

令和6年4月
一橋大学

令和6年度一橋大学一般選抜（前期日程）第2次試験

出題の意図等 【地理歴史】

世界史

I

本問は、12～14 世紀アルプス以北の神聖ローマ帝国領域内における都市の社会経済史的意義を、その「封鎖的な面」と「開放的な面」の両面に即して理解できているかを問うものである。

そもそも市壁に囲まれた当該期の都市は外の世界に対して排他的な存在であったが、その内部においては、都市自治の名の下で、一部の市民層による市政の独占や、商人ギルドおよび同職ギルド(ツunft)による様々な規制を通じた自由競争の排除、商人や手工業親方の下で働く徒弟や奉公人をはじめとする非市民層の生活に対する規制などがみられた。これらの点が「封鎖的な面」として捉えられる。

このような性格を有する都市は、後背地の農村とともにローカルな市場圏を形成する一方、遠隔地商人の活動を背景に、広域的な財の流通ネットワークの結節点として機能し、そのことがさらに都市経済の発展を促すこととなった。この点が「開放的な面」として位置づけられる。その代表例としては、ハンザ同盟を形成していたリューベック、ハンブルク、ブレーメンや、中部のフランクフルト、ケルン、南部のニュルンベルクなどがあげられる。

以上の点を導き出すためのヒントとしてあげたのは、ドイツ歴史学派経済学の代表的人物の一人であるカール・ビュッヒャーの主著『国民経済の成立』から引用した一節である。ビュッヒャーによれば、「各都市は、その周囲の『地方』と共に、自主的な一経済単位を形成し、この範囲内において、経済生活の全過程がその地特有の規範に準じて、独立的に完遂されていた」が、この見解を批判的に検討することを通じて「開放的な面」としての遠隔地商業の重要性に気づくことが期待される。

本問のリード文として引用した『西欧市民意識の形成』の著者増田四郎は、戦前から 1960 年代にかけて一橋大学およびその前身の東京商科大学附属商学専門部で教鞭をとったドイツ中世史家である。増田は、敗戦直後に刊行した『西欧市民意識の形成』及び『都市』によって独自の「市民的公共意識」論を展開させ、「戦後歴史学」の一翼を担ったことで知られる。

II

本問は、19 世紀における一連の奴隷解放の動きを、解放された元奴隷、黒人社会の側から捉え直す歴史的思考力を問うものである。元奴隷や黒人、植民地側の人々を主語にして奴隷解放とその後の政策を考え、現在の黒人たちの貧困や人種差別を問い直すことを求めている。関連用語を正確に用いつつ、全体の流れを論述することを求めた。論点は、主に以下の四つである。①英による国際的な奴隷貿易廃止の運動から、

英領や仏領における奴隷制廃止の動き、ハイチの奴隷反乱から黒人共和国としての独立までの過程を把握しているか。②ハイチ独立後の国際的な孤立、仏に多額の賠償金を背負ったこと、現在は「西半球の最貧国」となっていることが示しているか。③旧農園主へは手厚い補償があったのとは対照的に、解放民には経済的支援がなかったことが、奴隷解放策の大きな問題点として指摘できているか。④奴隷貿易廃止後に、アフリカではまもなくヨーロッパ諸国によるアフリカ分割が進行し、帝国主義的な動きが進行していったことが理解できているか。

III

本問は東アジア史上重要な分岐点である唐宋変革について、東アジア各地域の情勢を踏まえて適切に理解できているかを問うものである。10世紀から12世紀の東アジア全体の政治的・社会的変動を総合的に論述することを求めた。具体的な論点として、次の6つの地域の変動を抑える必要がある。①北方世界におけるモンゴル系の契丹の台頭、②朝鮮半島における高麗の建国、③日本における遣唐使の停止や律令体制の崩壊と国風文化や鎌倉幕府の設立、④ベトナムと雲南における大越国、大理への政権交代、⑤西北辺境における西夏の建国、⑥中国における貴族勢力の衰退と科擧の整備である。

日本史

I

本問は、江戸時代の都市のうち、城下町の内実と支配等についての理解度を問うものである。問1は、町人地にどのような人々が暮らしたのかを聞いたものである。問2は、中世末に形成された町がどのようなかたちで近世に引き継がれたのかを答えさせる問題である。問3は、大岡忠相の都市政策のうち、防災対策と窮民対策の概要を聞いたものである。問4は、『仁風一覽』の出版が社会（常識）をどう変容させたのかについて考えを述べさせたものである。

II

本問は、戦前の治安法令（政治運動、労働運動、言論・思想・表現の自由関係）という日本近代史の重要な論点に関する理解を問うものである。問1では、3つの治安法令に関する基本的な知識を問うた。問2では、保安条例の公布理由に関する基本的な知識を問うた。問3では、歴史史料を正確に理解する能力および治安警察法に関する歴史的な理解を問うた。問4では、治安維持法の公布および改正に関する基本的な知識を問うた。問5では、治安維持法の廃止に関する基本的な知識を問うた。

III

本問は、戦後の日本経済の発展についての理解を問うものである。問1では、戦後直後の経済的混乱がインフレーションとしてあらわれた事実を背景に、GHQによって策定された、いわゆる「経済安定九原則」が、ジョゼフ・ドッジによって超均衡財政や政府補助金削減、単一為替レート導入などの「ドッジ・ライン」として実行された点について問うた。問2では、高度経済成長から安定成長期に移る時期の政治経済の展開について問うた。まず、賃金・食料価格・エネルギー価格が同時に上昇するインフレーションが発生し、収束までに数年を要した第一次オイルショック時と、エネルギー価格のみが上昇し速やかに収束した第二次オイルショック時の状況の違いを認識したうえで、前者は高度成長の終焉という経済構造の変化が原因で、後者は石油価格の急激な高騰という一時的な変化が原因であることが区別できるかを問うた。

次に、その政治的経済的背景について、諸国の戦後復興に伴う米国経済の国際的プレゼンスの低下と、ニクソン・ショックなど米国の政策転換、中東戦争の激化などの国際的要因と、田中内閣から三木・福田・大平内閣へと続く自民党内閣による財政政策の方針転換などの国内的要因が指摘できるかをみる。

地理

I

コロンビアの農業について、気候変動へのグローバルな対処、貿易相手国の事情、国内産地の地理的条件および政治経済情勢と関連づけて説明する力を問う。問1では、同国のサトウキビを原料とするバイオエタノールの主な用途が自動車燃料であることを踏まえ、その生産によって気候変動枠組条約締約国会議の2015年パリ協定で国別に定めた温室効果ガスの削減目標の達成が目指されたことを問う。問2は、バイオエタノール混合率10%を超えるガソリンの供給体制が未整備な米国において、とくに2008年からの不況で燃料需要が低迷し、またシェール革命によってバイオエタノールの消費が頭打ちとなり、主原料であるトウモロコシの生産農家を含む業界が輸出を模索したことなどを解答すればよい。問3では、道路インフラストラクチャが未整備で一般作物の販路に乏しく反政府勢力が浸透してきたコロンビアの遠隔地において、主に貧しい農民がコカを栽培してきたことを地図から読み取る力を問う。そして問4は、和平合意以前に比べてコカの栽培面積が大きく増加したことをグラフによって把握したうえで、農民が政府から転作奨励金を受ける資格を得ようとしてコカの作付けを増やした可能性のあること、立地の制約や国際的取引の実勢に照らして他に有望な商品作物に乏しいことなどを推論してほしい。

II

国際的生産分業における日本の位置の変化について、図表を踏まえて考察することを求める。問1では、今世紀に入るまで前方参加が緩やかに拡大して20%台半ばを維持しているのに対して、後方参加が急拡大したことの把握を求め、また日本国内産業の動向、企業が労働集約的に生産される中間財の輸入を増やしつつ日本での生産と輸出の高付加価値化を試みていることなどを問う。問2では、世界経済危機後、NAFTA-EU間の貿易額の回復が遅れ、対中国貿易の比重が増すなか、日本企業が中国に直接投資を行いつつ、輸出品生産に前方参加するかたちに頼っていたことを説明する。問3は、新型コロナウイルスの世界的感染拡大によって中国や東南アジア諸国での中間財の生産や流通が停滞したことによって、後方参加していた日本への中間財輸入が途

絶し、日本での生産が停止するなどの混乱が生じたこと、国際分業体制（グローバルなサプライチェーン）の脆弱性が明らかになったことなどを論じる力を問う。

III

東京都市圏パーソントリップ調査をもとに、人の移動や生活の変化、公共交通機関利用の地域による違い、交通システムが抱える喫緊の課題や期待される解決策について問う。問1では、東京都市圏における年齢階層別（①、②、③）の変化を表より正確に読み取る。直近の調査で外出率、1人1日当たりのトリップ数が減少した主な理由は、オンラインショップの利用やソーシャル・ネットワーク・サービス（SNS）の普及により、外出する必要がなくなったことなどが考えられる。情報通信技術（ICT）に卓越した若者ほど顕著である。また、①は通学を基本とするため変化は少ない。③は健康志向の高まりによって外出率が上がっていると考えられる。人の移動にこうした生活スタイルの変容が影響していることを問う。問2(ア)は、横浜市である。公共交通機関の利用が多い東京区部や(ア)、川崎市などは、混雑や遅延、環境負荷などの問題が発生している。公共交通機関の利用が少ない茨城南部や千葉東部では、自家用車を所持しない高齢者の移動困難、公共交通事業者の撤退などの問題が発生していることなどについて、理解しているかを問う。問3では、交通システムにおける人手不足や交通渋滞、環境問題などを解決するために、地理空間情報を活用し、移動や物流の効率化に役立つことが考えられる。MaaSの導入は交通手段を統合し、移動の利便性に貢献する。これらの技術によって、人の移動が快適で安全で環境に優しいものになることを論述する力を問う。