

令和5年度 函館大学 一般選抜 A 日程 試験問題

『国 語』

※ 解答はすべて解答用紙に記入すること。

【1】次の文章をよく読んで、後の問に答えなさい。

私たちの生活を大きくaキテイしている技術としてマーケティングがあります。これについては学問の世界では意外と知られていません。電通や博報堂などといった広告代理店の名前はだれでも知っているし、それらの会社が制作したコマーシャルもよく目にしている。実際のビジネスの世界ではもちろん最も基本的な活動であることは常識ですが、人びとの間ではCM制作にはマーケティング・コンサルタントが不可欠であるなどといったbダンペン的な知識はあるけれども、マーケティングについての体系的な知識は持っていないのではないのでしょうか。だから、そこで具体的に何が行われているかは意外と知られていません。でも調べてみると非常に興味深くて、なるほどと思うことがいろいろあって興味の尽きない世界です。

マーケティングを創始した人物がいます。それはエドワード・バーネイズ (Edward Louis James Bernays 1891－1995) です。オーストリア出身のアメリカ人で、実は、彼は精神分析のジークムント・フロイトの甥なのですが、①これは決して偶然ではありません。バーネイズは幼い頃アメリカに移住し、後に『精神分析入門』の出版をプロデュースして、アメリカにおけるフロイト理論の普及に力を尽くしました。彼は非常に長命で、100歳を超えるまで生きたので、晩年のインタビューも残っています。

バーネイズはフロイトの心理学をベースにしてマーケティングという②20世紀以後の人類にとって決定的に重要な知を作り上げたのです。

バーネイズは、彼が「engineering of consent (同意の調達技術ごとと呼ぶ、PRの技術を作り出していきます。engineering という言葉が示しているように、これは一種のテクノロジーです。人々の意識に働きかけて操作するテクノロジーで、その効用を社会の中に配備していくのが A の活動なのです。

バーネイズが最初期に手がけたのは、第一次大戦へのアメリカの参戦を準備すべく国内世論をcユウドウするためにウッドロー・ウィルソン大統領が設置した「広報委員会 (Committee on Public Information 略称: CPI)」のためのプロパガンダの立案でした。

「プロパガンダ」は、戦争や戦時宣伝に使われる言葉ですね。戦争が終わると、この言葉では、戦争を思わせてイメージが悪いので、「プロパガンダ」は使わず、「PR (パブリック・リレーション)」と言い換えよう、と提案した (そして、それは定着した) のが、他ならぬバーネイズでした。今でも、政府も企業も大学も「広報」つまり「PR」をおこなっていますが、それは、第一次世界大戦という総力戦では「プロパガンダ」と呼ばれていた戦時技術が延長されて発達してきたわけです。

バーネイズは、フランスのギュスターヴ・ル・ボンやイギリスのウィルフレッド・トロッターの群集心理学、そしてなにより叔父フロイトの集団心理学を応用して、大衆の無意識を操作する技術を開発していきます。フロイト理論が「エス」と名づけた、自我の下に隠された無意識の心の領域に向けて、PRは働きかけるべきであると説きます。マーケティングは

「③人間のパーソナリティのなかにある隠された市場」にターゲティングするべきである、
というのです。

じっさい、バーネイズが手がけた、幾つもの成功したマーケティングがあります。

一九二〇年代、アメリカでも女性がタバコを吸うのはタブーとされていた。しかし、男性
しか吸わないのでは市場はやがてd ホウワする。そこでタバコ業界は、新しいターゲットと
して女性に目を付けた。その頃、ブリティッシュ・アメリカン・タバコ社の銘柄「ラッキー
ストライク」のプロジェクトにかかわっていたバーネイズは、タバコを時代を先取りするか
っこいい女の象徴に変えるためのイメージ戦略を展開しました。

まずバーネイズはフロイディアンなので、セクシュアリティの理論に基づいてタバコを
吸うという行為を説明する。男性はペニスを持っているので、タバコを吸うのは当たり前だ。
女性の喫煙はタブー視される。それでもなおタバコを吸う女は、強くて現代的である。そう
いう説得的なキャンペーンを展開する。

さらに、フェミニスト的な女性たちをニューヨークに集め、タバコを吸いながら行進させ
る。女性にタバコを吸わせるためのキャンペーンには、自由の女神を彷彿させる「自由の灯
火 (Torches of Freedom)」というスローガンが掲げられていました。その模様をメディア
に紹介してもらって、この、Bということを実行するキャンペーンは大成功し
ました。これにより映画の中でも女性がタバコを吸うシーンが増え、街角でもそういう女性
が多く見られるようになった。このようにフロイト的な集団心理学をe エンヨウし、アメリ
カでマーケティングという知識・技術が発達していく。マーケティングは消費をつくりだし
ます。

バーネイズは「ニーズではなく、Cから消費が生まれるようにすべきである」と
言っています。

ニーズは必ずホウワする。一台車を買ったら、それが無事に走っている限り次の車は買わ
ない。人びとに「今年新しく出た車のほうがいい」「新しい車に乗りたい」と思わせ、買い
替えさせるにはどうすればいいか。そのために必要なノウハウを、マーケット技術によって
蓄積していく。そしてハリウッドのスター・システムと連動させてものを売る。このよう
にしてハリウッドという「夢の工場」と社会の無意識の欲望をエンジニアリングする「マーケ
ティング」の技術は、Dを生産するという役割を担っていきます。これこそが20世
紀のアメリカの資本主義の時代を作ったのです。

【語注】 ○マーケティング…一般的に理解されている意味としては次のようなものがある。
「消費者の求める商品やサービスを調査し、商品開発と効率的な販売方法で市場拡大を図
る企業活動。(『明鏡国語辞典』)」。が、本文では「メディア」の観点から「マーケティング」
を評価していることに注意したい。 ○「フロイディアン」…フロイト主義者。フロイト
理論信奉者。 ○「エンジニアリング」…「工学」。科学を実用化し、人間の生活に役立て

ることを目的とする技術。モノを作る技術をハード技術とするのなら、エンジニアリングはモノとモノを組み合わせて、いかにして最高の機能を発揮させるかを追求するソフト技術。
(www.waseda-applchem.jp/ja/about/graduates/ エンジニアリングとは/ を参照した)

(出典：石田英敬『大人のためのメディア論講義』ちくま新書より作問の都合上、原文を改めた部分がある。とくに漢数字はアラビア数字にかえてある。)

問1 下線部分①「これは決して偶然ではありません」といえるのはなぜか、その最適な理由を選択肢から選びなさい。

1. マーケティングには体系的な知識が必要だったから。
2. エドワード・バーネイズがジークムント・フロイトと同じくオーストリアからアメリカに移住したから。
3. 学問の世界では、血統による継承が欠かせないから。
4. エドワード・バーネイズが創始したマーケティングという学問はジークムント・フロイトの心理学を基礎にして成り立っているから。
5. ジークムント・フロイトの心理学はアメリカに移入されるとマーケティングという経済理論としてしか生き残れなかったから。

問2 下線部分②「20世紀以後の人類にとって決定的に重要な」と言うのはなぜか、その最適な理由を選択肢から選びなさい。

1. 人々の無意識に働きかけて集団を操作する大衆統治のための技術だから。
2. コマーシャルが経済活動に欠かせないから。
3. 戦争の世紀にプロパガンダが重要な役割を担ったから。
4. プロパガンダをPRに換えることで人々に戦争技術を意識させなくしたから。
5. 20世紀のアメリカの資本主義を成立させる根本的な新技術となったから。

問3

A

 に本文中で使われている適切な語を補いなさい。

問4 下線部分③「人間のパーソナリティのなかにある隠された市場」を本文中の別のこ
とばで言い換えなさい。

問5 を補う最適な語を選択肢より選びなさい。

1. 女がタバコを吸うのは自由のあかしだ
2. 女も男のように積極的にタバコを消費しよう
3. タバコを吸う女は強く現代的である
4. タバコを吸わない女なんてもう時代遅れだ
5. 女性の喫煙をタブー視するのはまちがいだ

問6 、 それぞれに本文中で使われている適切な語を補いなさい。

問7 下線部分 a～e のカタカナを漢字に直しなさい。

【2】次の〔会話文〕は、大学のK先生の授業で、大学3年生が、鉄道の存続について討論した時の記録です。この〔会話文〕と、〔資料1〕〔資料2〕を合わせて読んで、下の【問】に答えなさい。

〔会話文〕

K先生；

みなさん、こんにちは。

2020年初めからの新型コロナウイルス感染症の感染拡大で、鉄道会社各社の収益が悪化してきたこともあって、最近、鉄道路線の存廃に関するニュースが新聞などでよくとりあげられるようになってきました。

皆さん、ご存知ですか？

函館に関係する鉄道の話としては、J R北海道のホームページをみると、同社では、2021年度、すべての線区で営業損失を計上しています。

また、北海道新幹線が、2030年度末の新函館北斗から札幌までの延伸開業にともなって、並行在来線となる函館本線の函館―小樽間の存廃をめぐる、J R北海道と地域自治体との間で話し合いがもたれています。

それによると、長万部―小樽については、おおむね廃止になる見通しであること。

函館―長万部の区間についても、地域の自治体から強い反対意見は出ていないようです。

ただし、この区間の主役は、旅客輸送ではなく、貨物輸送だと言われており、この区間の在来線が途切れることで、貨物輸送への影響が心配されています。

このほか、J R西日本が線区ごとの収支を発表し、1日あたりの輸送密度が、2000人未満の線区が多数あることが判明しました。

たとえば〔資料1〕をみると、小浜線の敦賀―東舞鶴の線区では、営業キロ数が84.3キロで、1987年には、1日あたり平均で2712人がこの区間を通過、利用していたのに、2017年には、1035人になったことがわかります。

芸備線の東城―備後落合などの線区は、ずいぶんと少ないですね。

こうした状況が続くと、鉄道会社の経営は成り立たなくなります。

皆さんは、こうした地方の鉄道をどうしたらよいと思いますか？

今日は、議論をしてもらおうと思います。

最初に、Aさんから発言をお願いします。

学生A；

私は、赤字の鉄道路線は、どんどん廃止するべきだと思います。

〔資料2〕をみると、K先生が例に出された小浜線の敦賀―東舞鶴の線区では、3億1千万円稼ぐのに、21億3千万円もかかったわけだし、芸備線の東城―備後落合の線区の収入は、何と100万円です。

赤字路線は、このように利用者が少なく、収益が上がっていないわけですから、そうした使われない路線を残す必要はないと思います。

学生B；

鉄道の駅は、その地方・地域の中心にある場合も多いから、その鉄道や駅がなくなると、地方・地域が寂れてしまいますよね。

ですから、私は何とか鉄道を残すべきだと思います。

学生A；

鉄道が無くなると、その地域が寂れるっていうのは、違うのではないのでしょうか。

さっきの〔資料1〕をみると、線区によっては、1987年から2017年の30年間で、乗客が三分の一とかに減っています。

地方路線の利用者の多くが地元の人だと考えると、たぶんその地域の人口がものすごいスピードで減ったということですよね。

仮に、地域が寂れることイコール、地域の人口減少だとすると、今まで鉄道があるにもかかわらず地域が寂れてきたのだから、鉄道の有る無しと、地域・地方が寂れるのとは関係のないことになりますよね。

学生C；

同じ赤字の線区にしても、一日当たり50人未満しか乗らない区間と、2000人近い線区では問題が違うと思います。

1日50人以下ならば、それは乗合タクシーとかでも十分に運べそうですが、1日2000人弱をバスで代わりに運ぶとしたら、50人乗りのバスで40本も必要です。

鉄道ならば、通勤通学時間帯に増車して、2両、3両編成にすることで、比較的容易に輸送客を増やせますが、バスではそれは難しいので、運転手不足など、別の問題が起きそうです。

学生B；

私は、鉄道で高校に通っていたのですが、鉄道は時刻に正確で遅れないし、屋根のないバス停と違って、駅は、風雨をよけたり、トイレや待合室を借りたり、夜は明るいので、動物や痴漢などの被害からも守ってくれているように思いました。

鉄道を輸送目的だけでみるのではなく、駅の持っている、そういう公共施設として重要性にも目を向けるべきだと思います。

学生A；

でも、それって、たとえば主要なバス停に待合室を作ればいいだけじゃないの。

学生C；

赤字の線区を片っ端から全部廃止というのは、問題があると思います。

赤字の線区ごとにブツブツ廃止していったら、途中で途切れる路線がたくさんできて、つながらなくなってしまうし、そうすると、さきほどのK先生のお話のように、貨物の輸送に支障をきたすことになります。

学生A；

それも、しかたないと思います。

地方ローカル線のディーゼル車の普通列車のスピードは、せいぜい60キロくらいでしょ。

高速道路や高規格の国道では、60キロか、それ以上のスピードが出せますから、トラックやバスなどの車で運んだり、移動したりするほうが、早くて便利でしょう。

学生B；

車で人やモノを運ぶのは、効率や環境の点からみてどうでしょうか。

10トントラック、何十台分の荷物を運ぶにしても、鉄道ならば、一人か二人の運転手でいいわけだし、ディーゼルのトラックよりも、電気機関車ならば、環境のためにもいいんじゃないでしょうか。

学生C；

鉄道の廃止を、単純に線区ごとの収支だけで考えるべき問題ではないと思います。

交通・運輸機関の使命は、人・モノを、安全確実に、そして効率や収支、環境などのことに考慮しながら、運ぶということです。

とくに、函館本線は、北海道各地の生鮮品を、本州方面の大きな都市圏に届けることで、国民生活の一端を担っています。

こういう大事なことを、JR各社とかの鉄道会社と、赤字路線の地域の自治体だけで議論して、鉄道をブツ切りにしてよいとは思えません。

国や地方、地域、それぞれの立場から、それぞれのレベルにおいて意見を出し合い、なぜ残すのか、なぜ廃止するのか、収支以外の理由についてもはっきりさせて、透明性の高い議論をした上で、存廃を決めるべきだと思います。

K先生；

だいぶ議論が深まってきましたね。

〔資料1〕2019年度 輸送密度(平均通過人員)2,000人/日未満の線区の経営状況(ご利用状況の推移)

路線	区間	営業 キロ	平均通過人員(人/日)							
			1987	1997	2007	2017	2018	2019	2020	2019/1 987比
小浜線	敦賀～東舞鶴	84.3	2,712	1,846	1,278	1,035	1,023	991	782	37%
越美北線	越前花堂～九頭竜湖	52.5	772	782	447	373	378	399	260	52%
大糸線	南小谷～糸魚川	35.3	987	346	164	104	102	102	50	10%
芸備線	備中神代～東城	18.8	504	246	110	86	73	81	80	16%
	東城～備後落合	25.8	476	100	21	13	9	11	9	2%
	備後落合～備後庄原	23.9	725	475	145	82	57	62	63	9%
岩徳線	岩国～櫛ヶ浜	43.7	3,342	2,232	1,518	1,296	1,171	1,246	1,090	37%

※出典：JR西日本 2022年4月11日付 ニュースリリース ローカル線に関する課題認識と情報開示について

https://www.westjr.co.jp/press/article/2022/04/page_19817.html

https://www.westjr.co.jp/press/article/items/220411_02_local.pdf より抜萃

〔資料2〕 2019年度 輸送密度(平均通過人員)2,000人/日未満の線区の経営状況(2017-2019平均)

路線	区間	営業キロ	2017-2019係数		2017-2019収支(億円)			平均通過人員(人/日)		
			収支率 (A)/(B)	線区営業 係数 100 * (B)/(A)	線区運 輸収入 (A)	線区営 業費用 (B)	線区営 業損益 (A)-(B)	1987	2019	2019/1 987比
小浜線	敦賀～東舞鶴	84.3	14.8%	678	3.1	21.3	▲ 18.1	2,712	991	37%
越美北線	越前花堂～九頭竜湖	52.5	7.3%	1,366	0.7	9.1	▲ 8.4	772	399	52%
大糸線	南小谷～糸魚川	35.3	3.7%	2,693	0.2	5.9	▲ 5.7	987	102	10%
芸備線	備中神代～東城	18.8	2.4%	4,129	0.1	2.1	▲ 2.0	504	81	16%
	東城～備後落合	25.8	0.4%	25,416	0.01	2.6	▲ 2.6	476	11	2%
	備後落合～備後庄原	23.9	2.4%	4,127	0.1	2.7	▲ 2.6	725	62	9%
岩徳線	岩国～櫛ヶ浜	43.7	25.4%	394	1.8	7.2	▲ 5.4	3,342	1,246	37%

※出典:JR西日本 2022年4月11日付 ニュースリリース ローカル線に関する課題認識と情報開示について

https://www.westjr.co.jp/press/article/2022/04/page_19817.html

https://www.westjr.co.jp/press/article/items/220411_02_local.pdf より抜萃

【問】上の〔会話文〕と、〔資料1〕〔資料2〕を読んで、地方の鉄道路線のあり方について、自分の考えを200文字以上で述べなさい。なお、解答に際しては、〔会話文〕の学生A～Cのだれの意見に近いのか、自分の立場を明らかにした上で論述してください。

