

国際総合科学部：小論文 解答例・出題の意図

問1. 『上を向いて歩こう』の英語圏における表題が日本語の意味を反映した直訳的なものとならなかった理由について、この楽曲の歌手だった坂本九はどのように指摘していますか。100字以内で記述しなさい。（40点）

[解答案]

この楽曲を気に入ったイギリス人のディスク・ジョッキーがこの楽曲の英語圏での表題をつけることになったものの、彼は「フジヤマ」「ゲイシャ」「スキヤキ」というたった3つの日本語しか知らなかったため。（96文字）

[評価のポイント]

当該箇所への正確な言及（40点）があること。

問2. 『上を向いて歩こう』の英語圏における表題は、結果的にどのような効果を生むことになったと筆者は主張していますか。また、それはどのような理由からですか。さらに、筆者はこの表題をどのように評価していますか。まとめて130字以内で説明しなさい。（60点）

[解答案]

『スキヤキ』の表題は、その語が日本語として英語圏で知られていたものであったがゆえに、聞き手に対してこの楽曲に日本らしさ、または異国情緒を強く感じさせる効果を生んだ。本来の表題からの逐語訳ではそうはいかなかったら、それは究極の翻訳といえるかもしれない。（129文字）

[評価のポイント]

『スキヤキ』と題されたことによる効果（20点）、その理由（20点）、筆者による評価（20点）についてそれぞれ言及があること。

問3. ある言語を別の言語に翻訳するとき、そこにはどのような困難があるとあなたは考えますか。また、その困難の理由とはどのようなものですか。そのうえで、翻訳という行為の本質とはどのようなものだとあなたは考えますか。本文の全体、特にこの楽曲の作詞家による経験や考察をふまえながら、1,000字以内で論じなさい。（200点）

[評価のポイント]

自由記述のため正解はない。

- ・困難とその理由の指摘があること（40点程度）
- ・理由と困難のあいだに論理的な説得力があること（40点程度）
- ・賛否にかかわらず作詞家による経験や考察が踏まえられていること（40点程度）

が基本的な解答の要件であり、そのうえで翻訳の本質をめぐる解答者の論旨が展開される仕方や程度（80点程度）により総合的に評価する。

[解答例]

言語には、目で読む文字と耳で聞く音声という二つの側面がある。そのどちらか、またはその両方をおして、私たちは頭のなかで意味を理解する。基本的には翻訳とは、ある言語におけるこうした文字や音声を、別の言語における文字や音声に置き換えて、できるだけ正確に意味を伝えようとする行為である。しかし、ある言語で文字や音声として表現された語や句のいちいちについて、他の言語にこれと厳密に対応する語や句が必ずしも存在するとは限らない。それら二つの言語は、そもそも別のものだからである。

したがって、ある言語から別の言語へとどれほど逐語的に翻訳しようにも、文字や音声の単純な置き換えで完了するわけではなく、その語や句や文章が意味するところを十分に咀嚼し、これを伝えるための適切な語や句や文章をもって別の言語に再変換していかなければならない。だから翻訳という行為においては、意味のずれは避けられず、これが困難をもたらす。この困難を引き受けたうえで、なおそうしたずれを最小限にするために問われることとは、それら二つの言語のいずれについても精通

していることはもちろん、文字や音声そのものとして感覚できない意味を理解し、咀嚼する能力であり、ここに翻訳という行為の本質がある。

ところで、作詞家の永六輔は、彼の歌詞や文章といった言語表現を理解するには単に日本語を読めるだけでは足りないことを指摘している。仮に、この指摘のとおり日本語を読めるなかでも限られた一部だけが彼の言語表現を理解できるのだとすれば、翻訳という行為の困難は、実際には異なる言語のあいだの相違のうちにはではなく、ひとつの言語そのものうちに存在していることになるだろう。

文字や音声のかたちで表現される語や句、さらには文章とは、その言語における辞書的な意味をもって理解される部分があるほか、これを用いる人たちそれぞれが経験をとおして獲得していく文脈に依存して解釈される部分もある。つまり、同一の言語を用いることが、必ずしも同一の意味が伝わり、これが共有されていることを保証するものではない、ということである。

言語表現は、音楽や建築、絵画や彫刻のようにそのまま感覚するものではなく、そこから文字や音声から意味へと変換される過程を排除することは不可能である。だからこそ、翻訳という行為とその困難は、二つの言語の相違より以上に、こうした過程のうちに存在するものと私は考える。

(1,000 文字)

問 1 (80 点) 解答例

国際クリーン交通委員会は、電気自動車の原料採掘から廃棄までのライフサイクル全体における温室効果ガスの排出量を推計した。これまで電気自動車は内燃機関自動車よりも環境に優しくはないという議論があったが、この推計では電気自動車のほうが温室効果ガスの排出量が少ないとする。これは、インド、中国、アメリカ合衆国、欧州のいずれの国・地域においても当てはまり、発電における再生可能エネルギー、石炭の依存度に関係ない。

第 1 段落を正確に訳していればよい。以下は参考であり、必ずしもそれに従う必要はない。

- ・ ライフサイクル（採掘から廃棄）で比較していることを理解している：10 点
- ・ 温室効果ガスの排出量の比較であることを理解している：10 点
- ・ これまでの議論（電気自動車のほうが環境にやさしくない）を理解している：20 点
- ・ この研究の結論（電気自動車のほうが排出量が少ない）を理解している：10 点
- ・ 発電方法（再生エネ、石炭など）が関係していることを理解している：5 点
- ・ (1)(2)の両方が言及されている：25 点、いずれかが言及されている：15 点
 - (1)インドでも欧州でも関係なく、世界全体で当てはまることを言及している
 - (2)発電方法（再生エネ、石炭など）の依存度に関係ないことを言及している

問 2 (60 点) 解答例

推計は現在および将来の電源構成の予測に基づいて行われているが、それは気候変動政策の動向によるため、実際の世界のエネルギーインフラの変化を正確に捉えることが難しいという課題がある。また、この研究は、採掘や廃棄物のような気候変動以外の環境への影響を考慮していない。

第 5 段落の内容を示していればよい。以下は参考であり、必ずしもそれに従う必要はない。

- ・ 推計が現在および将来の電源構成の予測に基づいて行われていることを理解している：10 点
- ・ 電源構成は気候変動政策の動向によることを理解している：20 点
- ・ (上記の言及はないが、バイデン政策の実現の不確実性について言及している：10 点)
- ・ 実際の世界のエネルギーインフラの変化を正確に捉えることが難しいということを言及している：10 点
- ・ 採掘や廃棄物のような気候変動以外の環境への影響を考慮していないことを言及している：20 点
- ・ 2021 年に車両登録されたクルマが 18 年間使用されるという仮定で議論されていることを言及している：10 点（→これを書かなくても満点が取れるものとする。実際は買い替え年数に地域性があり、その都度製造時に CO2 が発生する問題などを指摘できる）

問3 (160点)

以下は参考であり、必ずしもそれに従う必要はない。

- 3段階 (A:良い、B:普通、C:低レベル) をベースに適宜加点・減点をする。
- 電気自動車を巡る社会の変化が書かれており、それを適切に解説している : A (60点)、B (40点)、C (20点)
 - エコカー減税・補助金、内燃機関自動車の販売減少・廃棄増大・価値低下、ガソリンスタンドの減少、充電スポットの増大、電力需要増大
- 単なる社会の変化の解説ではなく、それへの問題意識を持ち、議論を深めている : A (80点)、B (60点)、C (40点)
 - 充電設備の未整備、マンションなどの住居問題、航続距離の問題、電力不足、バッテリー資源の確保、自動車そのものが不要、ガソリン利用者が弱者になる、技術優位性の確保の必要性、基幹産業の衰退、国力の低下、産業構造の転換の必要性
 - 複数の問題意識に言及している : A (20点)、B (10点)、C (0点)
- 本文の内容に触れていない : 減点 20点
- 単なる情報を並べただけであり、文章が繋がっていない。効果的な接続詞を使っていない、文字数が足りない : 減点 20点

本文で示されたように、インドや中国のような国でも電気自動車の温室効果ガスの排出量が低いということであれば、それを根拠とした自動車政策が各国でなされることは予想される。例えば、内燃機関自動車の廃棄や電気自動車の購入における補助金政策が今以上に行われる。これにより世界で電気自動車の販売が急激に進むと考えられる。

ただし、それには社会インフラの整備が必要である。日本では充電設備のない住居の居住者は購入意欲があっても壁がある。そのため、住居への設置補助や近隣の店舗等での充電スポットの増大が必要である。充電時間の短縮化とともに、時間を有効に使うための日常生活の変化やそれに対応する新たなビジネスも生まれうる。

一方、本文で示されたように電気自動車は製造時の温室効果ガスの排出量が多い。そもそも温室効果ガスの排出量の削減において、電気自動車は解ではない。自転車や徒歩で用事を済ませるようにコンパクトな街づくりがより効果的である。オンライン会議を利用し、移動しないという選択肢もある。移動するとしても、公共交通を使用するなどの選択肢もある。移動のあり方を見直す必要がある。

産業界においては、エンジンを前提とした産業構造が日本社会で根付いているとされ、電気自動車への移行に伴う雇用喪失などの混乱が予想される。グローバル競争の中、国力の維持にも関わる問題であり、新たな技術開発、ビジネスの創出が求められる。