

強者の戦略

2026 年度 京大地理 第 4 問〔問題編〕

今回は 2026 年度の京大の第 4 問を解説したいと思います。本問は交通・通信を扱っていて、典型的な問題、そしてやや考えさせる問題ともにバランス良く含まれていて、京大志望者のみならず、二次試験で地理を使用するすべての受験生に解いて欲しいくらいの良問となっていると思います。ぜひチャレンジしてみてください。

IV 地理探究問題

自動車の普及状況に関する次の表を見て、交通・通信に関する下の文を読み、問(1)～(5)に答えよ。なお、表中の**ア～エ**は、アメリカ合衆国、インド、中国、ドイツのいずれかである。解答はすべて所定の解答欄に記入せよ。字数制限のある問については、句読点も字数に含めよ。

国	1 km ² あたりの乗用車台数 (台, 2022 年)	乗用車 1 台あたりの人口(人)		
		2000 年	2010 年	2022 年
日本	164.4	2.4	2.2	2.0
ア	136.4	1.9	1.9	1.7
イ	27.0	218.6	39.0	5.5
ウ	11.7	2.1	2.6	3.0
エ	13.5	218.7	92.1	32.1
世界	8.9	11.2	9.7	6.9

資料：『データブック オブ・ザ・ワールド 2025 年版』

自動車は人の移動やモノの輸送に重要な役割を果たしてきた。他方、過度の自動車依存は都市問題や環境問題を引き起こす。こうした問題への対策として、たとえば、ロンドンでは、**a** 特定の時間や区間での自動車通行に課金する取り組みが導入されている。日本では、都市の再開発で**b** ライトレール(LRT)を導入するケースもある。また、貨物輸送では、**c** トラック等の自動車から別の輸送手段への転換が図られている。

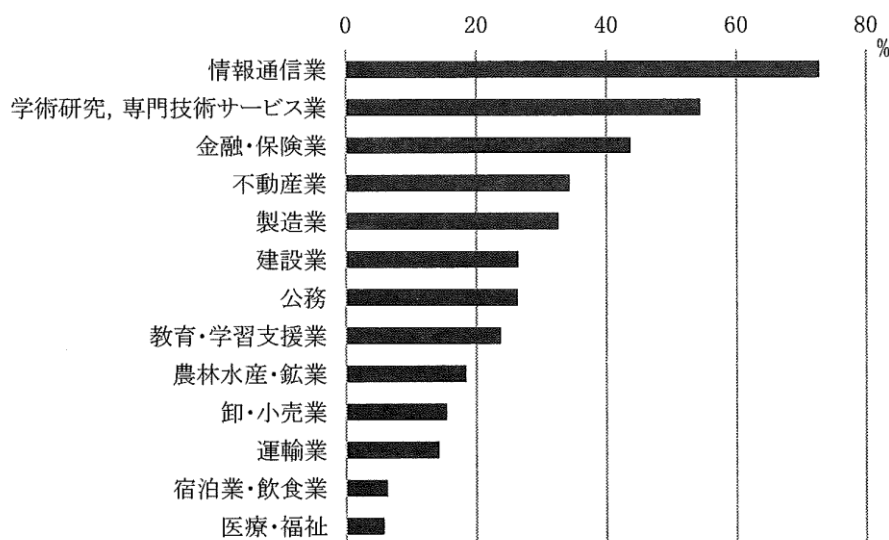
近年では、情報通信技術(ICT)を利用したテレワークなど新しい生活様式が広がってきたが、**d** テレワークの普及状況には地域差がみられる。日本における 2024 年のテレワーカーの割合は、**e** 首都圏 36.8%，近畿圏 24.5%，中京圏 19.8%，それ以外では 17.4%であった[※]。

注)「テレワーカーの割合」は民間会社や官公庁等で働く就業者のうち、テレワークをしたことがある人の割合。首都圏は東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県、近畿圏は京都府・大阪府・兵庫県・奈良県、中京圏は愛知県・岐阜県・三重県。(『令和 6 年度テレワーク人口実態調査』)

強者の戦略

問

- (1) 表中の**ア～エ**のうち、インドにあてはまるものを解答欄①に、ドイツにあてはまるものを解答欄②に答えよ。また、**ア～エ**のうち、2024年現在、電気自動車(EV)の生産台数が最も多い国はどれか、記号を解答欄③に、その国名を解答欄④に答えよ。
- (2) 下線部**a**の取り組みを何というか答えよ。
- (3) 下線部**b**には、従来の鉄道や地下鉄にくらべてどのような導入上の利点があるか述べよ。
- (4) 下線部**c**を何というか、解答欄①に答えよ。また、こうした動きの一環にコンテナ活用が挙げられる。コンテナ活用がなぜ環境負荷の低減につながるのか、具体的な輸送手段に言及しながら、解答欄②に40字以内で述べよ。
- (5) 下線部**d**について、次のグラフは日本における主な産業別にみたテレワーカーの割合(2023年)を示している。テレワーカーの割合が20%未満の産業には、どのような共通点があるか、解答欄①に答えよ。また、下線部**e**について、三大都市圏の中でも中京圏が相対的に低い理由は何か、グラフから読み取れることをふまえて、解答欄②に50字以内で述べよ。



資料：『令和5年度テレワーク人口実態調査』

強者の戦略

2026 年度 京大地理 第4問〔解答解説編〕

【解答】

- (1) ① **エ** ② **ア** ③ **イ** ④ 中国
- (2) ロードプライシング制度
- (3) コストを抑えて建設でき、早期に開業できる。
- (4) ① モーダルシフト ② 鉄道や船舶に切り替えることで、温暖化ガス排出量やエネルギー消費量削減につながる。(40 字)
- (5) ① 現場での働きや接客・対人サービスが必要となる点。
② 東京・大阪圏ほど情報通信業が盛んでなく、部品の運送を必要とする輸送機器関連の製造業が盛んであるため。(50 字)

【解説】

(1) 乗用車 1 台あたりの人口は、式で表現すると $\text{人口} / \text{乗用車台数}$ を表します。賃金水準が低い段階では自家用車保有台数が少なく、この数値は大きくなりますが、賃金水準の上昇とともに、この数値は小さくなります。**イ**と**エ**が顕著に数値を減少させていることから、人口大国の中国かインドと考えられます。2022 年の数値で比べると、**イ**の方が 5.5 と小さくなっているのも、より経済水準が高い中国と判断し、残る**エ**をインドと判断することができます。次に**ア**と**ウ**の判断ですが、日本の数値と比べてみると解きやすいです。ドイツの面積と人口は 35.8 万km²と約 8000 万、日本の面積と人口は 37.8 万km²と約 12000 万と、ともにある程度似ています。また、経済水準も同レベルと考えて差し支えないですから、自動車関連の数値も似た数値になることが予想されます。ですので、1 km²あたりの乗用車台数の数値が日本に近い**ア**がドイツで、残る**ウ**がアメリカ合衆国となります。共通テストというか、懐かしのセンター試験時代を彷彿とさせる問題でした。

電気自動車(EV)の生産が盛んな国が中国であることは有名な内容だと思います。ここでは、なぜ中国が電気自動車(EV)を活発化させたのかについて述べておきましょう。中国が電気自動車(EV)などの新エネルギー車を国策として大增産してきた理由は、「自動車産業での覇権奪取」「エネルギー安全保障の強化」「過剰生産による経済下支え」という 3 つの国家戦略が背景にあります。

中国は長年、ガソリン車の分野で日本、ドイツ、アメリカ合衆国などの先進国に追いつけないという課題を抱えていました。そこで、エンジン技術での勝負を諦め、コア部品が「モーターと電池」になる電気自動車(EV)という新しい土俵へ強制的にシフトさせることで、先行する日米欧を一気に追い抜く戦略を採りました。なかなか大胆な作戦ですよ。次に、エネルギー関連ですが、中国は世界最大の石油輸入国であり、中東などからの海上輸送ルート(シーレーン)を他国に握られていることが安全保障上の最大の弱点でした。自動車を「石油(ガソリン)」ではなく、国内で自給しやすい「電気(石炭火力、水力、太陽光など)」で動かすように変えることで、地政学的リスクを低減させる狙いが

強者の戦略

あります。また、2000 年代以降、中国の都市部ではガソリン車の急増にともなう PM2.5 などの深刻な大気汚染が社会問題化していました。この対策にも電気自動車(EV)が功を奏すると考えたのです。最後の経済の点は難しいのですが、直近の中国経済の構造的な問題も、結果としてさらなる増産に拍車をかけています。中国経済を支えていた不動産バブルが崩壊したため、政府は新たな経済の牽引役(国家の柱)として電気自動車(EV)、太陽光パネル、リチウムイオン電池の「新三様(3つの新製品)」へ集中的に資金と投資を投じました。止むに止まれぬ政策だったとも言えるでしょう。

その結果として、必要以上の電気自動車(EV)が生産され、電気自動車(EV)の墓場という言葉も生まれています。中国の都市郊外などの広大な空き地に、使い道を失った大量の電気自動車(EV)が引き取り手のないまま、まるで墓場のように敷き詰められて放置されている場所や現象のことを指します。



電気自動車(EV)の墓場

(2)京大受験生としては間違えたくないレベルの問題です。一応、ロードプライシング制度のメリット・デメリットを挙げておきます。まずはメリットから。通行する自動車の数が減るわけですから、渋滞による物流の遅延や、移動時間の無駄を減らすことができます。また、排気ガスや CO₂、騒音が減ることで、沿道の住環境や地球環境が改善されます。自動車を控えて電車やバスを利用する人が増え、公共交通機関の維持・発展につながることも考えられます。デメリットとしては、課金できる人は自動車で道路を利用してしまうので、経済的に余裕がある人だけが自動車を使えるようになり、低所得者層や自動車が必須な業種(配送業など)への負担が大きくなります。また、課金エリアを避けた自動車が、その周辺の一般道に流れ込んで新たな渋滞を作るリスクがあります。その周辺の道路へ課金することにして防ごうとしたら、極端な話、すべての道路を課金しなくてはいけなくなりますよね。現実的ではないと思います。そして、課金されることで都心部へのアクセスが敬遠され、エリア内の商業施設や店舗の売り上げが落ちる懸念もあります。ロードプライシング制度が直接聞かれるのは簡単な出題で嬉しいことですが、

強者の戦略

東大などを受験する場合は、ロードプライシング制度の説明を求められたり、メリット・デメリットを記述させられたりする可能性が高いですから、しっかりと理解を深めておいてください。

(3) ライトレール(LRT)の利点ではなく、「鉄道や地下鉄にくらべてどのような導入上の利点があるか」が問われているので、落ち着いて考えなければなりません。低床式車両と低いホームを組み合わせることで、道路や歩道との段差がほぼゼロになり、高齢化社会への対応が可能になりますが、「導入上の利点」とちょっと文脈が違ってくるかもしれません。書いたところで減点されるわけではないと思いますが、もやもや感が残ります。なので、「導入上の利点」を「選択する利点」と言い換えて述べていきたいと思います。ライトレールは、地下を掘る地下鉄や、高架・専用敷地を大きく設ける従来の鉄道に比べ、既存の道路空間を活用できるため建設費を大幅に低く抑えられます。また、着工から開業までの期間を大幅に短縮できます。さらに、人口減少社会において、財源的に厳しい地方都市でも身の丈に合った投資で新交通システムを構築できます。ちょっと違った観点からのメリットも述べておきますと、環境負荷の低減と都市景観の向上も挙げることができます。自動車からライトレール(LRT)へシフトすることで、都市全体のCO₂排出量や大気汚染物質を削減できます。線路敷を緑化(芝生化)することで、都市のヒートアイランド現象を緩和し、モダンで美しい都市景観を創出することもできます。ライトレール(LRT)も奥が深いですね。

(4) ①のモーダルシフトも京大受験生としては間違えたくないレベルの問題です。②も典型的な問題だったと思います。モーダルシフトをそのまま覚えるだけの受験生なら二流の受験生でしょうね。当然、モーダルシフトのメリットを頭に入れ、他人に説明できるくらいまで受験直前期には詰めているのが一流の受験生だと思います。良い答案が書けなかった方は気を引き締めておいてください。

モーダルシフトにおいて、コンテナの活用が環境負荷の低減につながる理由は、トラックから、二酸化炭素(CO₂)排出量が圧倒的に少ない大量輸送手段(鉄道・船舶)への積み替えを劇的にスムーズにするからです。また、トラックから鉄道や船にコンテナごと切り替えるだけで、日本全体で消費する燃料(軽油など)の量を大幅に節約できます。

(5) 2025 年の東大の第3問でも出題されていましたが、京大でもテレワークが出題されました。今後は、コロナ禍の時代の詳細な研究成果が論文や書物として著され、それとともに入試で扱われる頻度も高くなるかもしれません。

①まず、テレワーカーの割合が 20%未満の産業を確認してみましょう。農林水産業・鉱業と運輸業は現場の作業が重要ですね。卸・小売業、宿泊業・飲食業、医療・福祉は接客サービスや対人サービスを含んでいますね。このあたりは遠隔での業務が難しい点だと思われるので書いておけば良いでしょう。

②設定文字数が 50 字なので、少し書ける幅が広がって助かります。直感として浮かんでくるのは、中京圏は輸送機器(自動車)関連産業が盛んで、現場の業務が重要視されていてテレワーカーの割合が低くなるという考えだと思います。ただ、製造業のテレワーカー

強者の戦略

一の割合が 30%強あり、中京圏の 19.8%の割合よりもぼちぼち高くなっているので、やや手が止まります。まあ、でも他に書くことがなさそうなので、10%くらいの誤差は気にしない、というテンションで前に進みましょう。テレワーカー割合が低くなっている運輸業も書き足すと、割合を下げる効果が出て良いと思います。輸送機器(自動車)関連産業は工場から工場へ部品を運ぶ戸口輸送が盛んです。ということで、テレワーカー割合の低さを製造業と運輸業で示すことができますが、今回は 50 字も書けるので、テレワーカー割合が高い情報通信業が盛んではないという内容も書き足しておきましょう。

ここまで読んでいただいた皆さん、お疲れ様でした。次回は恐らく、2026 年の京大第 5 問の解説でお会いいたしましょう。