

平成29年度 首都大学東京大学院都市環境科学研究科
都市システム科学域 選抜試験（冬季）
博士前期課程（一般・社会人）

科目 <小論文>

時間 12：30～14：30

- 注意事項：
- ①問題の選択にあたっては、最初のページの冒頭の説明をよく読んで解答しなさい。
 - ②その他、監督者の指示に従うこと。

受験番号	一般・社会人	氏名
------	--------	----

以下の設問（１）～（４）の中から、いずれか1問を選択し解答しなさい。なお、選択した問題番号を解答用紙に記入すること。

（１）人口減少が著しい人口 20 万人の自治体において、「コンパクトシティ」を政策に掲げた首長が、市街地の縁辺部で検討されている「土地区画整理事業」の見直しを宣言した。20 年前から検討が進められていたもので、地権者が中心となった組合での施行が検討されているが、事業には着手されていない。この事業の見直しをするための、調査、検討、意思決定のプロセスはどうあるべきか、あなたの考えを具体的に述べてください。

（２）近年施行された以下の法律に記された内容を踏まえた場合、都市を構成する基礎自治体の政策決定においては、どのような内容・手順が求められるか、そして、その内容・手順を実施するにあたって直面する課題はどのようにして解消されるべきか、多角的に考察して論じなさい。

<法文>

障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（平成二十五年法律第六十五号）

（行政機関等における障害を理由とする差別の禁止）

第七条 行政機関等は、その事務又は事業を行うに当たり、障害を理由として障害者でない者と不当な差別的取扱いをすることにより、障害者の権利利益を侵害してはならない。

2 行政機関等は、その事務又は事業を行うに当たり、障害者から現に社会的障壁の除去を必要としている旨の意思の表明があった場合において、その実施に伴う負担が過重でないときは、障害者の権利利益を侵害することとならないよう、当該障害者の性別、年齢及び障害の状態に応じて、社会的障壁の除去の実施について必要かつ合理的な配慮をしなければならない。

（３）東京の築地市場は、日本人よりもむしろ外国人に人気があるとされている。この理由について論じなさい。

(4) 以下の文章は、「国土交通白書 2016」に記載された自動運転に関するコラムの一節である。

「(世界一) 安全な道路交通社会」の実現へ向けて、我が国で自動運転の実用化に向けた様々な取組みが行われています。自動運転技術が実現すれば、交通事故の削減、渋滞緩和、高齢化社会への対応、都市の過密化解消、環境負荷の軽減等、社会的なメリットは大きくなります。

国内における次世代自動車への取組みとして、内閣府を中心に自動車に関係する省庁が戦略的イノベーション創造プログラム (SIP) において、2010 年代後半から自動運転の実現と普及を段階的に進めることとしており、国土交通省もこれに参画しています。(中略)

自動車メーカーは、2018～2020 年の高速道での自動運転車の市販を目指し、公道走行試験を実施しています。

また、少子高齢化が進む日本を含む先進国では、自家用車を運転できない高齢者や障がい者等の生活の足の確保が問題となっています。このような問題への解決策の一つにもなります。安全に乗降・運転できる環境作りが重要になるでしょう。

地方部などにおいては、その地域のニーズに合ったラストワンマイルのモビリティを提供することで、その地域の生活の質を向上させることができます。

上に述べられているように、自動運転技術は交通のあり方を大きく変えるポテンシャルを有していると考えられる。さて、あなたが考える現在または将来の都市問題に対して、自動運転技術はどのような解決策をもたらすことができるだろうか。取り上げる都市問題を明確に示した上で、自動運転技術が課題を解決するメカニズム、その際前提とする自動運転技術のレベル、実現に至るまでの課題 (ただし、前提とする自動運転技術のレベルを実現するための道路や車両そのものに関する技術的課題については、必ずしも触れなくてもよい)、実現した場合に想定される課題等を含めつつ、多面的に論じなさい。

自動運転レベル	概要	注(責任関係等)	左記を実現するシステム	
レベル 1	加速・操舵・制動のいずれかをシステムが行う状態	ドライバー責任	安全運転支援システム	
レベル 2	加速・操舵・制動のうち複数の操作をシステムが行う状態	ドライバー責任 ※監視義務及びいつでも安全運転できる態勢	準自動走行システム	自動走行システム
レベル 3	加速・操舵・制動を全てシステムが行い、システムが要請したときはドライバーが対応する状態	システム責任(自動走行モード中) ⁵ ※特定の交通環境下での自動走行(自動走行モード) ※監視義務なし(自動走行モード:システム要請前)		
レベル 4	加速・操舵・制動を全てドライバー以外が行い、ドライバーが全く関与しない状態	システム責任 ※全ての行程での自動走行	完全自動走行システム	

参考(左図):自動運転レベル及びそれを実現する自動走行システム・運転支援システムの定義(出典:戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)自動走行システム研究開発計画,2016年10月)