と青森は(直線距離で約580kmと)大きく離れています。この物理的な距離はなかなか埋められない。青森県はドライバーの需給ギャップが特に深刻です。野村総合研究所の予測によると、30年には44%もの貨物が運べなくなる可能性があり、(35%の)全国平均を大きく上回っています。

津軽のリンゴは2月ごろに出荷のピークを迎え、その多くは東京や大阪の青果市場に向かいます。地産地消を進めるべきだとの声もありますが、机上の空論で、そんなにたくさんのリンゴを地元で消費できるものではない。

青森県のリンゴ生産量は、全国の約6割を占めており、その大半はトラックで運んでいます。2024年問題への対応で物流コストがかさみ、店頭価格が値上がりすれば、ミカンに勝てなくなるかもしれない。消費者のリンゴ離れが進むと、青森県の農業は衰退します。我々にとっては死活問題であり、産業構造の転換ですらあります。

誤解のないように申し上げておくと、私はドライバーの待遇を改善する「ホワイト物流」は大いに推進されるべきだと思っています。ただ一方で、超長距離の輸送を前提とする青森県では、「ドライバーの労働時間が規制されると収入が減るんだよな」と懸念する声が物流業界からも上がっています。

収入減により、ドライバーの離職が進めば、もっと深刻な物流危機につながってしまう。そもそも、早く届けるために速度を上げて急いで運ぶのは、事故のもとです。本当の意味で日本が多様な働き方を推進するならば、^③一生懸命働きたい人たちのニーズにも応えるべきだと、私は思います。

(「拘束時間の上限緩和を要望した宮下宗一郎・青森県知事に聞く リンゴが運べなくなる、全国一律の規制に反対」『日経ビジネス』2024年3月11日号、日経BP、2024年、p.25より)