

4章 オセアニア

添削課題

解答例

問1 記号：B 形成原因：火山，サンゴ礁

問2 記号：F 島名：ニューカレドニア島

問3 海峡名：マラッカ海峡

理由：中東の原油を東アジアに送油する最短の海上航路で，タンカーなどの航行が多いため。
(39字)

問4 変化：海水温が平年より数度上昇する。(15字)

現象名：エルニーニョ現象

問5 寒流による氷山の浮遊と強い偏西風により，海上が恒常的に荒れて航行が困難である。
(40字)

解説

《環太平洋地域》

太平洋を取り巻く地域に関する地誌問題である。なお，地図中の記号が示す地域は，Aは南鳥島(1.2km²・日本最東端：東経153°59′・北緯24°18′)，Bはミクロネシア連邦(700km²)，Cはキリバス共和国(730km²)，Dはトンガ王国(750km²)，Eはハワイ諸島(1.7万km²)，Fはニューカレドニア島(18,575km²)，Gはイースター島(チリ領・118km²：ポリネシアの最東端：火山島：ペルー海流の影響で珊瑚礁はない)，Hはマラッカ海峡，Iはガラパゴス諸島(エクアドル領・8,010km²：地名はスペイン語で「海亀」の意味)，Jはドレーク海峡である。

問1.

設問文にある太平洋の「3つのネシア」のうち，ミクロネシアは，経度180°より西側の，ほぼ赤道の北側の範囲をさす。ミクロネシア連邦はBに位置し，1986年にアメリカ合衆国の信託統治領から独立した国である。Cはキリバス，Dはトンガを示している。

太平洋に散在する島々は，大洋底から直接そびえ立つ火山島や，浅い海底に形成されたサンゴ礁の発達により形成されたものが多い。前者の例にはハワイ諸島やグアム島，後者の例にはマリアナ諸島やマーシャル諸島などが挙げられる。

問2.

ニッケル鉱の産出量の多い島は，Fに位置するニューカレドニア島である。1853年以來のフランス領ニューカレドニア(18,576km²)は，ニューカレドニア島と同島の南東沖のローヤルティー諸島から成る。ニューカレドニア島の鉱産資源の開発には，日本からの入植民(1892～1919年)も貢献した。1774年に到達したクックが，故郷にちなんで島名を命名した。鉱山労働者にはインドネシア人やベトナム人が多い。フランスからの独立を要求する民族運動が，先住民であるメラネシア系のカナク人の一部に見られる。

問3.

マラッカ海峡は、インド洋のアンダマン海と太平洋の南シナ海とを連結し、マレー半島とスマトラ島との間の海峡である。海峡の総延長は約800km、幅は60～500kmあり、ヨーロッパ、アフリカ、中東地域と東アジアとを結ぶ幹線航路である。但し、海峡の途中には水深約20mのワン・ファソム・バンクがあり、マンモスタンカーの通行の難所であり、中東の石油を日本など東アジアに輸送する大型タンカーの多くは、バリ島とロンボク島との間のロンボク海峡を航行する場合が多い。

マラッカ海峡は、中東の原油を日本、韓国、中国などの東アジアの国々に輸送するタンカーの最短航路として重要な航路であるとともに、アジアとヨーロッパを結ぶ貿易航路としても重要な航路である。先に述べたように、大型船舶の航行の安全性に問題があることから、30万t級以上のタンカーはロンボク海峡を航行するが、近年では原油供給過剰により大型タンカーの就航が減少し、日本に送油するタンカーの大半はマラッカ海峡を通過する。

問4.

ペルー沖から赤道付近の東太平洋にかけて、海水温度が数年に一度、通常の水温より異常に上昇する現象をエルニーニョ現象と呼ぶ。エルニーニョ現象は、寒流のペルー海流が流れる沿岸国のアンチョビー（カタクチイワシの一種）漁に打撃を与えるとともに、世界各地の異常気象を引き起こす原因になっている。エルニーニョ現象の原因としては、貿易風が弱まり、ペルー海流の北上がペルー北部付近で止まり、赤道反流が南下するためという説もあるが、詳細はわかっていない。

エルニーニョはスペイン語で「男の子」の意味であるが、エルニーニョ現象が12月下旬すなわちキリスト誕生と同じころに発生する場合が多いことから名付けられた。

問5.

Jはドレーク海峡であるが、解答では海峡名を答える必要はないので、解答する際にはマゼラン海峡を想定して解答してもよいだろう。ドレーク海峡は、オルノス岬（ホーン岬）とサウスシェトランド諸島との間にあり、幅は約725km、最大水深は450mの海峡である。強い偏西風が吹きつけるため、古くから航海の難所とされていた。海峡名は、海峡を発見したイギリスの航海者ドレークの名前に由来する。

マゼラン海峡は、南アメリカ大陸南端のブルンスウィック半島とフエゴ島との間にあり、1914年にパナマ運河が完成するまでは太平洋と大西洋を結ぶ重要な航路であったが、パナマ運河開通後は航路としての重要性は失われている。1520年にマゼランの世界周航船隊が初めて通過したマゼラン海峡は、長さは約560kmであるが、幅は3～32kmで狭い。東の一部がアルゼンチン領のほかは、大部分がチリ領である。

マゼラン海峡は、氷河の発達した山地が海岸（氷山が浮遊する場合がある）に迫り、フィヨルドの海域のため水路は狭くて深く、複雑に入り組んでいる。ツンドラ気候区の地域に接し、寒流（フォークランド海流）の影響により年間を通して冷涼で海霧が多く発生する。また、マゼラン海峡西部は偏西風による強風が吹きつけて荒波となり、東部は大きな潮差と速い海流に見舞われ、航行に多くの困難を伴うため航海上の世界有数の難所といわれている。

問題

【1】

解答例

問1 アルミニウム精錬に必要な電力の安価な地点に立地している。(28字)

ボーキサイトの搬入や製品の輸出に便利な港湾に立地している。(29字)

問2 アー石炭 イー石炭 ウー水力

解説

《アルミニウム工業の特色》

アルミニウムの原料はボーキサイトである。ボーキサイトはシリカと珪砂を含む赤色の鉱物で、熱帯地域に卓越するラトソルの見られるラテライト層に多く埋蔵している。ボーキサイトは、赤道を中心に南北約20～30°の緯度帯に分布しており、ボーキサイト産出国は世界で約20カ国である。

ボーキサイトを精錬してアルミナ、アルミナを精錬してアルミニウムが生産される。アルミニウムの精錬には電力を大量に消費することから、アルミニウムは「電気の缶詰」と呼ばれており、アルミニウム工業は電力立地（動力立地）型の特色を持つ工業である。

アルミニウムは軽量であり、強い耐食性を示し、加工が容易であり、熱や電気の伝導性に優れている。合金化すると、物理的な強度が増加する性質があり、現在では鉄に次ぐ重要な金属である。アルミニウムの需要は、アルミ圧延品用は缶材やエアコン向け、アルミ鋳物用は自動車のエンジンや車体用、アルミ電線用は超高压送電線など多方面で利用されている。

ボーキサイトの産出量（2011年：2億5,900万トン）において、世界第1位はオーストラリア（6,997.6万t、27.0%）である。第2位は中国（17.4%）、第3位はインドネシア（14.3%）、第4位はブラジル（12.3%）、第5位はインド（7.3%）となっており、上位5カ国で世界の産出量の78.3%を占めている。産出国としては、ギニアとジャマイカも押さえておきたい。なお、オーストラリアのボーキサイトの主要鉱山は、ウェイバ、ゴヴである。

アルミニウムの生産量（2010年：4,080万トン）における主要生産国の世界比率は第1位中国（39.7%）、第2位ロシア（9.7%）、第3位カナダ（7.3%）、第4位オーストラリア（4.7%）第5位アメリカ合衆国（4.2%）である。

アルミニウムの輸出力（2011年：2,136万トン）は第1位ロシア（26.1%）、第2位カナダ（11.6%）、第3位オランダ（8.9%）、第4位オーストラリア（7.9%）、第5位ノルウェー（6.7%）である。

上記の統計から、アルミニウム工業におけるオーストラリアの影響力が大きいことがわかる。

問1.

オーストラリアの地図に示された都市は、ア（グラッドストーン）、イ（カリカリとニューカースル）、ウ（ベルベイ）、エ（ポイントヘンリー）、オ（ヴォーナムブル）である。

これら5カ所の共通点は、①アルミニウムの精錬に必要な電力を安く発電できる地点に立地している、②ボーキサイトや中間原料であるアルミナなどを搬入しやすい港湾付近に立地している、以上の2点である。

問2.

一次エネルギーとは、自然から獲得した自然物を素材としてそのまま利用して得られるエネルギーのことである。原油（石油）、天然ガス（LNG）、石炭、木炭（薪炭）、水力、風力、波力、太陽熱、地熱などが1次エネルギーの代表である。地図中の都市AとIは、ともにグレートディヴァイディング山脈東麓の炭田地帯の近くに立地しており、鉄道で輸送される石炭を利用しての火力発電により、アルミナやアルミニウムの精錬を行っている。都市Uは、タスマニア島の北にあるベルベイである。タスマニア島（タスマニア州）の電力は、グレート湖（タスマニア島最大の湖、オーストラリア最大の淡水湖）の水力を利用するポアチチ水力発電所に代表されるように、発電コストの安い水力発電に特色がある。ベルベイでは、第二次世界大戦後にマレーシアからボーキサイトを輸入し、地元の安価な水力発電の電力を利用してアルミニウムの生産を開始した。現在では、地図中のアのグラッドストーンからアルミナを搬入して、アルミニウムを精錬している。

【2】

解答例

問1 A－シンガポール B－マレーシア C－タイ

問2 通貨危機によってアジア諸国の通貨が下落したためオーストラリアドルの価値が上昇しアジア諸国からの輸入は増加したが、輸出は各国の経済の混乱により低下した。(75字)

問3 両国とも積極的な外資・技術の導入を行い、国内の豊富な低賃金労働力を利用した輸出指向型工業化が進行した。B国では電気・電子機械工業の集積がみられ、先進国から部品を輸入し国内で組み立てた製品を先進国に輸出している。C国では自動車産業が集積しており、周辺諸国との分業体制が確立し完成車の組み立てが主体となっており、アジア諸国や先進国への輸出も増加している。(175字)

問4 オーストラリアは農産物や鉱産資源などの一次産品を輸出し、工業製品を輸入する途上国型の貿易構造に近い。広大な土地や豊富な資源を有するが、国内市場が狭いことや輸送費・労働費の高さが工業活動の条件を悪化させている。就業人口では第3次産業が中心となっている。(125字)

解説

《オーストラリアと東南アジア》

問1.

Aはシンガポールである。他国に比べて貿易額が大きいことや、オーストラリアのAに対する輸出品目の大半が資源や食料であるのに対し、A国からの輸入品は精油やコンピューターが大半を占めている。シンガポールは隣国のマレーシアから原油を輸入することによって石油化学工業や石油精製が発達している。シンガポールの輸出品目（2010年）を見ると、電気機械（40.5%）・石油製品（15.7%）・一般機械（7.1%）・化学薬品（4.0%）・精密機械（3.0%）となっており、ASEAN諸国の中でも工業化の進展している国であることがわかる。

Bはマレーシアである。オーストラリアがB国から輸入しているものを見ると、原油とコン

ピューターや集積回路が多いことに気がつく。マレーシアはインドネシアやブルネイ＝ダルサラームと並んでASEAN諸国の中で有数の産油国であるが、1980年代から外資・技術導入を前提に国家主導の工業化政策によって労働集約的な電気機械工業やコンピューター関連産業が発達した。現在のマレーシアの輸出品目（2010年）は電気機械（39.1%）・パーム油（6.2%）・液化天然ガス（6.0%）・原油（4.9%）、石油製品（4.0%）となっている。

Cはタイである。オーストラリアがC国から輸入しているものでA、Bと比べて目立つのは自動車と加工海産物であることから判断ができる。タイも他のASEAN諸国と同様に1980年代に輸出指向型の工業が急速に発達し、自動車産業や電気・電子機械工業、食品加工業などが発達した。現在のタイの輸出品目（2010年）を見ると、電気機械（24.4%）・自動車（9.5%）・一般機械（7.3%）・天然ゴム（4.0%）・石油製品（4.0%）となっている。これら3カ国の総輸出金額を見ると、シンガポールが3,519億ドルと多く、マレーシアは1,988億ドル、タイは1,954億ドル（2010年）となっており、シンガポールの経済規模が大きいことも注目しておきたい。

問2.

経済状況の変化を読み取る資料解析の問題である。表1を見ると、オーストラリアとマレーシア、タイ、インドネシアの貿易構造は1997年までがオーストラリアの輸出超過、1997年以降はオーストラリアが輸入超過となっていることがわかる。一般に2国間の貿易関係においては、一方の国が輸入超過になる原因として他方の国に対しての通貨価値の上昇が考えられる。例えば、円安は輸出には向くが、円高は輸出に不利に働き、輸入には有利になるという通貨と貿易の相関関係がわかればよい。日本は石油危機以降も欧米市場への輸出を伸ばし、膨大な貿易黒字を抱えることになり、貿易摩擦が生じた。この経済的な状況を受けて先進諸国が採用した通貨政策が、自国の通貨に対して円の通貨価値を上げる円高政策であった。この政策は1985年のプラザ合意以降採用され、日本の輸出が大きな打撃を受けたことは地理受験生としては当然知っておくべきことである。

アジア諸国の工業化の背景には自国の安価な労働力と先進国からの資金・技術導入が挙げられるが、自国の資本の蓄積力が弱い場合は多額の外国資本に頼る傾向が強くなり、それが累積債務の増加となって財政負担の増加をもたらす。ODA（政府開発援助）も融資によるものであれば、債務の返済のために財政支出が圧迫される。当然、そのような経済状況にある国の通貨は価値が下落することになる。以上のような背景で発生したのが1997年のタイのバツ危機であり、周辺諸国にも伝播し、「アジアの通貨危機」という状況が発生した。アジア諸国の通貨は米ドルだけでなく各国の通貨に対しても通貨価値が下落し、オーストラリアドルはアジア諸国の通貨価値に対して上昇したため、従来よりも安価に相手国からの輸入が可能になった。その傾向が表1でも見て取れるだろう。

問3.

一般に貿易品目は一国の産業構造の特徴を表すものであり、一次産品の輸出が多い発展途上国型と、加工品の輸出が多い先進国型とに分けることができる。また品目を詳細に見ていけば、その国の産業構造の経年変化も知ることができる。表2、表3は2004年度におけるオーストラリアとアジア諸国との貿易関係を示しているが、B国（マレーシア）からの輸入品ではコンピューターと集積回路、C国（タイ）からの輸入品では自動車が特徴的なものである。前問の解説でも指摘したように、アジア諸国の工業化は国内の豊富な低賃金労働力を利用した輸出指

向型の工業化政策を採用した国が多いが、輸出品目に差が現れているのは、その国の経済戦略の特徴を示していると考えてよいだろう。

マレーシアでは先進国からの電気機械製造業の企業が進出したため、国内の低賃金労働力を利用した労働集約的な製造部門が発達してきた。近年では、道路交通網や情報通信網などのインフラストラクチャーの整備によってIT関連の先端技術産業の開発を目指す国家的なプロジェクトである「マルチメディア・スーパー・コリドー」が進行している。世界各地からハイテク企業が集まり、コンピューターや集積回路などのエレクトロニクス関係の先端技術産業がサイバージャヤなどの都市を中心に発展するようになった。またマレーシアでは国産の自動車を国民に向けて開発・販売する国民車構想をとり、プロトンという複合企業が中心となって自動車の生産をしている。

これに対してタイは、自動車関係の関税を引き下げ、自国企業による自動車生産にこだわらない政策を採用したため、先進国からの自動車関連企業の進出が進行した。とくに日本の自動車メーカーはタイの周辺諸国（マレーシアやインドネシア）などで生産された部品をタイで組み立てて完成車とし、ASEAN諸国や他の地域にも輸出をしている。そのためタイは東南アジアの自動車産業の拠点となり、オーストラリアへ対する輸出も増加している。

問4.

オーストラリアの産業構造と就業構造の特徴を問う問題である。地理的な観点からいえば、産業構造の高度化（より付加価値の高い産業分野へ一国の経済が移行すること）は同時に就業構造にも変化をもたらし、より収益性の高い産業分野へ労働力も移行していくはずである。2010年度のオーストラリア全体の貿易の輸出品目をみると、総輸出金額は2,124億ドルで、鉄鉱石（21.3%）、石炭（18.7%）、金（6.3%）、原油（4.5%）液化天然ガス（4.1%）となっており、一次産品の輸出が主体となっていることがわかる。これに対して総輸入額（2010年）は2,016億ドルで、電気機械（15.1%）・自動車（12.5%）・一般機械（10.3%）・原油（7.7%）となっており、工業製品の輸入が多いことがわかる。

オーストラリアの産業は広大な土地で行われる企業的農牧業や、東部の古期造山帯からの石炭、西部の安定陸塊からの鉄鉱石・金鉱などの鉱業が主体である。労働生産性の高い企業的な農牧業は国際市場においても競争力が高いが、鉱工業の分野では国際競争力が高いとは言い難い。まず、資源産地と工業都市が遠距離であるため国内の輸送コストが割高となり、白人主体の社会で労働者の賃金水準も高いため、鉱産資源は産出地近隣の港湾から未加工のまま一次産品として輸出する傾向が強い。そのため、他の先進国に比べると工業化という点では遅れをとっている。