

令和7年度(2025)新潟経営大学

入学者選抜 総合型選抜
主体性重視 1期 問題冊子

小論文

(経営情報学部 経営情報学科/スポーツマネジメント学科)

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. 試験中に問題冊子の印刷不鮮明、及び答案用紙の汚れ等に気付いた場合は、手を挙げて監督者に知らせなさい。
3. 受験番号欄に受験番号を数字で記入しなさい。
4. 氏名欄に氏名を記入しなさい。
5. 試験終了後、問題冊子は持ち帰りなさい。

問題 次の文章を読んで、あとの問いに答えなさい。

地域の足をどう守っていくのか、鉄道会社任せにするのではなく、地元自治体や国が積極的に関与し、現実的な解決策を検討せねばならない。

J R 東日本が、利用者が少ないローカル線の区間別収支を初めて公表した。1日1キロ・メートルあたりの平均利用者が2000人未満の35路線66区間が対象で、2019年度は全て赤字だった。

これらの路線の営業キロ数は、J R 東日本の在来線の3分の1にあたる。合計の赤字額は年693億円に達し、100円の収入を得るのに1万5000円以上の費用がかかる区間もあるという。

J R では、東海を除く各社が既に同様の収支を公表済みだ。

従来、J R 東日本とJ R 西日本はドル箱である都市部の在来線や新幹線の利益で、ローカル線の赤字を補ってきた。しかし、在宅勤務の増加などで都市部の鉄道収入も減少した。ローカル線を維持する前提が崩れてきたと言える。

J R 九州、北海道、四国の3社は、さらに深刻だ。

人口減とマイカーの普及で、ローカル線の利用者は減っている。そこにコロナ禍が追い打ちをかけた。旅客需要はコロナ前の水準には戻らないとみられており、手立てを講じる時期に来ている。

J R だけでなく、地方の私鉄も同じ状況にある。

国土交通省の有識者会議は、1日1キロ・メートルの利用者数が1000人未満の路線について、国、自治体、鉄道会社が存廃を協議する枠組みを創設するよう提言した。

鉄道会社か自治体から要請があれば、国主導で協議会を設け、3年以内に結論を出すという。そうした話し合いに、地元負担を嫌う自治体はこれまで消極的だった。論議を促す効果が期待される。

もともと、大量輸送に適した鉄道は設備などの固定費が高く、乗客が減ると効率が悪くなる。

運行コストが、鉄道の10分の1程度になるバス路線への転換が有力だ。専用道にバスを走らせる新交通システムを活用する地域もある。バスは鉄道よりスピードに劣る反面、停留所や本数を増やして利便性を高めることができる。

有識者会議は、バスなどへの転換を進める自治体への財政措置を国に求めた。地域の足を確保するため国も支援を拡充すべきだ。

一方、通学・通勤に不可欠な路線や、バスの活用が難しい区間など、地域の事情には配慮する必要がある。地元のことをよく知る自治体が、まずは鉄道会社と協議のテーブルに着くことが重要だ。

(出典) 2022年8月1日 読売新聞

社説「赤字ローカル線 実情踏まえた代替策の検討を」

問1 地域の足としての鉄道の存廃について、本文ではどのように述べられていますか。
200字以内で説明しなさい。

問2 鉄道とバスの特性について、本文を参考にしつつ、それぞれ2つずつ挙げて、
100字以内で説明しなさい。

問3 地域の足をどう守るかという問題に対する現実的な解決策について、本文を参考に
しつつ、あなたの考えを300字以内で述べなさい。