

カナダにおけるアジア太平洋ゲートウエー港湾とルートの整備

林 上 (中部大学)

目次

1. はじめに
2. 東アジア経済の発展と港湾・ルートの総合的整備
3. アジア太平洋ゲートウエー・ルートの戦略的性格
4. ポートメトロバンクーバーと連絡するルートの整備
5. プリンスルパート港の設備と連絡ルートの整備
6. ポートメトロバンクーバーの組織再編と機能強化
7. ポートメトロバンクーバー就業者の地域的分布
8. おわりに

1. はじめに

デビッド・リカードの比較優位性理論を引き合いに出すまでもなく、国際貿易は同種の商品を国内で調達するより海外から輸入した方が有利な場合に行われる (Ricard, 1817)。海外の生産地から国内の消費地まで、さまざまな輸送手段をつかって運んでくるには種々の費用を要する。しかし、たとえそのような費用を負担したとしても、貿易をすればそれ以上に大きなメリットを得ることができる (大矢野, 2011)。輸送を担当する港湾、鉄道、トラックなどの企業や団体、あるいは貨物を保管する企業は、モノは生産しないが輸送や保管で経済的利益を得る。それらの企業や団体で働く人々は、輸送や保管のサービス活動に従事することで収入を得る。これを国家的見地から見れば、より多くの資源や製品を輸出して外貨を稼ぐ一方、稼いだ外貨で必要な資源や製品を輸入することで、国の経済は安定へと向かう。しかしそのためには、貿易を支える港湾、鉄道、道路などのインフラストラクチャーが整備されていなければならない。インフラが不十分では海外に向けて貨物を効率的に送り出すことができないからである。同じことは輸入についてもいえ、海外からの貨物が円滑に消費地にまで届かなければ、消費者は不要な忍耐を強いられる。

海外貿易のために港湾を利用している国では、港湾それ自体の能力だけでなく、港湾につながる鉄道や道路が十分な能力をもっていることが望まれる。しかし、港湾とそれに連絡す

る鉄道や道路がどのような状態であれば十分かは、国や地域によって状況が異なる。島国で臨海平野部に大都市があり、それに隣接して港湾が設けられている日本のような国では、背後に控える生産地域や消費地域の規模に応じて港湾に必要な能力も決まる。一方、アメリカ合衆国（以下、アメリカと略す）やカナダのような大陸国家では、港湾と生産地・消費地は必ずしも近接していない。とくにカナダでは、海外と結びつく主要な港湾に限られており、海外貿易を担う特定の港湾から内陸部に分散的に存在する生産地や消費地までの距離は長い（林，1999）。このため、国際貿易を盛んにするためのインフラ整備は、広い背後圏を視野に入れながら全国的スケールで実施しなければならない。

先進国の中で貿易依存度が高いカナダでは、貿易のためのインフラ整備がとくに重要である（McCann, 1998）。この国では貿易に関わる企業や従業者が産業全体に占める割合も大きい。貿易の発展は国家経済の発展とパラレルの関係にあるため、港湾、鉄道、道路がしっかりしていなければ、十分に国を支えることができない。またカナダでは、1994年に発効した NAFTA（北アメリカ自由貿易協定）にともない、貨物の輸出入をめぐってアメリカの港湾との間で競争が始まった（林，2002）。たとえば、カナダの西海岸で荷揚げされた貨物を陸路でアメリカ中西部、南部の消費地へ輸送するというパターンが生まれてきた。国際競争に勝ち残るためにも、港湾とこれに結びつく輸送手段の整備が重要なのである。

本研究では、2008年にカナダ政府が打ち出した戦略的ゲートウエー・コリドー政策（正式名は National Policy Framework for Strategic Gateways and Trade Corridors）のもとで実施されることになったアジア太平洋ゲートウエー（港湾）と、それに結びつくコリドー（ルート）の機能強化について考察する。カナダは、大陸的スケールにおいて対アメリカ、対ヨーロッパ、対アジアというように3つの国際的な出入口、すなわちゲートウエーをもつ。このうち対アジアゲートウエーが3つの中で真っ先に整備の対象となった背景を踏まえながら、整備事業の内容について検討を行う。

2. 東アジア経済の発展と港湾・ルートの総合的整備

カナダのゲートウエーの中でとくにアジア太平洋ゲートウエーが注目を浴びている背景には、近年における東アジアとりわけ中国の急激な経済発展と、カナダと中国の間で行われている貿易の急拡大がある（ARC 国別情勢研究会編，2013）。1995年から2005年までの10年間で、カナダから中国への輸出額は35億ドルから71億ドルへと倍増した。また、中国からの輸入額は46億ドルから295億ドルへと5倍以上にも膨れあがった。対中国輸入額

がこれほど増えたのは、中国の輸出競争力が高まり、以前は日本、台湾、韓国などから輸入していた製品の輸入先をカナダが中国に変えたことが大きい。その中には日本企業が中国に生産基地を移し、製品を中国からカナダへ輸出するようになったため、日本の輸出シェアが減少し、逆に中国のシェアが大きくなったという部分も含まれる。実際、カナダ側から見て日本の貿易シェア変化（2001～2011年）は、輸出では2.4%から2.3%へ、輸入では4.1%から2.7%へといずれも減少であった。しかし注意すべきは、国別の貿易シェアは減少したが、貿易の絶対額は増えている点である。

中国の経済発展が今後も続くことは間違いない（横川・板垣編，2010）。現在はGDP世界第2位の経済大国であるが、2040年代にはアメリカを抜いて世界最大の経済力をもつようになるという予測さえある。こうした予測の真偽は別におくとしても、絶対的に増え続けるアジア太平洋との貿易を円滑にこなすための交通インフラは、すでに限界的状態を迎えている。今後、増えていく貿易量の拡大に対処するには、こうした限界性を突破する必要がある。限界性突破のカギは、いかに効率的なインターモーダルシステムが構築できるかである。異なる輸送手段と港湾が連続的に結びつかなければ、輸出入貨物を円滑にさばくことはできない。異なる主体間の相互協力を実現し、国際的な輸送システム全体を統治する新たな組織や仕組みを構築する必要がある。

カナダの連邦政府は、アジア太平洋ゲートウエー・ルートの整備計画を、今後、別のゲートウエーで実行するさいに参考になるモデルとして推し進めようとしている。連邦政府が採用したのは、総合的ゲートウエー・アプローチと呼ばれる方法である。あえて総合的と称しているのは、貿易活動は種々の輸送手段や主体、それに各種の政策、制度、方式が複雑に絡み合いながら行われるため、それらの関係を解きほぐし、真の意味での相互協力体制を打ち立てる必要があると考えているからである。ハードな交通インフラとそれを動かすためのソフトとの間の円滑な関係性の構築が、整備計画の実現を左右する。

3. アジア太平洋ゲートウエー・ルートの戦略的性格

アジア太平洋ゲートウエーの輸送ルート整備計画は、連邦政府予算総額5億9,100万ドルによって実行されることになった。このうち即時に実施する分として3億2,100万ドル、将来投資分が2億6,080万ドル、残りの920万ドルが促進措置として、それぞれ割り当てられた。この計画は、以下に述べる5つの中核的要素を基盤として実施される点に特徴がある。第1は戦略的インフラストラクチャーの確立である。これは、総合的・長期的に信

頼できる安全な輸送ルート of 完成を視野に入れながら、まずは現時点で問題になっている課題を解決しようというものである。第 2 は民間部門における投資と革新である。これは、連邦政府が国家的スケールでイニシアチブを発揮するのは当然であるとしても、実際には民間企業が投資しなければ輸送ルートが総合的に機能しないことから、積極的な民間投資と事業慣行の革新を期待していることを意味する。事業慣行の革新とは、これまでのやり方に拘泥することなく新しい輸送業務スタイルに向けて道を開くことである。

第 3 は、安全保障と国境通過の効率性である。インターモーダル輸送を安全かつ効率的に実現するのはいうまでもないが、国境通過時の政治的安全保障システムを確立することで、カナダの国際的優位性を維持する必要がある。要するにカナダは貿易相手国として十分安心できるという信頼性を確保しようという戦略である。背景には2001年の同時多発テロ以降、国際的交流に神経をとがらせているアメリカの存在がある。NAFTA が発効した現在、アメリカ向けの貨物がカナダの港湾を経て入ってくるのは特別なことではない。国境での取り扱いがスムーズにできれば、その港湾を利用したいという希望が増えるため、経済的メリットは大きい。

さらに第 4 として、21 世紀にふさわしい新たな統治体制を確立する必要があると、カナダ政府は提言している。これは主に連邦政府内部の縦割り行政を改め、部門間の壁を取り払って総合的にゲートウエー輸送ルートを実現しようというねらいによる。どこの国でも政府部内の官僚的体質は百害あって一利なしである。カナダもその例外ではなく、港湾や輸送をめぐる部門間の縄張り意識が円滑な輸送の妨げになってきた。これを意識して、新しい時代に適した統治システムの確立を提言している。

最後に第 5 は焦点を絞った政策の実行である。これは、インフラの整備計画につきものの複雑で多様な問題を整理し、輸送インフラの効率的活用に直接影響を与える課題を絞り込み、それを政策の対象とするということである。一般に、ひとつの事業を実施しようとすると、関連する多くの事業に影響が及ぶ。しかし、これらすべてを同時に実施することは不可能である。それゆえ焦点を絞り、実質的に必要と思われる事業を優先して実施するのが現実的である。

以上のように、カナダ政府は東アジアの急激な経済発展と北アメリカ市場の拡大を念頭に置きながら、アジア太平洋ゲートウエー・ルートの機能強化を戦略的に進めようとしている。国際的なインターモーダル・システムの総合的・統一的整備が、国家経済の中で大きな位置を占める貿易の効率的で円滑な実現につながると考えられている。

4. ポートメトロバンクーバーと連絡するルート整備

アジア太平洋ゲートウェイと輸送ルートを整備するうえでとくに問題となる箇所が、即時的措置として解決されることになった。それらのうちの一部はすでに完成している。ポートメトロバンクーバーと連絡するルートの主なプロジェクトとして、ピット川にかかる橋の新設とメアリーヒル・インターチェンジの整備（連邦予算は最大で9,000万ドル）がある（図1中のNo.18）。これは、メトロバンクーバー郊外のピット川にかかる橋付近が渋滞しやすいため、現在の橋と並行して別に新しく橋をかける事業である。近くにカナダ太平洋鉄道（CPR）のインターモーダルヤードがあるため、それへのアクセス改良も併せて実施する。これが実現すれば、輸送のスピードアップと渋滞解消による地域社会へのメリット還元が期待できる。



図1 ポートメトロバンクーバーにおけるアジア太平洋ゲートウェイ・ルートの整備事業と就業者数

注:①Regional Transportation Management Centre (500万ドル) ⑧Pitt River and Mary Hill Interchange (9,000万ドル)
 ⑨City of Richmond (550万ドル) ⑩Corporation of Richmond (180万ドル) ⑪Roberts Bank Rail Corridor Road/Rail
 Grade Separation (7,500万ドル) ⑫South Fraser Perimeter Road (3,65億ドル) ⑬Four Burrard Inlet's North Shore
 Projects (7,500万ドル) ⑭South Shore Trade Area (450万ドル) 丸数字は、事業番号である。

出典:Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative のホームページに掲載されている資料 (<http://www.asiapacificgateway.gc.ca/investments.html>) をもとに作成。

ロバートバンク鉄道路線の立体化事業も重要なプロジェクト（7,500万ドル）である（図1中のNo.21）。この事業は、メトロバンクーバーの南郊外にあるデルタポートから東に延びる全長65kmの鉄道路線の踏切を解消するための事業である。ここには踏切が39箇所も

あり、長さが3,000mにも及ぶ貨物列車が走行している間、自動車は停車を余儀なくされる。停車中のアイドリングによる排気ガスの放出は環境悪化につながるため、地域住民にとって苦痛の種であった。踏切の解消候補として9箇所が選ばれたが、そのうちの1箇所コリドー41Bストリートでは立体化が2012年に完成した。この事業は、ブリティッシュコロンビア（BC）州の交通・インフラ局（550万ドル）、BC鉄道（1,260万ドル）、カナダ交通省（350万ドル）、ポートメトロバンクーバー（240万ドル）が互いに建設費を負担し合って実現した。

ポートメトロバンクーバーの中で最も大きなコンテナターミナルのあるデルタポートへの接続道路の新設も、大がかりな投資（3.65億ドル）である。デルタポートはコンテナ取扱量が潜在的に大きいにもかかわらず、港へ向かう交通条件が十分でないため、本来の機能が果たせていない。そこで、デルタ市南西部のデルタポートウェイ（ハイウエー17号線）から176番ストリート（ハイウエー15号線）までの間、フレーザー川に沿って全長40kmの4車線道路を新設する計画が立てられた（図1中のNo.22）。この道路は、デルタポートのコンテナターミナル、フレーザー・サレドック、カナダ国有鉄道（CNR）のインターモーダルヤードをはじめとして多くの産業施設を相互につなぐ役割が期待されている。

バンクーバー南部のリッチモンドでは、ウエストミンスターハイウエーとネルソンロードの4車線化と信号システムの改良、ワイヤレスウエーとハイウエー91号線の区間の4車線化を実現することで、交通混雑を緩和することができる（図1中のNo.19）。このための予算は550万ドルである。さらにその東側のデルタでは、チェスターロードとデュエントウエーの交差部分、ならびにチェスターロードとクリブデンアベニューの交差部分の改良、それにアナシスアイランドへ渡る道路を改良する（図1中のNo.20）。費用は180万ドルである。

ポートメトロバンクーバーの発祥の地ともいえるバラード入江のうちノースバンクーバーでは、4つのプロジェクトが計画されている（図1中のNo.23）。ノースバンクーバーの港湾地区に至る鉄道と道路の改良、それに港湾から海外へ向けて貨物を積み出す施設の改良である。ブルックスバンクアベニューのアンダーパス事業はすでに完成している。ネプチューンとカーギルの立体交差化、フィリップアベニューの同じく立体交差化、それに一般道路の直線化である。これらの総予算は7,500万ドルである。類似の改良事業はバラード入江の南側でも実施される（図1中のNo.24）。総予算は4,970万ドルであり、パウエルストリートでの立体交差化とスチュワートストリートの高架化事業である。この地区は古い市街地に

接しており、これまでも再開発が行われてきた(林,1988)。アジアからの人口や資金の流入でバンクーバー市街地は高密度化を続けており、港湾への交通と一般自動車交通との分離が不可欠である。立体化事業が完成すれば、港湾業務に対する支障が大幅に削減される。

以上のように、ポートメトロバンクーバーおよびこれと連絡するルートの整備は広い範囲に渡っている。のちに詳述するように、ポートメトロバンクーバーは2008年にバンクーバーにある3つの港湾が合併して成立した。デルタポートという新港を旧港からかなり離れた位置にすでにもっていたポート・オブ・バンクーバーが他の2港を吸収合併することで、港湾の活動範囲はフレーザー川下流域を中心に一気に拡大した。港湾と結びつくいくつもの連絡ルートが広い範囲に渡って総合的に整備できるのも、こうした合併があったからこそである。

5. プリンスルパート港の設備と連絡ルートの整備

ブリティッシュコロンビア州にはポートメトロバンクーバーのほか、ここから北へ800kmのところ、プリンスルパートという港湾がある。これまでは石炭や木材の積み出し港程度の知名度しかなかったが、この港湾を今後、アメリカのシカゴ方面へのゲートウエーとして機能強化するプランをカナダ政府はもっている。ポートメトロバンクーバーがアジア太平洋からカナダ内陸部へ向かう南方ルートの起点とすれば、これは北方ルートの起点に当たる。プリンスルパートでは、コンテナセキュリティプログラムが2007年から開始された。これは海から荷揚げされたコンテナを安全かつ効率的に通過させるための事業である。このシステムを導入するために2,800万ドルが投入された。

プリンスルパート港では、1,000エーカーの企業団地であるリドリーアイランドへ至る道路と鉄道を敷設する事業が1,500万ドルの予算で計画されている。これが完成すれば、深水港湾として知られるプリンスルパートのターミナル拡張が可能になる。連邦政府の投資予算以外に、BC政府が1,500万ドル、CN鉄道とプリンスルパート港湾当局が6,000万ドルを支出し、総額9,000万ドルの予算で港湾地区を整備する計画である。プリンスルパートではこのほかに、港湾地区へ向かう唯一の連絡ハイウエーである16号線の補助レーン増設が100万ドルを支出して実施される。ハイウエー16号線はプリンスルパートと内陸部の中継地プリンスジョージを結ぶ重要な道路である。

北方ルートでは、このほかにプリンスジョージにあるCNのインターモーダルターミナルへの連絡道路の拡幅事業(280万ドル)とサイモンフレーザー橋の複線化事業(1,610万

ドル) が実施された。プリンスジョージはフレージャー川とネチャコ川が合流する交通の要衝であり、BC州の「北の首都」ともいわれる。CNのインターモーダルターミナルはフレージャー川とカリブーハイウエーに挟まれた位置にあり、近くのサイモンフレージャー橋はこのハイウエーがフレージャー川を越す地点にある。橋の複線化は2009年に実現した。プリンスジョージでは近くを走るハイウエー97号線を4.2kmにわたって拡幅する事業(690万ドル)も行われ、プリンスジョージとプリンスルパートの間に位置するスミザーズタウンではCN鉄道と交差する道路を立体化する事業(240万ドル)が行われた。BC州内ではこのほか2箇所ではハイウエーを改良する事業(720万ドル、26,700万ドル)が実施された。

プリンスルパートからの北方ルートを進めるとアルバータ州に入るが、ここでも改良事業が計画された。州都エドモントンではハイウエー2号線と41アベニューの交差点でインターチェンジを新設する。これが実現すると幹線交通が緩和されるだけでなく、市街地にあるCPRのインターモーダルターミナルが南方郊外へ移転しやすくなる。エドモントンの南290kmに位置するカルガリーにはCPRの本社があるが、ここでは2箇所道路改良をするほか、CPRとウェスタンヘッドウォーター運河を越える道路を高架にする事業が行われる。これが実現すれば、CPRのターミナル周辺の交通が改善されるであろう。投資額は3,450万ドルである。

アルバータ州の東に位置するサスカチュワン州では、州都レジャイナにあるCPRのインターモーダルターミナルの中心部から郊外への移転事業が行われ、2013年1月に操業を始めた。予算は2,700万ドルであり、インターモーダルターミナルはグローバルトランスポートーションハブ(GHT)へ格上げされた。GHTは以前の取扱量の5倍、すなわち年間25万個のコンテナを捌けるようになった。これによりCPRのメインレーンの混雑が解消されるだけでなく周辺道路の渋滞も緩和され、カナダ西部のサプライチェーンの生産性向上が期待される。CPRは北米に10箇所のインターモーダルターミナルをもっており、新しいGHTはそれらとともに、北米市場における運輸・ロジスティクス・配送業務の機能向上に寄与すると思われる。サスカチュワン州ではサウスサスカチュワン川を渡る橋の新設とフリーウエーの改良事業も実施されたため、交通環境の改善が進んだ。

アルバータ州やサスカチュワン州では東西方向にCNとCPRの鉄道が輻湊するように幾本も走っており、プリンスルパート起点の北方ルートとポートメトロバンクーバー起点の南方ルートの区別が曖昧になる。これらのルートは東側のマニトバ州内で収斂するようにしてさらに東進するが、一部はそこから分岐してアメリカ国内に入っていく。アメリカ中西部の

ミネアポリス、シカゴを経由して最終的にはメンフィス、ニューオーリンズにまで達する長距離鉄道である。南部にまで路線を延ばしているのは CN 鉄道であるが、CN はシカゴに穀物用のトランスロードターミナルを設けている。ここで輸出用穀物を効率的にコンテナに積み込むことができるため、コンテナを空のままカナダ西岸の港湾へ送り返すということがなくなった。

6. ポートメトロバンクーバーの組織再編と機能強化

ポートメトロバンクーバーは、2008 年にバンクーバー港 (Port of Vancouver)、フレーザーリバー港 (Fraser River Port Authority)、ノースフレーザー港 (North Fraser Port Authority) が一緒になって成立した。合併が実現するまえ、各々の港は独立した存在であったが、連邦政府の法律にしたがって活動していた。地理的に近接しているこれらの港はともすれば競争的、対立的で非効率なことも行われていた。合併機運のきっかけは、2006 年にフレーザーリバー港で拡張工事が行われ完成したフレーザー・サレドックが十分機能していない点を地元メディアが取り上げたことであった。このドックで活動するはずであった CP シップ社がフレーザー・サレドックからバンクーバー港に拠点を移したことをメディアが問題にした。移転先のバンクーバー港では能力に限界がきているのに対し、ドックが広げられたフレーザー・サレーでは設備が遊んでいる。こうした矛盾点の指摘を端緒として最終的には連邦政府が動くところとなり、カナダ政府は現状の問題点を整理させたうえで、2008 年に 3 つの港湾を合併させた。

ポートメトロバンクーバーを管理・運営する組織はバンクーバー・フレーザー・ポートオーソリティ、略称 VFPA である。VFPA は 2013 年にはカナダプレイス・コーポレーションとも合併し、その拠点をバンクーバーの臨海都心部に近いカナダプレイスに置いた。合併後のポートメトロバンクーバーの管轄範囲は大きく広がった。歴史的にはバラード入江の両岸から始まったバンクーバーでの港湾活動は、太平洋に面したロバートバンクの新港デルタポートへと拡大してきた。新たな港湾合併により、フレーザー川の下流部両岸を拠点に活動してきた旧フレーザーリバー港のドックは VFPA の管轄区域に含まれるようになった。さらに旧ノースフレーザー港の活動区域もこれに加わった。かたちとしてはバンクーバー港が他の 2 つの港を合併したことになるが、過去 150 年間、別々に活動してきた港が一緒になっただけに、はたして活動が目標通りに進むか危ぶむ向きがないではない。

合併のきっかけは、メトロバンクーバーにおける港湾設備が複数の組織に分かれているた

め十分生かされていないという現状に対するメディア側からの指摘であった。しかし大局的に考えれば、NAFTA 成立による北アメリカ市場の拡大・活性化、それに中国をはじめとするアジア経済の急成長に対して早急に対応すべきであるという意識が、社会的背景としてあったといえる。天然資源に恵まれたカナダは、これまでもアジア諸国が必要とする資源・エネルギー、食料、木材などを大量に輸出し、見返りに各種の工業製品を多く輸入してきた（高橋，2005）。貿易拡大によって国家経済の成長を持続するためには、貿易拠点である港湾とそれにつながる交通ルートを構造的に強化するのは当然である。

ポートメトロバンクーバーは港湾機能を強化するために、現在、CCIP というプロジェクトを進めている。CCIP は、Container Capacity Improvement Program の略であり、2030年を目標に現在のコンテナ取扱量を3倍に増やすために、港湾設備を強化しようという事業である。具体的には、デルタポートにおける現在のコンテナ取扱量を60万TEU純増するのに加えて、さらに240万TEUのコンテナの取り扱いが可能な第2ターミナルを新設する。このターミナルは3つのバースを備える予定で、2020年からの稼働を目標に、現在、環境アセスメントが行われている。

デルタポートの第1ターミナルは太平洋の沖合に突き出た地点にあり、バラード入江の旧港南部地区（一般にはセンターム、バンタームと称される）とは明らかにターミナルの形状が異なる。世界の港湾が船舶の大型化により深水型ターミナルへと移行しているのは周知の事実である。東シナ海の沖合に建設された上海新港・洋山深水港に代表されるように、十分な水深と広いターミナルスペースが確保できないと大型船舶は寄港できなくなる。デルタポートの第2ターミナルが完成すれば、ターミナルの総面積は87haになる。現在の第1ターミナル（65ha）はセンターム（30ha）とバンターム（31ha）を合わせた面積よりも広いため、新ターミナルが完成すれば、ポートメトロバンクーバーの主力はデルタポートに完全に移行する。隣国アメリカの西海岸側に並ぶように位置する有力諸港と競争するには、思い切った発想のもとで投資を行わなければ勝ち残れないことを、デルタポートは物語っている。

7. ポートメトロバンクーバー就業者の地域的分布

合併によって大きな組織になったポートメトロバンクーバーの就業人口は45,200人（2012年）である。このうち76.1%に相当する34,400人が港湾の貨物取り扱い業務に従事している。9.2%に当たる4,400人はアラスカ観光を中心とする外航クルージングに関わっている。さらに3,400人は陸上でのサービス業務に就いており、2,400人が建設・建物・修

理業務で働いている。残る 500 人はその他の港湾サービスに従事している。総数で 45,200 人を数える従業者のうち 77.9%に相当する 35,200 人は、メトロバンクーバーで働いている。このことは、ポートメトロバンクーバーの総従業者のうち 20%以上が、実際には港湾のある地元メトロバンクーバー以外の場所で働いていることを意味する。すなわち 3,000 人はメトロバンクーバーを除く BC 州内での就業者であり、7,000 人は BC 州以外のカナダ国内で働いている。アルバータ州が 2,700 人、オンタリオ州が 1,600 人、マニトバ、ケベックの各州が 1,000 人である。

このように、ポートメトロバンクーバーの港湾活動は地元はもとより、カナダ国内の他地域に散在する就業者によって支えられている。連邦国家カナダでは、東部のトロントやモントリオールが経済活動の中心地であるが、国際的な物流に関しては主要都市間で本社-支社、本部-支部の階層的関係で業務がこなされており、バンクーバーもその中に組み込まれている（林，2013）。ポートメトロバンクーバーで取り扱う貨物の集荷や発送などに関わる業務が港湾以外のところでも行われているという事実は興味深い。地元で働く就業者 35,200 人のうち 13,900 人は行政区でいうバンクーバー（市）での就業である（図 1）。その大半は旧バンクーバー港での就業者であるが、一部は旧ノースフレーザー港の就業者を含む。ノースバンクーバーの 4,300 人、リッチモンドの 5,200 人、バーナビーの 1000 人などは、旧バンクーバー港区域での就業である。一方、ニューウエストミンスターの 3,100 人、サレーの 1,800 人は、旧フレーザーリバー港区域での就業である。

港湾就業者の 15%ほどがブリティッシュコロンビア州以外で働いているということは、ポートメトロバンクーバーの活動が全国的規模で行われていることを物語る。こうした状況は、多くの港湾がその直接的な背後地域を勢力圏として競争している日本では考えにくい。有力港湾の数が少なく、人口の多い東部で消費される製品でさえ西海岸の港湾を経て運ばれてくるカナダならではの現象である。国土の西部で産出する鉱産物や農産物を集荷して西海岸の港湾まで輸送し、さらにアジア太平洋へ送り出すという大規模なサプライチェーンが普通のカナダならではの特徴ともいえる。

8 おわりに

ハーパー政権によるアジア太平洋戦略的ゲートウエー・コリドー整備の政策発表は、リーマン・ショックと時期的に重なった。短期的には貿易量の落ち込みもあるが、中・長期的にはアジア太平洋とカナダとの間の貿易量が増加していくことに間違いはないであろう。カナ

ダ政府は、カナダ西海岸のメインランドでは既存港湾の合併を含む機能強化に乗り出した。単に港湾組織を再編して設備を更新するだけでなく、港湾に連絡する鉄道、ハイウエー、インターモーダル施設の整備強化に力を入れている。注目すべきは、連邦政府が音頭を取りながらも、州政府、民間企業、地域社会が一体となって、やや大きさにいえば国を挙げてゲートウエーとルート整備に取り組む体制を構築しようとしている点である。このことは、カナダ全土のインフラストラクチャーの底上げを図るビルディング・カナダ・プラン (Building Canada Plan) の中に、今回のゲートウエー整備計画が含まれていることから明らかである。

メインランドの港湾と並んで重要視されているのが、プリンスルパートの港湾振興である。最大の武器は、アジア太平洋と北米西海岸までの距離が他のライバル港より短い点である。たとえば上海からの場合、ロサンゼルスまでが 5,810km、バンクーバーまでが 5,092km であるのに対し、プリンスルパートまでは 4,612km である。カリフォルニア州内の港湾より 1 日以上も早く着くプリンスルパート港で荷揚げした貨物を CN 鉄道でシカゴ方面へ輸送すれば、勝算は十分にあると考えられている。カナダ政府がプリンスルパートでの通関システムのスピードアップにとくに力を入れているのは、こうした国際的戦略を意識してのことである。

貿易立国カナダは、隣国アメリカとの強い経済的結びつきは当然として、加えてアジア太平洋、ヨーロッパなどとの関係を重視しながら経済発展を進めてきた。アジア太平洋戦略的ゲートウエー・コリドー政策は、他のゲートウエー、すなわち対アメリカ、対ヨーロッパにも適用される。大局的なグローバル戦略の一部として位置づけられているのである。今後、経済発展の中心が東アジアからインドなど南アジア方面へ移行していけば、カナダの西海岸ではなく東海岸の港湾を利用することも考えられる。そのような国際情勢の動向を意識しつつも、当面はアジア太平洋とカナダを結びつけるゲートウエーとルートの動向に注目していく必要がある。

引用文献

ARC 国別情勢研究会編 (2013) : 『カナダ』 (ARC レポート 2013/14 年版) ARC 国別情勢研究会。

大矢野栄次 (2011) : 『国際貿易の理論』同文館出版。

高橋俊樹 (2005) : 『カナダの経済発展と日本-北米地域経済圏誕生と日本の北米戦略』明

石書店。

林 上 (1988) : ヴァンクーヴァーにおける都市機能変化と臨海地域の再開発事業 カナダ研究年報 第8号 pp.120-140

林 上 (1999) : 『カナダ経済の発展と地域』 大明堂。

林 上 (2002) : 『現代カナダの都市地域構造』 原書房。

林 上 (2013) : 『都市と経済の地理学』 原書房。

横川信治・板垣 博編 (2010) : 『中国とインドの経済発展の衝撃』 御茶の水書房。

McCann, L. D., (1998) : Interpreting Canada's heartland and hinterland. In McCann, L., and Gunn, L. (eds.) , *Heartland and Hinterland: A Regional Geography of Canada*, Third Edition. Prentice-Hall Canada, Scarborough, pp.1-41.

Ricard, D. (1817): *Principles of Political Economy and Taxation*. John Murry, London.

竹内謙二訳 (2006) : 『経済学及び課税の原理』 千倉書房。

Improvement of Asia-pacific gateway ports and routes in Canada

HAYASHI Noboru