

日本史

I 次の文章を読んで、後の問いに答えなさい。(問1から問4まですべてで400字以内)

日本の全国的な幹線道路には、①(a)古代道路、②(b)江戸期街道、③近現代国道、④(c)高速道路の四段階がある。②と③のルートはほとんど同じなので、実質的には三段階ともいえる。同じような場所を通る路線で、江戸期街道だけが別ルートで、古代路と現代の高速道路が同じ場所を通ることがしばしばある。なぜそうなるのか。それは両者に共通した性格があるからである。そのキーワードは計画性と直達性である。江戸期の街道というものは、地域の道路を結び合わせたものといってよい。細かい集落をつなぎ合わせて結んでゆく。明治期以降の国道も、ほぼこれを踏襲している。これに対して、古代路も高速道路も、遠くの目的地に狙いを定めて、計画的に結んでゆく。これを計画性と直達性という。だから、各所で高速道路が古代道路と同じ場所を通るのである。(中略)江戸期の旅行者にとって一つの問題であったのが(d)関所である。

※「道路の日本史 古代駅路から高速道路へ 武部健一 著 中公新書」より引用(問題作成の都合上、一部改変)

問1 下線部(a)について、律令制下で整備された公用のための交通路を主に2つに分けて説明せよ。また、当時の情勢に応じてその2つの交通路のうち片方は衰退していくことになるが、その衰退した交通路を示しながら、なぜそのような現象が起きたのかを当時の政治状況の変化を踏まえて説明せよ。

問2 下線部(b)について、江戸時代の五街道にはすべて宿駅制度(伝馬制度)が布かれていた。その制度の内容を、宿駅がその制度により獲得する見返りにも触れながら簡潔に説明せよ。

問3 下線部(c)について、1972年の自由民主党総裁選挙で田中角栄が発表し、過密都市から地方への工業分散、高速道路・新幹線などの高速交通網の整備を柱とした政策構想の名称を記せ。

問4 下線部(d)について、古代の関所には東海道の鈴鹿関、東山道の 、北陸道の などが存在した。空欄ア・イに当てはまる語句を記せ。また、関所の役割は古代・中世・近世にかけて変容していったが、その内容を説明せよ。

II 次の教師と生徒の会話を読んで、後の問いに答えなさい。(問1から問4まですべてで400字以内)

教師「今日の授業はこれで終わりです。次回は日本資本主義における(a)鉄道の役割について勉強するので、しっかり予習しておいてください。」

生徒「先生！質問してもいいですか？」

教師「どうぞ。」

生徒「民間の大阪紡績会社の経営が成功したことは教科書を読んでみて理解できたのですが、なぜ政府の紡績経営が失敗したのかがわからなくて…。教科書にも規模が過少であったとしか書いてないんです。それ以外にも理由があるような気がして。」

教師「いい質問ですね。質問を質問で返すようで悪いですが、では政府の紡績経営では動力源が何だったか知ってますか？」

生徒「ええと、確か(b)水力だった気がします。」

教師「そうです。去年の九州地方で起こった大雨災害からもわかるように、日本は河川の流量の変動が激しいために、水力を動力とすると安定操業が難しいんです。あと、水力利用を優先すると労働力調達や製品販売において地理的な不利が生じますよね。あと、技術者の不足や規模の過小、資金調達の脆弱さもありますね。」

生徒「ああ、なるほど！自然や地理などの要因も絡んでるのはおもしろいです！必ずしも政府の経営が成功したわけでは無いんですね。ありがとうございます！」

教師「どういたしまして。そういえば、こういう話をすると大学時代に研究していたガーシェンクロン・モデルについて思い出しますね。懐かしい。」

生徒「それ、なんですか？」

教師「ハーバード大学で長く勤務していた経済学者のアレクサンダー・ガーシェンクロンが提起した後進国の優位性のことです。4つにまとめると、1…遅れて工業化する国は、先進国の技術と資本を使えるから工業化のスピードがはやい。2…後発国では工業に適した熟練労働者が不足しており、先進技術を輸入によって導入することで後発国の産業構造は先進国に比べて早くから重化学工業化し、先進国では旧来の工場を廃棄しにくく、一方で後発国は新たに巨大な資本投入に応じて大企業化が進み、独占やカルテルなども形成されやすい。3…このような重工業の企業には巨大な経営規模が必要なので、資本投入がすすみ巨大企業が生まれ、独占につながる。4…発展途上国では工業化が自主的でないため、工業化の担い手である企業は、(c)銀行や政府によって「上から」形成されることになる。という感じですね。明治以降の日本の急速な工業化は、まさに後進国のキャッチアップの事例と見なされることが多いです。」

生徒「へー、知りませんでした。でも、先生。(d)そのモデルを日本の工業化に適用することには少し違和感を感じるのですが……。」

- 問 1 下線部(a)について、鉄道の発達は経済的・軍事的な側面にとどまらず文化的な側面についても大きな影響力を当時の日本に与えた。ではその文化的側面の影響とは何かを説明せよ。
- 問 2 下線部(b)について、水力を動力にするガラ紡を開発した人物名を記せ。
- 問 3 下線部(c)について、1872年に国立銀行条例が制定・公布された以降も国立銀行の設立は伸び悩んだが、1876年の国立銀行条例改正以降は一転増加に転じた。この増加が起きた理由およびその増加が当時の社会経済に与えた影響を説明せよ。
- 問 4 下線部(d)について、生徒は、教師が話した上記のガーシェンクロン・モデルの4つの要点の中で特に4つ目の文中の「上から」という要素を、日本の明治以降の工業化に適用することに違和感を覚えた。では明治以降の工業化の中で特に鉄道業に焦点を絞る時、生徒がそのような違和感を覚えた理由を、当時の日本資本主義の発展の歴史的な文脈に即して説明せよ。

III

次の文章を読んで、後の問いに答えなさい。(問1から問4まですべてで400字以内)

1938年(昭和13)年1月16日、日本政府は(a)「爾後国民政府ヲ对手トセス」との声明を發表して、トラウトマン工作を打ち切った。この政府声明には、2つの伏線があったと思われる。1つは、国民に長期戦の覚悟を求めるといふ狙いである。盧溝橋事件後に「北支事変」と呼ばれた日中軍事紛争が第2次上海事変後、全面戦争の様相を帯びて「支那事変」と改称された頃、日本では宣戦布告の是非が検討された。(b)検討の結果、宣戦布告は見送られた。(中略)中国も日本に宣戦を布告しなかった。したがって日中戦争は、太平洋戦争(大東亜戦争)まで、国際法上は「(c)戦争」ではなかったのである。こうした法的フィクションは、国民の意識にも影響を及ぼした。「事変」であるならば、事態はいつか簡単に収束するという楽観的な見方がなかなか抜けきれなかったのである。政府や軍は、いずれ何らかの機会に声明を發表し国民の意識に変化を促そうと検討していた。トラウトマン工作が挫折して「事変」長期化が避けきれなくなったとき、これこそ政府声明を發表すべき機会だとされ、国民に長期戦の覚悟を求め、本格的な戦時意識を植え付けようとしたのであった。もう1つの伏線は、国民政府否認論の高まりである。首都南京を陥落させたからには戦争に勝ったのも同然であり、中国に対して降伏条件を突き付けても当然である、との考えが強まった。日露戦争以後、初めて開かれた御前会議(1月11日)では、中国が日本の条件を受け入れないならば、現政権(国民政府)を相手にせず、国民政府に代わる新しい中央政権の成立を促し、その政権との間に望ましい国交関係を樹立しよう、という方針が定められた。(中略)盧溝橋事件以前、日本陸軍は17個師団を擁していたが、事件後半年の間に7個師団を増設した。こうした新設師団や既設師団の動員のために、武器・弾薬の供給が追いつかず、1938年2月、(d)大本営は当面、積極的な作戦は行わないことに決めた。ところが、現地軍の要請により、大規模作戦が始まってしまう。それが4月の徐州作戦である。

※「昭和史講義—最新研究で見る戦争への道 筒井清忠 編 ちくま新書」を引用(問題作成の都合上、一部改変)

問1 下線部(a)について、これは第1次近衛声明と呼ばれるが、その後に出された第2次・第3次近衛声明の内容を簡潔に説明せよ。

問2 下線部(b)について、日本が中国に対して宣戦布告をしなかった理由を説明せよ。

問3 下線部(c)について、国策の手段として戦争を放棄することを宣言し、侵略戦争の違法化を進めた条約名を記せ。また、その条約の限界を説明せよ。

問4 下線部(d)について、大本営は日清戦争の際に東京に初めて設置されたが、その後に戦時の利便性を考慮してある都市に移動することになり、日清戦争中に明治天皇が戦争指揮をしたその都市は一時的に立法・行政・軍事の最高機関が集積して臨時の首都の機能を担った。その都市名を記せ。