

カリタス女子中学校 第三回入学試験

二〇二〇年二月二日 実施

# 国語問題

(五〇分)

\* 答えはすべて解答用紙に記入すること。

\* 字数の指定がある場合は、句読点や記号をふくむこととします。

◎ 次の文章を読んで、後の問いに答えなさい。※のついた言葉には、文章のあとに注をつけてあります。

若い人たちにとって、自動車が《 A 》で行き来する道路が、縦横に張りめぐらされたような都市は楽しくないでしょう。これは、きみたちが自動車を運転できないからです。しかし、原チャリや自転車なら運転できます。自動車が自己中心的に移動できないとともに、原チャリや自転車が、安全かつ快適に走行できるような環境は望ましいものではないでしょう。

自転車は、子どもの頃から慣れ親しんでいる人が多いと思います。原チャリとちがつて免許もいりません。この自転車で自由自在に移動できる都市環境であれば、ずいぶん魅力的になるだろうと思います。

しかし、現実の都市はむしろ、自転車利用を思いとどまらせるようなことばかりしています。駅に隣接した便利な場所に駐輪場が設置されている場合は少なく、それじゃあと駅前歩道などにちよつと置いておくと、たちまち撤去されてしまいます。きみたちにもっとも便利な交通手段の自転車なのに、都市はその使い勝手をどんどん悪くする一方です。

駅前などに駐輪して、取り締まられたりした経験がある読者もいるでしょう。違法駐輪自転車を保管しているところまで、わざわざ自分の自転車をとりにつたり、罰金を払ったりしたことがある読者もいるかもしれません。そういう経験のある人は、なにか自分が罪を犯したかのような後ろめたい気分になったかもしれません。しかし、ほんとうは、まちがもつと自転車を利用しやすいように工夫すべきだ、と私は思います。自転車利用者が犯罪者のような気分させるまちはろくなもんじゃなと思います。

以前、ホームレスをしたこともある建築家の鈴木隆行さんは、自転車こそ個人がまちを移動するためのもつともすぐれた道具だと①カクシンしたそうです。彼の文章を紹介します。

「自分の身体能力に見合う自己責任において、これほど自由で便利で明解なものはない。体に良い上、空気を汚さずしかも移動にお金がかからない。渋滞や時刻表に煩わされることなく、**B**「自分時間」が身につく」

彼は自転車に乗ってレインボーブリッジを渡ろうとしたら、足止めをくらって、しかたなく徒歩で橋を渡るのですが、この橋には門限があつて、時間を過ぎると歩くこともできないという理不尽さに怒ります。自転車という「自由」な交通手段は、若者にとってはほんとうに貴重な「足」だと思えます。その「足」が使えないような都市がつくられているのが現状なのです。鈴木さんの怒りに共鳴しませんか。

チェスター・リーブスさんというアメリカの都市文化史研究家があります。都市文化史というと、ちょっとわかりにくいですが、都市の歴史的建築物や、歴史的なモノ・ニユメントなどの保全に関する研究をしている大学の先生です。リーブさんは東京藝術大学の客員教授として日本で数年間生活したとき、日本のママチャリとママチャリ文化にいたく感動しました。そして、一〇年後にふたたび東京大学に客員教授として招聘された際には、ママチャリ・ゼミという研究会をつくり、積極的にママチャリの調査をしました。そして、その成果をもとに、二〇一一年末に『世界が賞賛した日本の町の秘密』（服部圭郎訳、洋泉社新書）という本を出版しました。リーブスさんが賞賛した「日本の町の秘密」とは何を隠そう、ママチャリと、そのママチャリが快適に使用できる日本の町の構造でした。

ママチャリのどこがそんなにすばらしいのでしょうか。リーブスさんはつぎのように書いています。

「ママチャリは、私がそれまでに乗っていたスポーツ自転車とはまったくちがった世界を教えてくださいました。それは、実践的で、地域性の高い、町内移動に適した自転車です。また、私は、通常、スポーツ自転車が備えていないママチャリの付属品があることを発見しました。それらは、このタイプの自転車を今日にいたるまで「完璧な乗り物」にさせています。

まずはじめに、ママチャリの凹凸の多いタイヤは、歩道の段差を楽に上れますし、道路にあるでこぼこなどを平気でやり過ごせます。(中略) ほとんどのママチャリは買い物カゴを前に設置しています。買い物カゴには書類鞆から食料、雑貨までを入れることができます。ほとんどのスポーツ自転車は、それらを有していません。もし、何かを運ぼうとすれば、快適ではないリュックサックを背負わなくてはならなかったり、高価なサドルの後ろにつけるバッグを購入したりしなくてはなりません。そうでなければ、より危険ですが、あなたが運ぼうとしている何かを片手で持って、もう片方の手でハンドルを操作しなければなりません。

そして、多くのママチャリは、スポーツ自転車では追加して購入しなくてはついてこないものが多くの場合、ついています。それは、荷台です。

さらに重要な付属品としては、かんたんに手がトドクハンドルがあります。これによって、多くの人々が快適に、直立した状態で自転車を運転でき、前方の道路をしつかりと見ることができま<sup>②</sup>す。これと正反対なのがスポーツ自転車です。スポーツ自転車ではハンドルを握るために、かがまなくてははいけません。この格好は高速で走るために空気力学的には理にかなっていますが、それと同時に乗り手は

首を上げて、歩行者や自動車、他の自転車にぶつからないように、前方をチェックしなくてはなりません。(中略)

さらにママチャリのすぐれた付属品としては、ほとんどのママチャリについてくる、濡れた道を走るときのために、タイヤにかぶさるように③設けられた泥よけです。これがあるために、人々は、普段着はもちろんのこと、高価な洋服を着たままでママチャリに乗ることができます。一方で、ほとんどのスポーツ自転車は、泥よけがついていないため、道が濡れていると、タイヤが水を乗り手にまき散らすことになります。

ママチャリはまた、安全走行に不可欠の二つの付属品がついています。ベルと夜間走行のためのライトです。ほとんどのスポーツ自転車は、ベルもライトもついていないままで売られています。それらは、また高額の別売りアイテムなのです」

リーブスさんのママチャリ賛美はまだまだつづきますが、これ以上は割愛させてもらいます。みなさんは、この感想を読んでどう思いましたか。ずいぶんとおおげさだなあ、と思った人もいるかもしれません。一方で、**「 D 」「 1 」**、と思った人もいるかもしれません。私も、リーブスさんの本と出会うまでは、ママチャリがそんなにすぐれたものであるとは思っていませんでした。

#### 〈 中 略 〉

ママチャリはずいぶん便利で、このようすぐれた自転車が安価で手に入る日本の都市においては、もつとこのママチャリを有効に活用するようなまちづくりがされるべきである、と私も強く思います。 **1**、それは自転車が重要な交通手段であるきみたちにとっても、望ましい環境であると思うのです。

リーブスさんはまた、日本の都市構造のすばらしさを、つぎのように表現しています。

「日本のコンパクトな街区の構造は公共交通を利用するうえできわめてすぐれているし、自転車で移動するのも便利です。そして、高密度で狭い道路は、これまで結果論ではありましたが、**E** 自動車の私的利用を制限してきました。ニューヨーク、ロンドン、パリのような世界の大都市は、自動車利用を削減させようと最近、努力していますが、日本の都市、とくに東京はこれらの都市のずいぶん先へと進んでいるのです」

なんだかママチャリと日本の都市に対して、誇らしげな気分になってきます。歩くのが大変になる環境がつくられればつくられるほど、自動車を利用できる人は自動車を利用するようになり、さらに歩行者はしいたげられることになります。若いきみたちは法律で自動車を運転できないので、**F** こういう都市の環境はつまらないし、危険だし、おもしろくないですね。

こう言うと、いや、いまだけの辛抱で、そのうち自分たちも運転免許をとって自動車を運転できるようになるからいや、と思う人もいるかもしれませんが。**2**、若い感性が豊かなときに、それを育むような都市環境をもっていないことはたいへんもったいないことだし、残念なことだと思います。

いま抱えている不満は、将来自動車を運転することで解消できる、と考えるのではなく、次世代の若い人たちが不満を抱かないように、いま、ちよつとどうにかしてやろう、と動くこともいいことなのではないかと思えます。とはいえ、自転車が利用しやすい都市ってどんなものかがわかりにくい読者もいるかと思えます。**3**、いくつか、自転車に乗りやすい、自動車が使いやすい都市を紹介しましょう。

デンマークのコペンハーゲンの郊外に、アルバーツラントという都市があります。人口は約三万人と少なく、面積は二三平方キロメートルで、東京の品川区と同じくらいの広さです。ここは、徹底した自転車専用道路（歩行者は移動可）のネットワークを整備した都市として知られています。自転車道は、車道とも立体交差しているので、この都市だと自動車を気にせずに、移動することができます。小学生も自転車通学が一般的で、小学校の前に駐輪場が設置されています。

私は中学時代、越境入学をしていました。片道三キロメートルの距離があったので、友だちの家まで自転車で通い、そこに駐輪させてもらって、そこから歩いて通学していたことがあります。おそらく、これは校則違反だったと思われる。そのような後ろめたい経験をしたことがある私は、アルバーツラントの小学生が自転車で楽しげに通学しているのを見て、うらやましく思えました。この自転車専用道路の<sup>④</sup>エンチヨウは一四〇キロメートルと、自動車道の七四キロメートルの二倍弱もあるのです。

日本でも最近、東京の亀戸などに自転車専用道路が整備されはじめていますが、わずか約一・四キロメートルと、アルバーツラントの一〇〇分の一です。彼我の差は大きいのです。

つぎに、ドイツの自転車都市を紹介しましょう。

ドイツの自転車都市といったら、ミュンスターで異論はないと思われます。ミュンスターは、ドイツ西部ノルトライン・ヴェストファーレン州にある人口二八万人の大都市です。ここはドイツでもっとも自転車利用が普及している都市であり、自動車の利用を促進するためのさまざまな施策を実践しています。

その結果、ミュンスターの自転車の交通分担率は、ドイツのほかの都市にくらべて高くなっています。二〇〇七年時点の自転車の交通分担率は三八%。ドイツ平均は九%です。

ミュンスターが自転車都市であることは、訪れるとすぐ理解できます。中央駅を出ると、すぐ前に全面がガラスでできたおしゃれな建物が建っています。これが自転車センターで、地下駐輪場であると同時に、自転車の修理などのサービスも提供されています。地下駐輪場は三三〇〇台の自転車を収容でき、ドイツ最大規模です。

中心市街地に向かうと、「プロムナード」とヨばれる自転車道路があります。これは自転車のための幅四メートルの道路と、その両側に三メートルの並木およびベンチ、そして一・五メートルの歩道、さらに外側に並木が植栽されている緑の環状道路です。

これは、旧市街の城壁をこわしたあとにつくられたものです。ドイツの多くのまちは、敵から守るために、お城をとりかこむように城壁を設けていました。その後、多くの都市はこの城壁が不要になって、こわして広い環状道路を整備したのですが、ミュンスターは自動車がいつさい通れない自転車道路をかわりに整備したのです。ラッシュアワーには一五〇〇台の自動車が走行するそうです。なかなか壮観ですね。まさに自転車都市ミュンスターを象徴する空間です。自転車好きな人にはうらやましくなるような空間でしょう。

#### 4、自動車が《 A 》で走っている自動車王国であるアメリカにも、デービスという自転車都市が存在します。

デービス市はカリフォルニアの穀倉地帯にある大学都市です。ミュンスターといい、デービスといい、自転車都市は大学都市が多いですが、これは、大学生をはじめとして若者の人口が多いことと関係があります。もちろん、大学生ともなれば自動車の免許をシユトクできますが、自動車を買うにはお金がかかりますし、買った後も駐車場代やガソリン代はバカになりません。そこで、アメリカでも大学生は自動車ではなく、徒歩や自転車で移動する場合があります。逆に、これら大学都市は、大学生という市民に対してしっかりと公共サービスを提供するために、自転車にやさしいまちづくりをしているともいえるでしょう。

デービス市のロゴは、「ハイホイール」という前輪にあるペダルを踏んで前進させる自転車です。このロゴからも推測されるように、デービス市は自転車を積極的にまちづくりに活用しています。雪が降らない温暖な気候、そして平らな土地という自転車にはもってこいの環境をいかし、脱自動車、そして住民の健康促進をはかっているのです。

デービス市は八〇キロメートルの自転車レーン、八三キロメートルの自転車専用道路を整備しました。市内の幹線道路の九割以上は自転車レーンが設けられています。

このような積極的な促進政策によって、デービス市にあるカリフォルニア大学の学生（一万五〇〇〇人）にかぎれば、四八%の学生が自転車か徒歩で通学しています。

市の人口は六万四〇〇〇〇人程度ですが、六万台の自転車があると推測されています。

デービス市は、全米自転車連盟 (the Bicycle Federation of America) から「アメリカの自転車都市」として表彰ひょうしょうされました。たしかに、自転車でもどこでも快適に行けます。高速道路の下も自転車専用道路でくぐっていくことができます。若者を大切にしようと考える大学都市であればこそです。

このように、<sup>I</sup>世界では自転車を交通手段の主役として考えようとしている都市がある一方で、日本の都市では、自転車は自動車<sup>J</sup>が快適に走行するのをじゃまするもの、あるいは歩行者に危険をおよぼす悪者、ととらえられている※きらいがあります。しかし、自転車ほど省エネルギーで快適な乗り物はありません。もっと、自転車のこの有用性を評価するべきなのに、ないがしろにされているのは、世界的にもおかしい現象です。

リーブスさんが絶賛するように、日本のママチャリは、とても環境にやさしい、お金もかからない素晴らしい乗り物です。自転車は若者たちにとって、きわめて重要な交通手段です。それは、都市を探検し、まちを知るうえでも不可欠な交通手段といつていいでしょう。この<sup>K</sup>自転車を安全で快適に使えるよう、もっと主張してもいいのではないのでしょうか。若者も積極的に声を出し、状況じょうきょうを変えることで、若者だけでなく、環境にもやさしい都市がつくられるのではないかと思えます。

〈服部圭郎『若者のためのまちづくり』（岩波ジュニア新書）より〉

〔語注〕

- ※ 原チャリ……………原動機付き自転車。小型のオートバイ。
- ※ モニユメント……………記念の建造物。
- ※ ママチャリ……………「ママさん自転車」の略称。主に女性の買い物など日常生活用の自転車。
- ※ 招聘……………礼をつくして人を招くこと。
- ※ サドル……………自転車やオートバイの、腰こしをかけるところ。
- ※ 割愛……………おしいと思いつつ、思い切つて捨てたり省いたりすること。
- ※ 越境入学……………学区外の学校に入学すること。
- ※ 彼我……………相手側と自分側。ここでは、デンマークと日本。
- ※ 環状道路……………上空から見ると輪のような形になっている道路。
- ※ 壮観……………規模が大きくてすばらしいがめ。
- ※ 穀倉地帯……………穀物（米や麦など）がたくさんとれる地方。
- ※ きらいがある……………そのような（よくない）傾向がある。



問一

- ① カクシン
  - ② トドク
  - ③ 設けられ
  - ④ エンチョウ
  - ⑤ ヨばれる
  - ⑥ 並木
  - ⑦ シュトク
- のカタカナを漢字に、漢字をひらがなに直しなさい。

問二

本文中の《 A 》にあてはまる言葉（二カ所共通）としてもっともふさわしいものを、次のア～オの中から一つ選び、記号で答えなさい。

- ア あきれ顔
- イ したり顔
- ウ しらん顔
- エ わがもの顔
- オ わけしり顔

問三

B 「自分時間」とありますが、これはどのようなものだと考えられますか。答えとしてもっともふさわしいものを、次のア～オの中から一つ選び、記号で答えなさい。

- ア 自分の趣味についてやしてよい時間
- イ 自分のペースで行動できる時間
- ウ 自分のためだけに使える時間
- エ 自分の能力が試される時間
- オ 自分の将来に役立つ時間

問四

C それらは具体的に何を指していますか。本文中からすべてぬき出して書きなさい。ただし、答えは修飾語をとった形とします。  
 〈例〉ぼろぼろの使い古した学生かばん ↓ 学生かばん

問五 本文中の「D」にあてはまる言葉としてもっともふさわしいものを、次のア～オの中から一つ選び、記号で答えなさい。

ア そう言われるとそうかも知れない

イ そう言われてもよくわからない

ウ そう言われるのはがまんできない

エ そう言われるからそうなるんだ

オ そう言われるならしかたがないか

問六 本文中の「1」「4」にあてはまる言葉としてもっともふさわしいものを、次のア～オの中から一つずつ選び、記号で答えなさい。

ただし、同じ記号は一度ずつしか用いないこととします。

ア さて      イ しかし      ウ そこで      エ そして      オ なぜなら

問七 自動車の私的利用を制限してきました。とありますが、これはどういうことですか。答えとしてもっともふさわしいものを、

次のア～オの中から一つ選び、記号で答えなさい。

ア 住宅が集まっているので近所同士で車を共有してきた。

イ 道路が整備されていないので特別な車しか走れなかった。

ウ 人口密度が高いため自家用車を買える人が少なかった。

エ 大気汚染おせんが問題なので車を買うために許可が必要だった。

オ 道が通りにくいので自家用車の数が多くなかった。

問八 F こういう都市の環境とありますが、どのような環境のことですか。二十字以内で答えなさい。

問九 G 自転車都市は大学都市が多いとありますが、そうなるのはなぜですか。説明しなさい。



