

地	理
(地理総合・地理探究)	

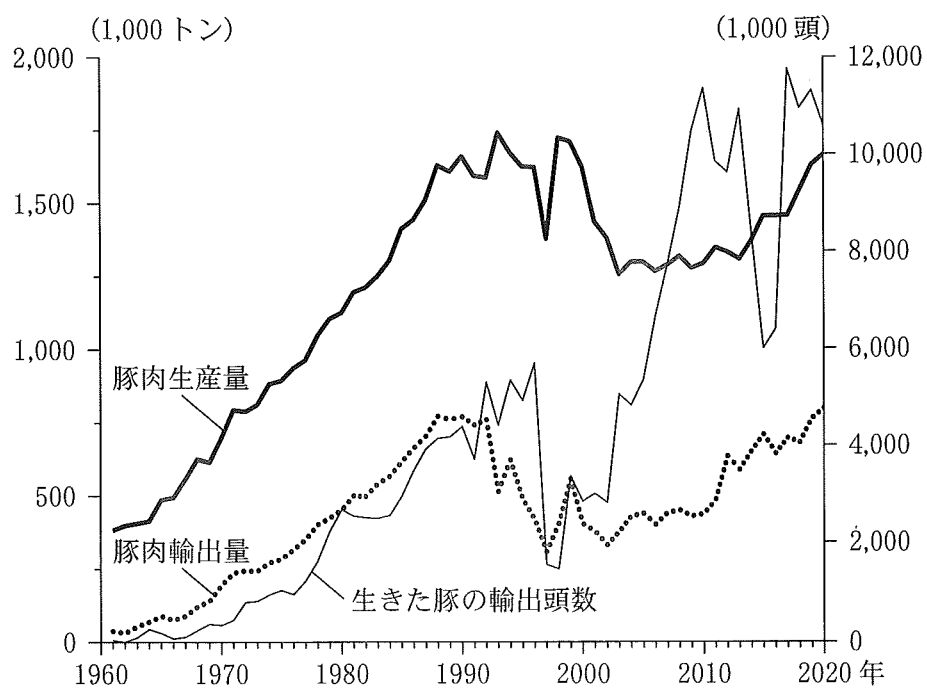
I オランダ養豚業の変遷について、以下の問いに答えなさい。

問 1 ヨーロッパ連合(EU)は、その前身の時代より、共通農業政策(CAP)を策定・実施してきた。そして、非加盟国から安い農畜産物を輸入する場合に、課徴金の支払いを定めていた。しかし、そのなかにあってもオランダは輸入する家畜飼料への課徴金支払いを免除されており、それは EU を超える世界規模での貿易体制について国際的に合意されるまで続いた。この課徴金支払い免除の結果は、図 I—1 の何年ごろから何年ごろまでの、どのような変化として現れているのかを説明しなさい。また、この国際的合意に至る交渉の名称を答えたいうえで、EU がどのような諸国からのどのような求めに応じて課徴金制度の見直しを受け入れることになったのか、説明しなさい。(125 字以内)

問 2 オランダの養豚業は、国内で環境問題を引き起こすようになった。他方で、同国の養豚業は海外でもさまざまな問題をもたらす一因であることが指摘されるようになった。オランダの養豚業は国内と国外のそれぞれにおいて、どのような問題を生んだのか、説明しなさい。(150 字以内)

問 3 図 I—1 が示す全期間の主要な変化傾向を説明し、それを手掛かりとして、オランダの養豚家が国内で生じた環境問題に対応する経営戦略の一つとして行っていると考えられることを述べなさい。(125 字以内)

図 I — 1 オランダ養豚業の推移



注：一般に、養豚には次のような形態がある。種豚を飼育し他の飼育者に未成熟の豚を販売する「子取り経営」、購入した子豚を成長させ肉用に販売する「肥育経営」、子取りと肥育を組み合わせる「一貫経営」である。

出所：FAOSTAT により作成。

Ⅱ 次の文章を読んで、問いに答えなさい。

歩行は小径を、道路を、交易の道をつくりだし、身の回りから大陸的なスケールにまでおよぶ土地勘を育み、都市や公園の姿を変えたのだ。地図や旅行案内や装備品を生みだし、そのはるか遠方には膨大な書物の山を築いた。そこには歩行の物語と詩と歌があり、巡礼、登山、彷徨の記録があり、夏の遠足の思い出がある。

(中略)

歩行の黄金時代といえるものは18世紀のおわりごろにはじまっていて、わたしが恐れている通りであれば数十年前に期限を迎えてしまったように思う。対象となる者によって黄金の度合いが異なった不完全な時代ではあるが、そのなかでつくりだされた歩くための空間⁽¹⁾、あるいは歩くことに愉しみとしての価値を見出したという点で、それはやはり目覚ましい時代だった。

(中略)

ラスヴェガスの中心部は鉄道駅の周囲に建設された。列車を下りた訪問者は、カジノやホテルがコンパクトに集まった、〈輝ける谷〉と呼ばれる、中心街のフレモント・ストリート周辺へ歩いて向かうという想定だった。アメリカ人旅行者における鉄道の地位を自動車が奪うと、焦点となる場所も移った。1941年にはじめて出現したカジノとホテルの複合施設は、ロサンゼルスへ向かう〈ハイウェイ 91〉沿いに建設された。それが今日ラスヴェガス・ストリップと呼ばれている通りだ。遠い昔、毎年の行事になっていた反核集会のためにネヴァダ実験場へ向かう車内で居眠りしていたときのこと。車がラスヴェガス・ストリップの信号で停まり、ふと目を覚ましたわたしの視界には百花のごとく咲き乱れるネオンと、踊りはじける文字の列が飛び込んできた。砂漠の闇を抜けたあとの、その天上とも地獄とも思えた光景の衝撃をいまでも忘れることができない。1950年代、ある人文地理学者は道路沿いに出現した商店群という当時の新しい現象を、それまでとは違う、よそ者と運転者のための世界⁽²⁾であると述べている。

(レベッカ・ソルニット著 東辻賢治郎訳『ウォークス 歩くことと精神史』2017年より引用。但し、一部改変)

問 1 下線部(1)について、現代日本において歩行者にとって不便な道路が存在する理由を、都市の変遷や道路に隣接する敷地との関係から説明しなさい。(125字以内)

問 2 下線部(2)について、どのように変化した世界か、歩くことと自動車の関係に着目して答えなさい。(25 字以内)

問 3 ラスヴェガスが発展してきた背景を述べ、さらに同都市の持続可能性に関する課題について説明しなさい。(100 字以内)

問 4 ニューヨーク市とワシントン D.C. では、生活環境にどのような違いがあるか、表Ⅱ－1 と表Ⅱ－2 から読み取れること、および自動車など交通手段の利用を含めて説明しなさい。解答にあたっては、ニューヨーク市を N、ワシントン D.C. を W と略してもよい。(150 字以内)

表Ⅱ－1 ニューヨーク市とワシントン D.C. の地下鉄

	ニューヨーク市	ワシントン D.C.
開通年	1904 年 10 月	1976 年 3 月
営業 km	378.0 km	189.9 m
路線・駅	25 路線*・472 駅	6 路線**・91 駅
輸送人員	473 万人/日(2017 年)	63 万人/日(2019 年)

*うち 3 路線はシャトルとよばれる鉄道で、2～4 駅間を小さな車両で折り返す。

**ワシントン D.C. のほか、隣接するメリーランド州やバージニア州の一部にも運行。

出所：日本地下鉄協会編『完全版 世界の地下鉄』2020 年により作成。

表Ⅱ－2 ニューヨーク市とワシントン D.C. の高層ビル上位 4 棟

	ニューヨーク市		ワシントン D.C.	
	完成年・高さ	主な用途	完成年・高さ	主な用途
1	2014・541 m	オフィス	1899・96 m	オフィス
2	2020・472 m	住宅/店舗	1863・88 m	オフィス
3	2021・435 m	住宅	1990・64 m	オフィス
4	2020・427 m	オフィス	1992・61 m	オフィス

出所：Council on Tall Buildings and Urban Habitat(2023)により作成。

Ⅲ 次の文章を読んで、問いに答えなさい。

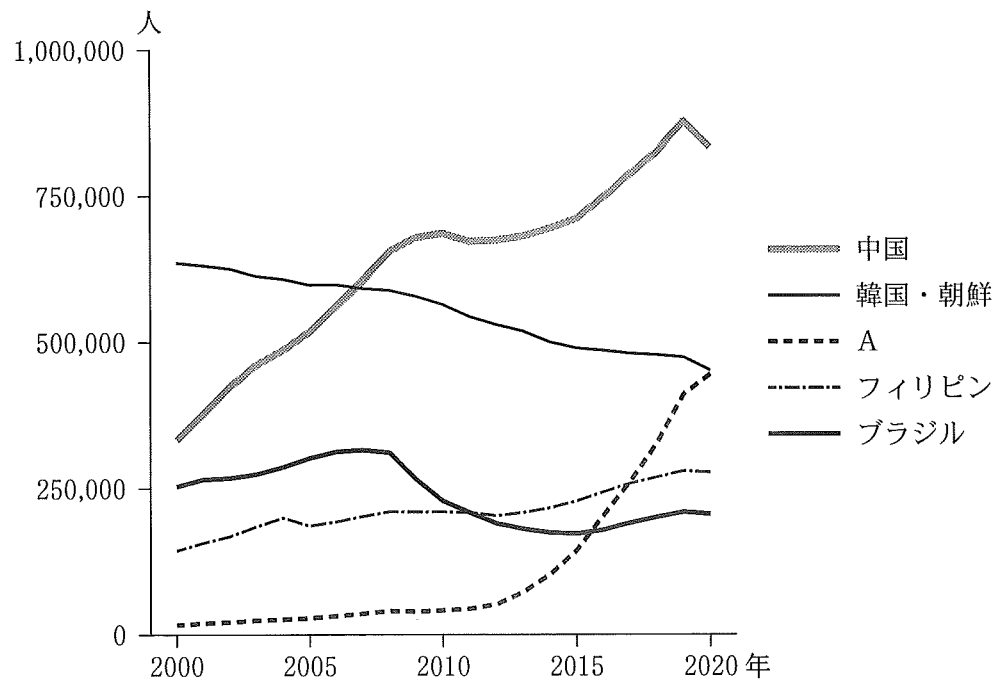
発展途上国から外国へと一時的に、あるいは長期にわたって移住した人々が出身国へ向けて行う送金は、出身家族の貧困を緩和し、災害からの生活再建に役立つ場合もある。送金は商品やサービスを購入するために使用され、それを受け取る国全体の発展にも大きな影響を与えている(帰国時の対面での現金授受や、現物贈与を含めると、外国からの経済的インプットは、さらに大きいだろう)。こうした外国からの送金は、政府開発援助(ODA)や、民間資金の流れ(企業が他の国・地域に対して行う直接投資など)と並んで、途上国の経済・社会にとって、大きな意味をもっている。他方、教育や訓練への投資によってより高い生産性と所得を実現する⁽²⁾人的資本として人間を考えれば、外国への移住には良い面、悪い面の両方を指摘する必要がある。さらに、こうした移民は、受け入れ国においてさまざまな問題に直面することも少なくない。

問 1 下線部(1)について、外国からの送金は ODA や民間資金の流れのもつどのような問題点を補って、一国の社会経済の発展を担うものとなりうるか、説明しなさい。(125 字以内)

問 2 下線部(2)について、外国への人的資本の送り出しが、送り出した国の経済発展に対してもつ良い面と悪い面を説明しなさい。(125 字以内)

問 3 図Ⅲ—1 の A について、最も適切な国名を一つ答えなさい。1 マス空け、図Ⅲ—1 が示す A 国以外の四つから任意に一つを選んでその国名を答えながら、その国と A 国が移民の送り出しに至った背景には、どのような共通点と相違点があるのかを説明しなさい。ただし、送り出し国の経済成長、生産年齢人口、移住目的、国内失業など、適切な観点を選び、図Ⅲ—1 が示す傾向と関連づけながら解答すること。(150 字以内)

図Ⅲ—1 日本における主な在留外国人の推移



注：中国には香港・マカオ・台湾を含む。

出所：在留外国人統計(旧登録外国人統計)により作成。