

令和 6 (2024) 年度
特別選抜 (経済経営学部 経済経営学科) 試験問題

小論文

注意事項

- 1 試験開始の合図があるまで、この問題冊子を開かないで下さい。
- 2 解答はすべて解答用紙に記入して下さい。
- 3 解答には鉛筆かシャープペンシルを使用して下さい。
- 4 問題は全部で6ページあります。解答用紙は全部で2枚あります。
- 5 試験時間は100分です。
- 6 試験終了後、問題冊子も回収します。
- 7 何か伝えたいことがあるときは挙手して下さい。

第1問

次の文章を読んで、設問に答えなさい。

日本人の平均寿命は長い。2017年に厚生労働省により公表された「簡易生命表」によると、平均寿命は、男性で81.09歳（世界3位）、女性で87.26歳（世界2位）である。また、平均寿命は年々伸びることが予想されている。国立社会保障・人口問題研究所の「日本の将来推計人口（平成29年推計）」表11-5男女別平均寿命（死亡中位）によると、2065年の男性の平均寿命は84.95歳、女性は91.35歳となっている。65歳に退職し、平均寿命を男性85歳、女性91歳とした場合、退職後の期間は、男性で約20年間、女性で約26年間となり、その長い期間の生活費などを準備しなくてはならない。

老後の収入と支出の状況を把握するために、2018年の家計調査（第3-2表 世帯主の年齢階級別1世帯当たり1か月間の収入と支出）を見ると、2人以上無職世帯のうち、世帯主が65歳以上世帯の平均実収入¹⁾は、224,063円（うち公的年金給付が191,872円）であり、平均実支出²⁾は、267,171円であることが分かる。つまり家計収支は平均的には赤字であり、その不足分を、貯蓄の取り崩しなどで賄う家計も少なからず出てくることが考えられる。金融広報中央委員会が2018年に実施した「家計の金融行動に関する世論調査（二人以上世帯）」を見ると、「老後の暮らし（高齢者は、今後の暮らし）について心配である」と回答した人は全体の79.2%もあり、その主な理由の1つが、「十分な金融資産がないから（69.0%）」であった。

したがって、日本においては、余裕をもって老後の生活を賄っていくための資産蓄積を促すことが喫緊の課題といえる。資産蓄積に影響を与える要因は様々であるが、Van Rooij, Lusardi, and Alessie (2012)³⁾は「金融リテラシー」を資産蓄積を促す重要な要因であると指摘し、金融リテラシーが資産蓄積を促す2つのチャンネルを示している。まず1つ目は、株式市場への参加を通じたチャンネルである。金融リテラシーを持っていると、情報を収集・加工するコストが下がり、株式市場に投資することへの障壁が小さくなると考えられるため（Haliassos and Bertaut (1995)、VissingJorgenson (2003))、金融リテラシーのレベルが高い人々ほど、株式市場に投資する傾向があるといえる（Van Rooij, Lusardi and Alessie (2011))。そして、株式市場に投資することで、株式プレミアムからベネフィットを得る機会があるため、資産蓄積が進むことが期待される。2つ目は、老後のための計画立案を通じたチャンネルである。もし、消費者が貯蓄をする意思はあるけど、そうするために自らを律することができないのであれば、計画を立てることは、消費者が消費をコントロールするのに役に立つかもしれない（Ameriks, Caplin, and Leahy (2003))。しかしながら、貯蓄計画を立てるためには、投資から得られるリターンや年金給付など、多くの情報を収集・加工しないとイケないため複雑な作業である（Lusardi and Mitchell (2007))。金融リテラシーが高ければ、その複雑な作業を比較的容易に行うことができるため、貯蓄計画を立てることができ、より多くの資産が蓄積されることが期待される。しかし、これらのチャンネルについては批判も考えられる。なぜなら、金融リテラシーのレベルが低い人は、潜在的なリスクについて深く考えることなしに株式を保有することを決定してしまうかもしれない。一方で、金融リテラシーのレベルが高い人は、危険資産のリスクについて知っているが故により注意深く、かえって株式を保有しないかもしれない。さらに、貯蓄計画と資産蓄積との関係においては、老後のためにどの程度貯蓄すべきか計算することができず、貯蓄計画を立てることができない場合、老後についてより不安になり、貯蓄計画を立てる人よりもむしろ多くの資産を蓄積しようとするかもしれない。したがって、金融リテラシーが資産蓄積を促すか否かは、実証分

析の結果に委ねられている。

そこで本稿では、日本のデータを使って、金融リテラシーの高い人ほど、より多くの資産を蓄積しているのか否かを検証する。また、金融リテラシーが資産蓄積を促す 2 つのチャンネルが、実際に起こっているのかについても分析する。そして、どのような属性を持つ人々において、金融リテラシーのレベルが低いのかについても考察する。

(中略)

日本人は寿命が長く、老後の生活に金銭面での不安を持っている人が多く存在する。よって、安心して老後の生活を営めるよう、人々が資産を蓄積するための方策が必要である。本稿の分析によれば、日本人の金融リテラシーのレベルは高いとは言えないものの、金融リテラシーのレベルを引き上げることができれば、株式保有や貯蓄計画を通じて、より多くの資産を蓄積できると期待できそうである。

金融リテラシーのレベルを上げるためには、金融教育を提供する対象・期間・内容などに留意することが重要である。例えば、本稿の分析では、女性、若者、低学歴、低所得といった属性を持つ人々の金融リテラシーが特に低いことが分かったため、そのような人々をターゲットにした金融教育の提供が特に重要であるといえる。また、一度きりの教育の提供では、金融リテラシーのレベルの向上や金融行動の改善にはつながらない可能性があるため、学校、職場、地域といった様々な場所で、継続的に学ぶための制度・環境作りも必要である。そして、ライフステージや収入・資産の状況に応じて、必要となる金融教育の内容は異なるので、状況に適した内容を提供していくことも極めて重要である。

ただし、人々の金融リテラシーを向上させるには時間がかかるし、限界もある。金融リテラシーの向上を目指すのと同時並行で、例えば、金融機関が「顧客本位の業務運営」をさらに徹底させ、顧客にオーダーメイドで、貯蓄計画を立てるのに必要となる情報や貯蓄・投資プランの提供をしていくことも、国民の資産形成にとって重要であろう。

- 1) 「実収入」とは、いわゆる税込み収入であり、世帯員全員の現金収入を合計したものである。一方、「実収入以外の受取（繰入金を除く）」は、いわば「見せかけの収入」であり、現金が手元に入るが、一方で資産の減少、負債の増加を伴うものである。「繰入金」は、前月から持ち越した世帯の手持ち現金である。
- 2) 「実支出」とは、「消費支出」と「非消費支出」を合計した支出である。「消費支出」は、いわゆる生活費のことであり、日常の生活を営むに当たり、必要な商品やサービスを購入して実際に支払った金額である。「非消費支出」とは、税金や社会保険料など原則として世帯の自由にならない支出である。なお、「実支出以外の支払（繰越金を除く）」は、いわば「見せかけの支出」であり、手元から現金が支出されるが、一方で資産の増加あるいは負債の減少を伴うものである。「繰越金」は、当月末における世帯の手持ち現金である。
- 3) Van Rooij, Lusardi, and Alessie (2012) では、2005 年 9 月 23 日から 9 月 27 日に実施された the Annual De Nederlandsche Bank (DNB) Household Survey (DHS) のオランダ家計に対するアンケート調査の個票データが用いられている。

【出典】 関田静香 (2020) 「国民の資産形成と金融リテラシー」財務省財務総合政策研究所『フィナンシャル・レビュー』令和 2 年第 1 号 (通巻第 142 号)

※出題にあたり、文中の表の表示を省略した。

設問 1 筆者は、資産蓄積の重要性についてどのように考えているか。また金融リテラシーについてどのような分析を行い、その結果どのような示唆が得られたか、本文の内容に則して 300 字以内で説明しなさい。

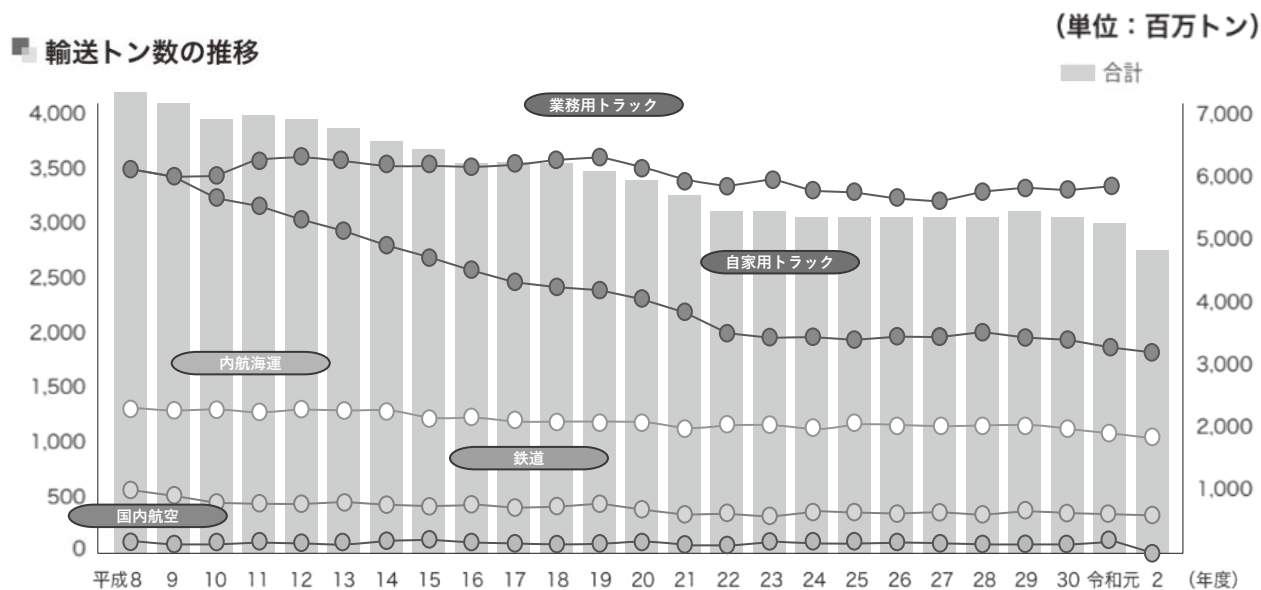
設問 2 金融リテラシーの重要性についてのあなたの考えとそのように考える理由を 300 字以内で述べなさい。

第2問

資料1は輸送トン数の推移、資料2はトラック輸送事業者数の推移、資料3は朝日新聞の論壇です。

この資料から読み取ったことをもとに、トラック輸送業界で起こる過度な競争状態と2024年問題についてあなたの考えを500字以内で書きなさい。

資料1



資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」ほか各種統計

(注)：1. 平成22年度は、23年3月、また23年度は23年4月の北海道運輸局と東北運輸局の数値を除く

2. 営業用トラックについては22年10月より、調査方法および集計方法を変更したことに伴い、22年9月以前の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されないため、数値の連続性を図る観点から接続係数を設定の上、算出している

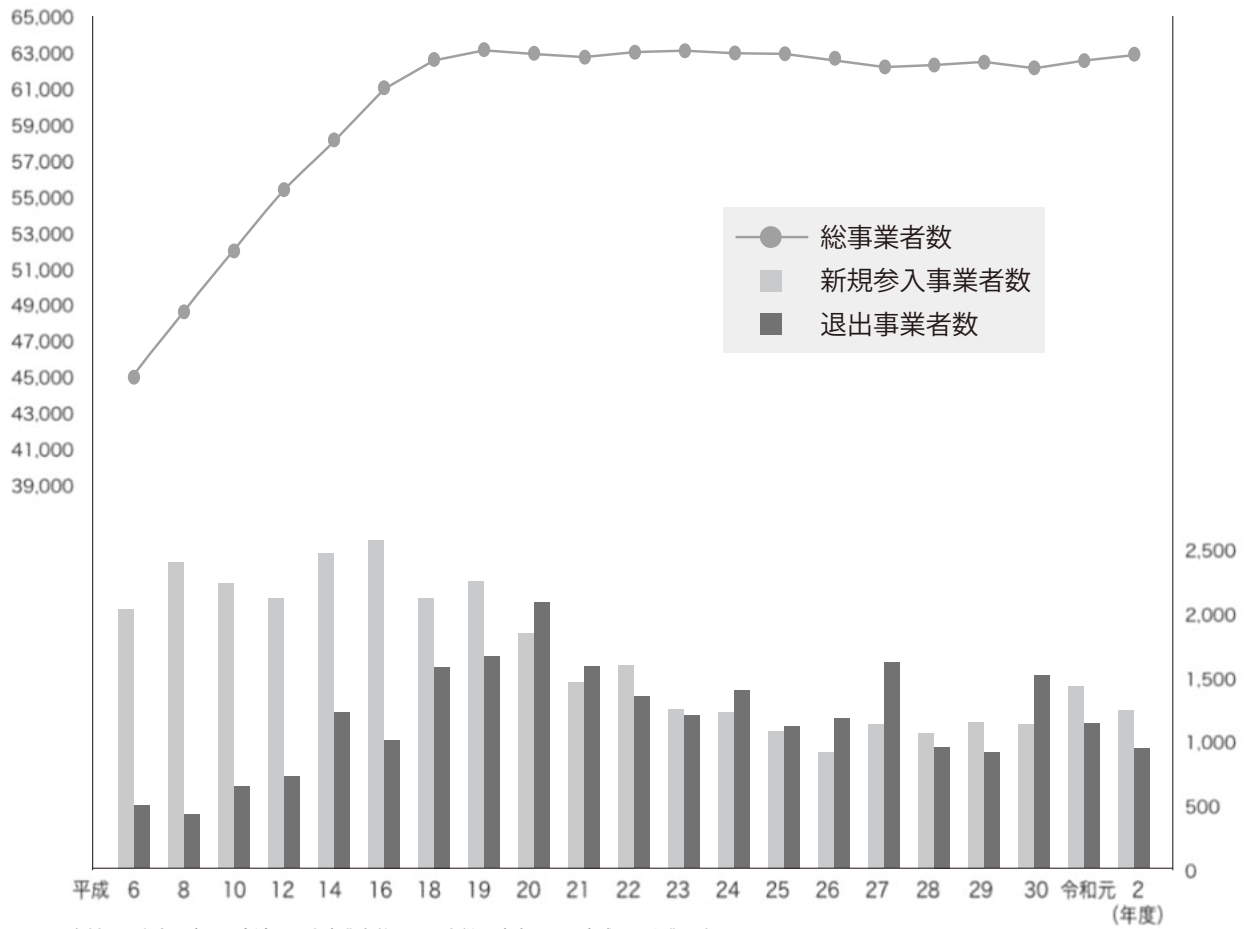
3. 令和2年度については、令和2年4月より営業用トラックの調査方法および集計方法が変更されたため、令和元年度以前の数値とは時系列上の連続性は担保されない

4. 合計は輸送機関別の百万トン未満を四捨五入後に計算したものである

(出典)「日本のトラック輸送産業の現状と課題2022」全日本トラック協会(2022年)より作成

資料 2

■トラック運送事業者数の推移（単位：者）



資料：国土交通省 （注）：退出事業者数には、合併・譲渡により消滅した企業を含む。

（出典）「日本のトラック輸送産業の現状と課題 2022」全日本トラック協会（2022年）より作成

資料3

ある日電車に乗っていてふと抱いた違和感を、橋本さんは論考につづる。車両内には「送料無料」と大書されたフードデリバリー会社の広告が並んでいた。10年ほど大型トラックを運転していた経験を持つ橋本さんは、「送料無料」という言葉に「言いようのない虚無感」を抱いたという。「物流を支えるドライバーたちの苦境が不可視化されている社会の姿が、そこには透けて見えるからだ」。

橋本さんは一昨年、著書『トラックドライバーにも言わせて』を刊行した。なぜ迷惑駐車をするトラックがあるのか。なぜハンドルに足を上げて休憩するドライバーが多いのか……。当事者としての経験を元にした同書を世に問うた背景には「ほとんど誰もが配達を利用しているにもかかわらず、ドライバーたちの実態があまりにも知られていない」という懸念があったと、橋本さんは話す。

コロナ禍では、医療や介護などの現場で働く人々とならび、物流に従事するドライバーたちが「エッセンシャルワーカー」として注目を浴びた。一方、コロナ対応の影響で、高速道路のサービスエリア内の食堂が時短営業を始めたり、一時的にガソリンスタンドのシャワールームが閉鎖されたりと、ドライバーが直面する問題に光が当たったとは言いがたいと橋本さんは指摘する。

橋本さんが特に危惧するのが、「2024年問題」だ。18年成立の「働き方改革関連法」で定められた残業上限規制に対する猶予期間が24年春に終わり、運輸業も規制の対象になる。ドライバーたちにとって、時間外労働の規制は収入の減少に直結する。「ただでさえドライバーの高齢化と人手不足が深刻な中で、収入が減ればますます環境悪化を招く。減収分を補おうと、単発で仕事を請け負い、かえって無理に労働時間が増えてしまうケースも出てくるだろう」。

業界の労働環境への危機感が高い。昨年6月には全日本トラック協会がホームページ上などで『『送料無料』じゃありません！』と書いた広告を掲載し、荷主や消費者へ、運賃の適正化への理解を呼びかけた。協会の担当者は「運送に携わる人々によってモノが手元に届くのであり、それは決して『タダ』ではないのだということを知って欲しかった」と話す。

「今の運送サービスの質と価格は、ドライバーに大きな犠牲を強いた上で実現されている。数年後には、これが本当に成り立たなくなるかも知れないという意識が、消費者に共有されているだろうか」と、橋本さんは語る。「送料の値上げや再配達の有料化など、消費者にとって負担となる議論がこれから必須になっていく。『送料無料』という言葉を当たり前を受け入れる段階から、私たちはいま抜け出す必要がある」。

(出典) 2022年3月24日 朝日新聞朝刊 『(論壇)「送料無料」の裏、ドライバー苦境』より