



カナダの国土と交通

▼アメリカ合衆国との国境線をなすデトロイト川を行くカナダの船舶。向こう側がデトロイトの都心



▼トロント大学地理学部の前にて



名古屋大学 情報文化学部 教授
林上 (はやしのぼる)

1947年生まれ、名古屋大学大学院文学研究科史学地理学博士課程修了。
1975年、名古屋学院大学経済学部講師。
1978年、同助教授。1981年、名古屋大学教養部助教授。1991年、同教授。1993年～現職。

国土形成と交通の関係

カナダは国土の広い国であり、国内に広く分布する天然資源を開発し、それを国の内外の市場に送り出すことで経済的発展が成し遂げられてきた。船舶、鉄道、道路などの交通手段は、これらの資源輸送にとつて重要な役割を果たしてきた。市場ま

での距離が長いいため輸送費は高くなりがちであり、これをいかに抑えるかが常に課題とされてきた。交通は、国土の形成と発展と切り離せないファクターであり、その重要性は現在も変わっていない。カナダの交通事情について述べる前に、この国の交通発展の過程について一瞥しておきたい。現代の交通につながる前提として、交通の歴史を踏まえておいた方がよいと思われるからである。カナダの建国は八六七年になされたが、それ以前の交通はもっぱら水上交通が主流であり、五大湖とセントローレンス川を結ぶ地域を中心に、多数の運河が建設され河川とともに利用された。セントローレンス川

では、航行しやすいように各所に水路が開削され、この水運は国土の発展に対して非常に重要な役割を果たした。

水上交通は国土形成の基礎をつくったが、一八五〇年代から始まる鉄道建設は、それまでの交通を一変させた。最初の大陸横断鉄道が一八八五年に完成し、国土開発は西方に向かって一気に進められた。大陸横断鉄道の建設ではアメリカ合衆国(以後、アメリカと略す)の後塵を拝したが、かえって新しい技術を利用することができた。しかし、アメリカとは異なり、カナダでは同一地域に複数の路線を建設して無理な競争が行われたため鉄道経営は苦しく、一九二〇年代のピークをもつて鉄道の時代は終わりを迎える。

鉄道が船舶から乗客を奪ったように、一九二〇年代以降は自動車も鉄道から乗客を奪っていった。自動車はカナダの社会や経済に深く浸透し、生活を変え、産業構造を変え、郊外発展を促進した。第二次大戦後は、国土発展のための道路建設が盛んに行われ、政府支出額も急増した。一九四九年にトランスカナディアンハイウェイの工事が始まり、一九七〇年に最終的に完成した。これは連邦と州の共同事業として行われたが、同様な建設事業は一九五八年から始まる世界最長のナショナルハイウェイ(七、八二キロ)でも実施された。

国土の広いカナダにとって、航空輸送は

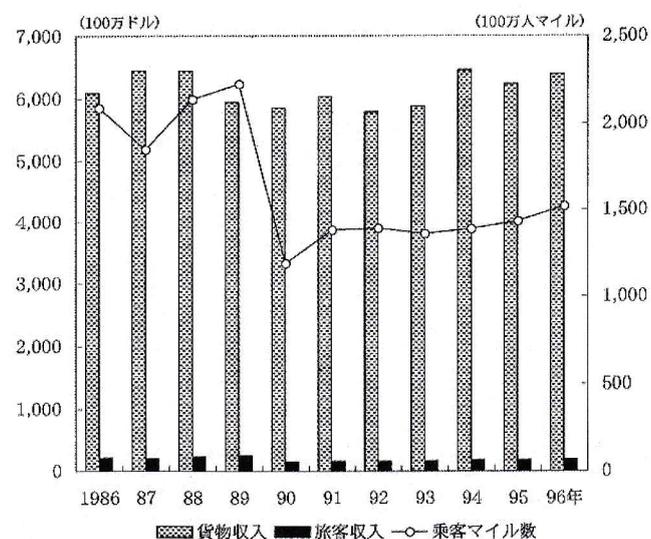
自動車以上に重要な意味をもっている。一九三七年にトランスカナダ・エアライン（現在のエア・カナダ）が設立され、国際間の輸送も始まった。一九四二年に設立されたカナディアン・パシフィック・エアライン（現在のカナディアン・エアライン・インターナショナル）が競争相手として登場し、これら二大航空会社はカナダを代表する航空会社として国内外において多くの乗客・貨物を輸送するようになった。

交通システムの変化

他の先進諸国と同様、カナダでも近年、交通に効率性と競争原理が強く求められている。一九八七年に国家交通法が制定され、交通システム全般にわたって規制緩和が図られることになった。その主な目的は、アメリカに比べて不利な条件の解消、二大鉄道会社であるカナディアン・ナショナル・レールウエイ（CN）とカナディアン・パシフィック・レールウエイ（CP）の間の競争促進、それに産業活動における効率性の向上におかれた。

こうした目的を達成するために、たとえば、鉄道運賃に不満がある荷主は異議を申し立て、調停の場で争うことができる制度が設けられた。また、カナダの輸送会社はこれまで運賃の公表が義務づけられ、これが競争相手のアメリカ企業の値引きのターゲットとされてきたが、法律の制定によって運

鉄道収入と乗客マイル数の推移



▲鉄道収入の大半は貨物輸送からのものである。乗客マイル数は1990年代初頭の不況で大きく減少し、その後も停滞状況にある。

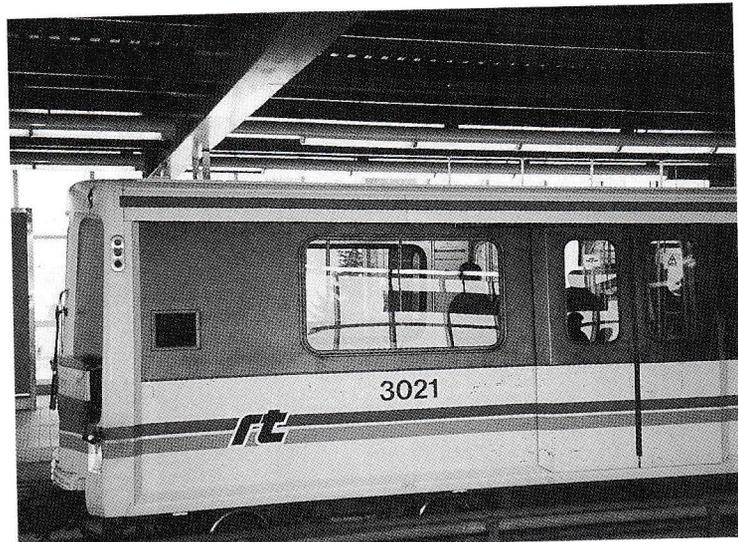
場をくつがえすほどの効果はなかったということである。

カナダの交通システムに大きな影響を与えている第二の要素は、北アメリカ自由貿易協定すなわちNAFTAである。一九九四年から発効したこの協定により、財やサービスの取引や海外直接投資と並んで交通も影響を受けるようになった。基本的には、カナダとアメリカで同じルールが適用されることになったため、自律性を犠牲にして相手側に譲歩しなければならぬ場合がある。この協定の効果はすぐに現れ、一九九四年のカナダからアメリカへの輸送量は前年に比べて二二%も増加した。国境を越える輸送ではトラックがもつとも重要な役割を果たしており、一九九二年の場合、アメリカからの輸送の八〇%、またカナダからの輸送の半分をトラック輸送が占めた。

NAFTAにはメキシコも加わっているため、カナダのトラックはメキシコまで行くことができる。途中のアメリカで荷物を積み込ん

賃公表の義務がなくなった。さらに、荷主が長距離で荷物を送る場合、最初の鉄道会社の運賃に不満があれば、その先から輸送を引き継ぐ二番目の鉄道会社と交渉し、その運賃を最初の鉄道運賃にも適用できる制度も導入された。しかし全般的に言えるのは、こうした新しい制度の導入によって運賃のある程度の引き下げは実現されたが、これまで受け身的であった荷主の立

輸送から得ており、乗客の鉄道離れは一九



▲トロントの東の郊外を走る新交通システムの電車

だり、降ろしたりすることもできる。一九九四年のカナダとメキシコとの間の船舶による輸送量は、四年前に比べて三倍も増加した。アメリカとの間の輸送量が前年比で一八%にとどまったのに比べると、伸びの割合が大きい。このように、NAFTAの発効以後、カナダの輸送会社は活動の場を広げているが、その反面、アメリカ企業のカナダ進出も目立っている。一九九四年にカナダで活動するアメリカのトラック会社は、前年に比べて一〇%増加した。

設けられた。また、カナダの輸送会社はこれまで運賃の公表が義務づけられ、これが競争相手のアメリカ企業の値引きのターゲットとされてきたが、法律の制定によって運

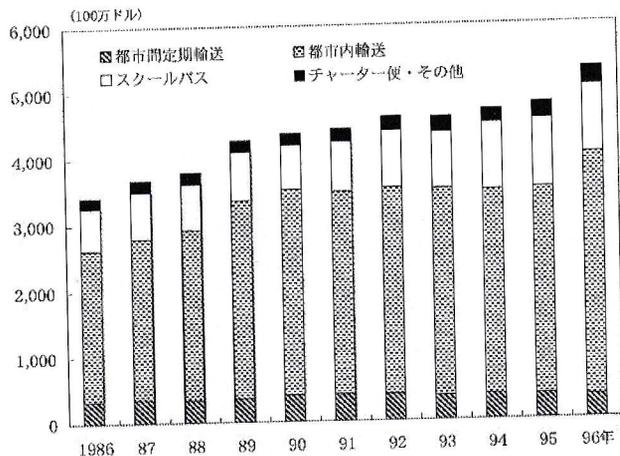
交通システムの現況

現在、カナダの交通は船舶、鉄道、自動車、航空機、パイプラインの以上、五つの手段によって行われている。このうち船舶交通では、全国に分散する大小合わせて、一、四〇〇の港湾が活動の拠点である。海外貿易の拡大にともない、カナダの港湾を経由する貨物量は増大傾向にあり、一九九五年はこれまでの記録を塗り替える一・六億トンが取り扱われた。とりわけ日本への石炭輸出が増えているバンクーバー、石油輸入の多いノバスコシア州ホーケスベリーなどの港湾における資源の取り扱ひ量が多い。これに対し、国内の船舶輸送は振るわない状態がつづいている。カナダでもっとも重要な輸送ルートであったセントローレンス水路では、ヨーロッパ向けの貨物量の減少にともない、その役割が以前に比べてかなり低下している。

鉄道会社は、近年、経済不況、アメリカの鉄道会社との競争、資源ベースの経済からサービス主体の経済への転換などのもとで苦しい経営を余儀なくされてきた。収入の大半は貨物

る制度も導入された。しかし、全船由に運賃も運賃入された。これによって運賃の引き下げは実現されたが、これまで受け身的であった荷主の立

バス運行収入の推移



▲都市内を走るバスの占めるシェアが大きい、スクールバスがこれについて大きく、学校への送り迎え用としてスクールバスがよく利用されていることがわかる。

輸送から得ており、乗客の鉄道離れは一九九〇年代初頭の不況以降一段と進んでいる(図参照)。二天鉄道会社のCPとCNは、競争力をつけるために非効率な支線を廃止してきた。また、アメリカとの間の輸送力を増強するために、CNはセント・クレア川をくぐるトンネルを新設した。CPはこれに対抗するために、デトロイト川をくぐるトンネルを拡幅し、輸送時間の短縮と輸送力の強化を図った。鉄道は、ライバルである

NAFTAにはメキシコも加わっているため、カナダのトラックはメキシコまで行くことができる。途中のアメリカで荷物を積み込ん

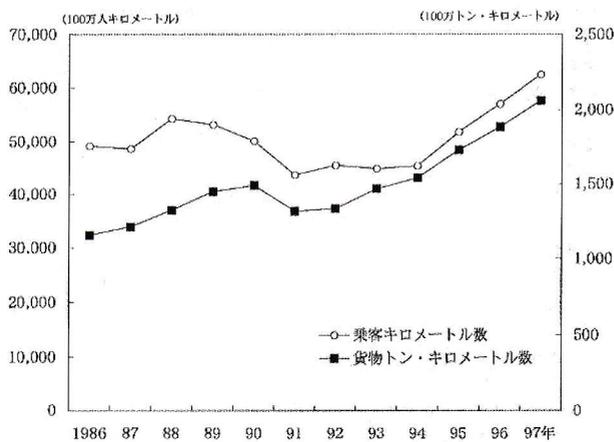
トラックと競争する一方、トラックとの協調をも指向している。その二つはハイブリッド型トレーラーの運行であり、ゴムタイヤを使用した伸縮自在のこのトレーラーは、鉄道でもハイウエーでも走行できる。鉄道による旅客輸送は、国営のVIA鉄道によって行われている。VIAは以前に比べるとサービス水準を落としており、一九九〇年代にはいくつかの路線を廃止した。泊まりがけの旅行で鉄道を利用するカナダ人は百人に一人の割合であり、八十八人は自動車を利用している。連邦政府は鉄道事業に常にかかわってきたが、一九九〇年代に入ってから鉄道への助成を大幅に削減したのに加えて、国営のCN鉄道の民営化(一九九五年)を実施した。一九九六年にはカナダ交通法が制定されて鉄道事業の規制緩和が行われ、今後は短距離輸送に力が注がれることになった。先に述べたVIA鉄道も、一九九六年は政府補助が五千万ドル削減されたが、三七〇万人を輸送し一・八五億ドルの売り上げ収入を得た。

鉄道から乗客や貨物を奪った自動車交通のうちトラックは、もしまえの柔軟性を発揮して、その地位を強めている。一九八六年、トラックは運輸業全体の生産額の三〇%を占めたが、一九九四年にはその割合を四〇%にまで高めた。トラック会社は、鉄道、船舶、航空の各輸送会社との間で提携関係を結び、短距離輸送やドア・ツー・ドアの輸送をより

短時間で行えるように工夫を図っている。また規制緩和にとまどない、トラック業は倉庫業や宅配サービス業を経営できるようになった。しかし、こうした多様化にもかかわらず、一九九二年は不況の影響で利益率は二・四%にとどまった。その後は回復の傾向にあり、一九九五年の大手トラック会社の売り上げは三二億ドルを上回った。

自動車交通のうち、都市を中心として

乗客と貨物の航空輸送の推移



▲航空輸送でも1990年代初頭の不況の影響が認められるが、輸送量はその後、順調に回復してきている。

乗客を大量に輸送しているのはバス交通である。バスの運行事業による収入を百とした場合、六九・一% (一九九六年) は都市内輸送バスが占めており、スクールバスの一九・四%がこれについている(図参照)。カナダでは生徒や学生の通学手段としてスクールバスがよく利用されており、それがこうした数字に現れている。一九九四年、都市内輸送バスは全体で七・七六億^{キロ}の輸送を行ったが、こ

れは一九九二年に比べて三%の増大である。しかし、地下鉄を含めて都市内の公共交通機関の利用者は減少の傾向にあり、一九九二年から一九九五年にかけて五%減った。地下鉄はトロントとモントリオールにあるのみであり、バンクーバーには一部を地下走行する軽量輸送機関のスカイトレインが運行されている。公共交通システムをもつ都市は全国に四十八を数える。カナダの航空輸送は、二大航空会社のエア・カナダとカナディアン・エア・インターナショナル、それにチャーター専門の航空会社との間で競争しながら行われている。一九八八年に航空分野の規制緩和が行われて以来、チャーター専門会社による国内シニアが伸びる傾向にある。一九

占めたが、一九九四年にはその割合を四〇%にまで高めた。トラック会社は、鉄道、船舶、航空の各輸送会社との間で提携関係を結び、短距離輸送やドア・ツー・ドアの輸送をより



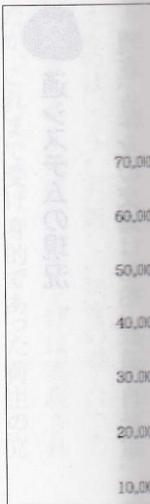
▲トロントの都心を走る路面電車

九三年は通常の航空旅客数が減少する中で、チャーター便による旅客数が前年に比べて二二%も増加した。一九九五年現在、チャーター専門会社は二%のシェアをもっている。チャーター専門会社の活躍とともに注目されるのが格安チケットの出現である。国内便では七%、国際便では八〇%がこうしたチケットの利用客であり、一九九六年は前年に比べて航空運賃が三〇%ほど安くなった。

カナダにとってアメリカは航空機による最大の移動先であるが、一九九一年以降、アメリカへの旅客数は減少傾向にある。これは、アメリカ・ドルに対してカナダ・ドルが安くなったことが一因と考えられる。そのアメリカとの間で、一九九五年にオープン・スカイ協

定が結ばれた。これにより、航空会社は両国の任意の都市間で飛行機を自由に飛ばせるようになった。その効果はすぐに現れ、カナダの都市からアトランタ、デンバー、ミネアポリスなどへ行く四十八の路線を含む九十七の路線が新たに開設された。オープン・スカイ協定にともなう空港の活性化も期待されており、政府は空港当局が機能のレベル・アップや商業化を進めるよう後押しをしている。

最後はパイプラインによる輸送の現況であるが、一九九五年、カナダのパイプラインを通じて二〇七億立方メートルの石油が輸送された。州別に見ると、石油産地のアルバータが六九%を占めてもつとも多く、オンタリオの二三%、サスカチュワンの九%がこれにっついている。この年、カナダで産出した石油六、八〇〇万立方メートルはパイプラインで国外に輸出された。前年に比べて八%の増加であり、大半は国内での石油産出が低下しているアメリカへ向けての輸送である。カナダ国内では、石油の多くは西から東へ向けて運ばれる。もつとも大きな消費地であるオンタリオ州は、ノースウェスト準州から送られてくる石油を多く使っており、ほかにサスカチュワン州に二〇%、アルバータ州に二%を依存している。ケベック州も大きな石油消費地であるが、ここは海外からの輸入石油に依存する割合が大きい。一九九五年のパイプライン輸送による営業収入は十二億ドルであり、



▲航空輸送でも一九九二年に比べて八%の増加であった。

前年に比べて八%の増加であった。

一九九二年に、カナダの将来の交通のあるべき姿に関する勧告がロイヤル・コミッションから出された。そこで強調されているのは、交通手段の利用者や提供者を正当に扱うこと、安全性と環境に配慮した交通事業を行うこと、それに効率性を高めること、などである。勧告は、今後の国土発展は交通より通信によって行われるべきだとも述べている。カナダの国土形成と発展に大きく寄与してきた交通は、市場原理が強く求められる状況下で、その新たな存立基盤を模索している。



▲トロントの郊外では、パーク・アンド・ライドが行われており、駅前には多くの車がとめられている