

## 2006 年ダーウィン調査の概要

南 出 眞 助

追手門学院大学

### 1. 本研究の視点

以下に述べるのは、平成 18・19 年度科学研究費補助金（基盤研究（B））「オーストラリアの対アジア緊密化に伴う地域変容の研究」（課題番号 18320137）による研究の、中間報告の一部である。平成 18 年度交付申請書では、研究代表者が南出眞助（文学部教授・人文地理学）、研究分担者が森島覚（経済学部助教授・労使関係論）、山中雅夫（経営学部教授・国際比較経営）、重松伸司教授（文学部教授・国際労働移動）、西川喜朗（心理学部教授・生物学）、筒井由起乃（文学部講師・人文地理学）、および金田章裕（京都大学大学院文学研究科教授・人文地理学）の計 7 名。その後、平成 19 年 4 月に文学部は改組されて国際教養学部となり、筒井講師は准教授となったが、研究組織そのものに変更はない。補助金額（直接経費）は、平成 18 年度 7,800 千円、平成 19 年度 4,800 千円、平成 20 年度 2,800 千円（内定）とされ、平成 19 年度までは予定額どおりの交付を受けている。

本研究の目的は、計画調書にも記したように、オーストラリアと日本あるいはアジア諸国との関係を、マクロな統計データから概括的に論じるのではなく、いくつかの地域を対象にインテンシヴな現地調査を行い、アジア化の影響 Asian impact の実態を多面的に検証する点にある。近年は、オーストラリア統計局 Australian Bureau of Statistics (ABS) をはじめとして、公的機関の統計データの Web 公開が急速にすすんでおり、かなり詳細なデータまでインターネットを通じて無料でダウンロードできる。したがって、かつてのように各州の ABS オフィスに赴いて統計冊子を購入する必要もなくなったが、逆にデータを事前に分析してから現地調査や聞き取りを行うのが当然の手順になったといえよう。

すでにシドニーとメルボルンの 2 つの巨大都市では、アジアから大量のヒト・モノ・カネが流れ込んで社会的・経済的な影響が顕在化していることは明らかであり、それらをめぐる実証的研究も多い。しかし本研究では、既往の研究との重複を避ける意味でも、2 つの巨大都市のトピック的な側面のみを強調する調査には重点を置かないこととした。むしろ、もっとローカルなレベルでの都市を扱う方が、部分と全体との関係を把握しやすいと考えたからである。

このような理由から共同調査地に選定したのが、初年度はノーザン・テリトリー（準）州

のダーウィン、2年目はウェスタン・オーストラリア州のパースであった。これらの2都市に共通する地理的特性は、いずれも距離的にアジアに近く、しかし国家的政策決定の中心からは外れている点にある。いささか乱暴な表現だが、ブリズベンからシドニー、キャンベラ、メルボルンに至る大陸東部・南部の豊潤な人口集中地帯をオーストラリアの華やかな客間にたとえるならば、大陸西部・北部のパースやダーウィンは、アジアに直面した最前線の防衛ラインを担わされている外垣のようにみえる。そしてこれら両極の間に横たわる広大な国土は、手前から奥に向かってしだいに密度を高めていく段階的空間ではなく、ほとんどが砂漠地帯からなる空虚な空間である。パースやダーウィンは、大陸東部・南部の繁栄の極からみれば、空間的連続性を持った「地続き」の隣州ではなく、国家的行政支配の「飛び地」なのである。

この認識は日豪関係を展望する際にも重要である。日本からオーストラリア東海岸へは、直行便を利用すれば乗客の大半は日本人とオーストラリア人であり、夜行便でほとんど見えないが機窓の下は「公海」たる太平洋である。このため日本人旅行者は、両国間の交流に他国の要素が介在する余地を想像しにくい。極端に言えば、出国審査を終えてカンタス機に一步足を踏み入れたとたん、そこはもうオーストラリアなのである。この「他国を介さず直結している」感覚は、ちょうど戦後の日本がアメリカやハワイに対して抱いた最大級の親近感に通じるものがある。

それに対し西海岸パースへの直行便は東京発しかないので、関西・中部地方からはシンガポール航空の乗り継ぎ便などを利用せざるをえず、ときに1泊も余儀なくされる。機窓風景も、九州・沖縄から台湾沖を通過し南シナ海を経てマレー半島へ回り込むルートは、400年前の「朱印船貿易」となったら変わらず、またシンガポールからスダ列島を横切り、オーストラリアのノースウエスト岬を遠望しながら南下するルートは、オランダ「東インド会社」の野望を髣髴させる。このようにパースへの旅程では、日豪両国間に東南アジアが介在することを否応なしに実感させられるのである。本研究の着想の根底にはこのような認識が働いていたのかもしれない。

ただし、シドニーやメルボルンを今回の調査対象からまったく除外したわけではない。各研究分担者の課題に応じた比較研究も必要であり、またこれらの主要都市でしか収集しえない本社資料・情報も貴重だからである。さらに、オーストラリアの役割をアジア太平洋ネットワーク全体の中に位置づけるには、アジア諸国からみたオーストラリアの評価、対オーストラリア政策という観点からの情報収集も重要である。ニュージーランドの影響もけっして小さくない。——このような議論を具体化させるにあたって、まず初年度の共同調査地を選んだダーウィンに関する基本的な事項から確認しておきたい。

## 2. ダーウィンの地理的特性

ダーウィン市 Darwin City Council の公式ホームページその他の統計データによれば、2006年センサス時の人口は約 73,000 人であり、これはノーザン・テリトリー全体 204,000 人の 35% に相当する。オーストラリアの州都人口集中度としては、タスマニア州のホバートと並ぶ低い値である。ただし、ダーウィン東南方に隣接する古い入植地のパーマストン Palmerston は 24,000 人を擁しており、これに統計区としてのダーウィン郊外 Darwin Rural の 15,000 人も加えれば、都市圏人口ともいべき合計は 112,000 人となり、州人口の 55% を超える。

ノーザン・テリトリーの中でダーウィン以外の大きな町としては、ダーウィンから大陸縦断道路スチュアート・ハイウエーを 1,500 km 南下した、州第 2 位の内陸都市アリス・スプリングス Alice Springs が 26,000 人、その途中のキャスリン Katherine が 8,400 人、テナント・クリーク Tenant Creek が 3,000 人、さらにアラフラ海に面したアーネムランド東端のヌルンバイ Nhulunbuy が 3,800 人であることと比べても、はるかにダーウィンのプライメート・シティとしての地位は高い。もとよりノーザン・テリトリー全体で、面積 1,346,000 km<sup>2</sup> (日本の約 3.6 倍) に対して人口 204,000 人、すなわち人口密度はわずか 0.15 人/1 km<sup>2</sup> にすぎない。ノーザン・テリトリーの他地域に比べれば、ダーウィンは唯一とっていいほどの「都会」であり、連邦政府行政の具現地なのである。

ダーウィンは熱帯に属し、日最高気温はおおむね年間を通じて 33~34℃ に達するが、日最低気温は最暖月の 1 月で 25℃、最寒月の 7 月で 20℃ 前後である。年降水量は日本と比べてもさほど多くなく 1700 mm 程度であるが、ほとんどは 12~3 月の雨季に集中し、4~11 月は乾季となる明瞭なサバナ気候 (Aw) の特徴を示している。しかしこの気候も、ノーザン・テリトリー全体では海岸部を細く帯状に占めるにすぎず、一步内陸に踏み込めば、年降水量 500 mm 未満 (たとえばアリス・スプリングスでは 286 mm) の乾燥気候であるステップ気候 (BS) や砂漠気候 (BW) が卓越する非農業地帯が広がっている。

したがって州内農産物の集荷機能を除けば、ダーウィン独自の産業にこれとって特徴的なものは見当たらない。オーストラリアならどこでもそうだが、豊富な鉱産資源は採掘地から最短距離で積出港に直結しているため、いったん州都に集められることはない。しかし、アジアとの地理的近接性は、短期間の滞在でも日常的に感じさせられる。ティモール海の海底ガス田をめぐる確執を想起するまでもなく、われわれが訪れた州政府オフィスビル眼前の「公海」でも、アジア国籍の漁船が毎日のように操業しているのが実情である。つぎに現地調査の概要を述べておきたい。

### 3. ダーウィン現地調査の概要

2006年のダーウィン現地調査に際しては、8月1～5日を共同調査期間に設定した。その前後に各研究課題にもとづく調査を行いつつも、8月1日には全員がダーウィンに集合する方式をとった。各分担研究者の研究課題は仮に以下のように設定した。

南出眞助（人文地理学）：ダーウィン港の近年の動向に関する研究

森島 覚（労使関係論）：労使関係法と労働現場に関する研究

山中雅夫（国際比較経営）：対オーストラリア直接投資に関する研究

重松伸司（国際労働移動）：真珠産業の変容と移民の歴史に関する研究

西川喜朗（生物学）：アジア系動物の移入に関する研究

筒井由起乃（人文地理学）：新しい農業動向に関する研究

金田章裕（人文地理学）：農村構造の変化に関する研究

なお共同調査にあたっては、州政府関係者等にコンタクトをとるために、ウェスタン・オーストラリア大学のデニス・ラムレイ氏 Dennis Rumley, The University of Western Australia に研究協力を依頼した。ラムレイ氏のコーディネートによって、つぎの3名の州政府関係者からきわめて有益なブリーフィングと現地案内を得ることができたので要点を紹介しておきたい。（聞き取り記録原本は主に筒井由起乃による。機関・部局・役職名等は南出が適宜釈出した）

(1) マット・ダーシー氏 Matt Darcey（州立ベリマー農業研究センター、センター長 Director of the Berrimah Agricultural Research Centre）

- ・ これまでは肉牛などの家畜飼育が中心であったが、近年では養魚、野菜（とりわけアジア野菜）、果樹（とりわけマンゴー）にも力を入れている。
- ・ 農業従事者にはベトナム人もおり（20～30家族、約60人）、組織化を図るためにベトナム語を話せるスタッフも揃えている。

〔ブリーフィングののち、センター内の各施設、資料室などを見学〕

(2) ブレンドン・ローソン氏 Brendan Lawson（州計画基盤整備局、「ダーウィン・ウォーターフロント」プロジェクト統轄長 Project Administrator of Darwin Waterfront, Department of Planning and Infrastructure）

- ・ このプロジェクトは、ダーウィン港を郊外（イースト・アーム East Arm）に移転して規模拡大し、高速道路や鉄道と連結させて経済効果を高めるものである。
- ・ 旧ダーウィン港の跡地を再開発し、国際会議場、ホテル、住宅を備えた親水空間をつくり、崖上の市街地とはエスカレーターでつないで観光の目玉にしたい。
- ・ 国際会議場は2008年オープンを目指している。住宅開発も含めれば延べ10年のプロジ

エクトとなる。毎年1,000人以上の雇用効果がある。

[ブリーフィングののち、旧ダーウィン港跡地の国際会議場建設現場を見学]

(3) ジョン・マッキュー氏 John McCue (州総務省貿易通産課, プロジェクト上級行政官 Senior Project Officer of Trade and Major Projects Division, Department of the Chief Minister)

- ・インフラ整備予算は475百万ドル。そのうち新港の建設に200百万ドル、鉄道に1.3百万ドル、ビジネスパークに13百万ドルなど。
- ・人口の流動性が高く、3~4年で移動する人が多い。軍人などが典型例。10~11月は気候が悪く、退職者の流入は少ない。
- ・ノーザン・テリトリーは北西に顔を向け、東南アジアをマーケットの対象としている。フィリピンとは200百万ドル、インドネシアとは270百万ドルの実績がある。
- ・人的交流もある。東ティモール系住民は約2,000人(1974年に約1,500人の難民を受け入れた)、インドネシア系住民は約3,000人、中国系住民は約4,000人。フィリピン系住民は真珠産業や肉牛ビジネスに関わっている。インドネシアからは漁民が定期的にやってくる。インドネシアの鉱山会社とも関係がある。
- ・肉牛の最大の輸出先はインドネシアで、年間150百万ドル。小船で4~5日かけて出荷する。
- ・主要な農作物は果実、アジア野菜(主に南オーストラリアに出荷。シドニーのベトナム料理店等)、主穀作物。とりわけマンゴーは近年急成長した。農園は大規模で、5~6haの農地に10万本のマンゴーを植える。出荷まで5年。収穫期である10~11月の6~8週間は農繁期となる。
- ・真珠産業については、日本のミキモトが北西海上に15の養殖場を持っているが、企業秘密のため詳細は不明である。
- ・天然ガスの輸出額は10億ドル。ティモール海東部で60億ドルのプロジェクトがある。日本へは6日に1回、輸送船が出ている。延長502kmのパイプライン計画があり、これにはTepcoや東京ガスも参加している。
- ・ダーウィンと直行便がある外国は、シンガポール、ブルネイ、(インドネシア)バリ、東ティモールなどである。
- ・観光産業の従事者は8,100人。海外観光客としては、週4便あるシンガポールにもっとも期待を寄せている。日本からの観光客は少ない。大学や高校生の研修に関心をもっている。

[ブリーフィングののち、以下はベトナム系移民の職員トゥン氏 Tung の談話]

- ・マンゴーは、昔は採り放題であったが、今は完全に商品作物になった。友人の例では10年前からマンゴー栽培を始め、5,000本の樹木から多い年では20万(オーストラリア)ドルの純利益を得ている。通常は3~4人(ベトナム人だけではない)を雇い、収穫期

には雇えるだけ雇う。収穫は手作業なので賃金は高く、最低でも日給100ドル、よく働く場合には200ドル払うこともある。

- ・泥地に住むカニ mudcrab の漁業権が以前は1口5ドルだったのに、最近が高騰した。これを4~5口もっていれば生活に困らないほどである。しかし最近資源確保の観点から政府が監視している。

以上のグリーンフィンクから得られた知見を総合すれば、まずノーザン・テリトリー全体の経済を大きく支えているのはやはり北半球向けの鉱産資源であり、とりわけティモール海東部の海底ガス田が今もっとも注目される存在である。ダーウィンが面するティモール海・アラフラ海などの「公海」は、日本を含めたアジア系の真珠産業や漁業の場ともなっている。一方陸地に目を転じれば、ダーウィン周辺の農牧業としては肉牛ビジネスからマンゴーなどのアジア系作物栽培へのあらたな展開もみられる。新たな国際会議場を含め、観光開発のカギを握っているのは週4回のシンガポール便だという。これらの事実を並べてみるだけでも、シドニーやメルボルンのように、都市住民の中にニュー・カマーとしてのアジア系移民が増大したという潜在的な社会現象とは異質の、まさに眼前に迫るアジア・インパクトが浮き彫りにされてくるのである。「アジアの海」に直接向き合うダーウィンならではの地域変化と捉えてよいであろう。

なお南出は、本研究の成果の一部として、オーストラリアの一般貨物5大港（ブリズベン・シドニー・メルボルン・アデレード・パース）におけるコンテナ輸送の動向を展望した（南出眞助「オーストラリア主要港におけるコンテナ輸送の動向」オーストラリア研究紀要32, 2006年, 3-19頁）。その中でも示したように、シンガポール発着のオーストラリア周回コンテナ航路は、ダーウィンに立ち寄らず、パースから国内沿岸航路に積み替えられる形になる。ダーウィン港の最近の動向については、ダーウィン港湾局 Darwin Port Corporation から刊行されている年次報告 Annual Report の統計データが有用であるが、積み荷の最終発着国だけではなく国内沿岸航路のデータを同時に分析する必要がある。これについては現在作業中であるので、その結果については稿をあらためたい。