

小論文

ページ	解答用紙枚数	時間
1～4	2枚	90分

注意事項

1. 試験開始の合図があるまでは、この問題冊子を開いてはいけない。
2. 印刷不鮮明の箇所などがある場合は、監督者に申し出ること。
3. 解答はすべて別紙の解答用紙の指定欄に横書きで記入すること。
4. 解答用紙の指定欄には必ず氏名および受験番号を記入すること。
5. 解答用紙の評点欄には何も記入しないこと。
6. 解答用紙は持ち帰らないこと。

Ⅰ 次の文章を読み、以下の問いに答えなさい。

私は神経内科医として、認知症患者や、健常者と認知症患者の間のグレーゾーンとされる「軽度認知機能障害」(MC I)の人々を診る機会が多い。最近では医師たちが、認知症への移行を防ぐことを目的に、MC Iの人々に認知症治療薬を処方するケースが目立つ。先日も、私がMC Iと診断して経過をみていた患者に、ある大学病院の脳外科医が認知症治療薬を出していた。患者本人から「この薬を飲んでよいのか？」と尋ねられたので、私は「飲まないでよい」と答えた。

MC Iとは、加齢に伴う物忘れなどの傾向が一般の人よりも強く、将来認知症に移行する可能性がある症状のことだ。 (1) 、必ず認知症になるわけではない^(a)。厚生労働省がまとめた「認知症予防・支援マニュアル(研究班長本間昭氏)」によれば、MC Iの診断は不安定で、検査のたびに変化しうる。MC Iと診断された人々の41.4%が2年後には正常に復帰し、MC Iとして継続したものは6.0%だったという報告もある。

一方、認知症治療薬の効果は「すでにアルツハイマー型認知症を発病している患者の、症状の進行を遅らせること」に限定されており、MC Iは対象外だ。 (2) 、カナダ医学会ジャーナル2013年9月16日号によれば、世界中の論文計1万6938編などを分析した結果、MC Iに認知症治療薬を投与しても認知機能は改善しないばかりか、「副作用や死亡率を考慮するとかえって有害」との結論が出ている。

これらのデータ^(b)から導き出されるのは、「MC Iに関しては、専門家による経過観察が重要であり、認知症治療薬を処方するのは慎むべきだ」という判断だ。

認知症治療薬をMC Iの人に投与するのは、本来は公的医療保険の適用範囲外だが、現実には医師が診療報酬の請求書に「認知症の患者に投与した」と記せば、事実上素通しで保険適用が認められてしまう。 (3) 、各製薬会社は最近、専門外の医師たちに対しても認知症治療薬の普及広報に努めている。私が診ている患者の中にも、整形外科医から「これを飲んでおけばボケない」と言われて認知症治療薬を処方された人や、内科医に「ボケたくないから薬を欲しい」と頼み込んで認知症治療薬を飲んでる人もいた。

認知症治療薬は「ボケ防止薬」ではない。保険診療のルールを無視して安易に投薬

するのは危険だし、患者もそれを求めてはいけない。認知症への不安や断片的な情報に惑わされないでほしい。

(出典：平成26年7月13日付，朝日新聞，朝刊，一部改変)

問1 (1)から(3)までの空欄に適切な言葉を①から⑤までの選択肢からそれぞれ選びなさい。

(1) ①すると ②だが ③また ④すなわち ⑤それでは

(2) ①すると ②だが ③また ④すなわち ⑤それでは

(3) ①すると ②だが ③また ④すなわち ⑤それでは

問2 下線部(a)について，著者の主張の根拠を本文中の言葉を使って60字以内で述べなさい。

問3 下線部(b)について，「これらのデータ」とは具体的にはどのようなデータのことか。100字以内で述べなさい。

問4 本文中の言葉を使い，この記事にもっとも相応しいタイトルを20字以内で考えなさい。

II 次の文章を読み、以下の問いに答えなさい。

自動車移動と時間—空間

自動車移動は、通勤、家族生活、共同体、余暇、移動の楽しみ、等々にかかわる新たな社会性を不可逆的なかたちで方向づけてきた。自動車移動の増大がもたらしたの
は主に新たな移動^{ムーブメント}であって、自動車による公共交通機関の代替ではなかった
(Adams, 1999; Vigar, 2002)。イギリス総合交通センターのデイヴィッド・ベグは明
確に述べている。「自動車での移動のほとんどは、公共交通機関ではけっしてなされな
かったものである。自動車のフレキシビリティ^(出題注1)のおかげで余分な移動が促進さ
れることになったのだ」(引用は Stradling, 2002 による)。こうした新たな移動は、
自動車がひじょうにフレキシブルでありかつ全体として強制的であることに起因して
いる。

自動車移動は自由、すなわち「道路の自由」の源泉である。そのフレキシビリティ
のおかげで車の運転者は、西洋社会の複雑な道路システム——大多数の家々や職場や
娯楽地を結びつける(しかもその費用は公共的に支払われる)道路システム——にし
たがって、いつでもどの方向にでも移動することができる。自動車は人びとが行くこ
とのできる範囲を拡張し、それゆえ文字通り人びとがなしうることを拡張してくれる。
「社会生活」の大部分は、自動車のフレキシビリティと 24 時間の利用可能性がなけ
ればとりかかることができないだろう。自動車であれば出発が遅れてもよく、乗り継
ぎに間に合わないという問題もなく、相対的に時間に影響されずに移動できるのであ
る。

しかしこのフレキシビリティは自動車移動によって余儀なくされたものである。
「自動車空間の構造」(Freund, 1993; Kunstler, 1994)は移動と社交性を、大きな距
離を超えて、複雑かつ多様なやり方で組み合わせることを人びとに強制するのだ。都
市環境は歴史的に密接に統合されていた家庭、仕事、ビジネス、娯楽、等々の領域を
「切り離し」、共有された公的空間での社会的実践を断片化してきた(SceneSusTech,
1998)。自動車移動は職場を家庭から分離し、都市への、あるいは都市間の長く退屈
な通勤を生み出す。それはまた家庭と商業地区を切り離し、徒歩や自転車で行けるよ

うな地域の小売店を衰えさせ、繁華街や車の通らない小道や公的空間を蝕んでゆく。^{むしば}それは家庭と娯楽地を引き離し、そうした娯楽地はしばしば自動車交通でしか利用できないものになってしまう。家族の成員は離れた場所に住んでばらばらになり、ときおり会うだけでも複雑な移動が必要となる。家庭的な、繭に包まれた、移動するカプセルに閉じ込められた結果として人びとは、混雑のうちに、渋滞のうちに、時間の不確定さのうちに、そして健康を脅かす都市環境のうちに住まうことになるのである。

自動車移動とはそれゆえ、人びとを高度のフレキシビリティへと強制するシステムなのだ。それは人びとに、自動車移動そのものが生み出す時間的・空間的な束縛にうまく対処するべく、断片的な時間をやり繰りすることを強いる。自動車移動は、自由とフレキシビリティの領域へと個人を拡張するフランケンシュタイン的な怪物にほかならない。その領域にあつて自動車への居住は、ポジティブに受け止められたり、そのための精力的なキャンペーンが展開されたり、それを求めて争われたりすることもあるが、しかし他方、そこにあつて自動車の「利用者たち」は、空間的に引き延ばされ、時間的に圧縮されたかたちで生活を送るよう強制されもする。自動車は文字通りの近代性の「鉄の檻」—— モーターライズされた、移動する、家庭的な「鉄の檻」—— なのである。

(出典：ジョン・アーリ (2010) 「^{オートモビリティ}自動車移動の『システム』」 M.フェザーストンほか編著 (近森高明訳) 『自動車と移動の社会学』法政大学出版局, 39-62 ページより抜粋, 一部改変)

(出題注1) フレキシビリティ：柔軟性。融通性。

問1 著者の主張を300字以内で要約しなさい。

問2 自動車移動と生活空間の関係性について、著者の主張を参考にしながら、自分の考えを300字以内でまとめなさい。