

カナダにおける戦略的ゲートウエー・コリドー 政策による港湾と輸送ルートの整備

林 上*

Resume

The economic development of Canada has been characterized by international trade since the country's establishment. The federal government of Canada has maintained its open foreign trade policy and has invested money to facilitate transportation infrastructure for trade on a national scale. The Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative is the current international trade policy initiated by the Canadian federal government to promote trade between Canada and the Asia-Pacific region that has recently shown rapid economic development. Advancements in port facilities in west coast cities such as Vancouver and Prince Rupert are a current requirement to cope with the increase in commodities being transported from the Asia-Pacific region not only to western Canada but also to central Canada—a region characterized by a large population and different industries. Therefore, domestic railway and highway networks should be improved to facilitate high-volume and efficient long-distance transportation. A strategically planned and significantly improved transportation network should be able to cover the Midwest, Chicago, and even the southern part of the United States. The government of Canada has promoted not only the fortification of infrastructure but also private and public sector integration projects. The establishment of Port Metro Vancouver through the amalgamation of three port authorities in Vancouver is one of the outcomes of the national policy. The improvement projects developed primarily in the western part of the county are geared to improve Canada's international trade system and attain the Building Canada Plan objective of the higher national policy.

Key words: federal government of Canada, Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative, Port Metro Vancouver, port of Prince Rupert

はじめに

カナダは先進諸国の中で貿易依存度の高い国として知られる。たとえば2008年の場合、GDPに対する輸出と輸入の合計額の割合は57.4%であり、アメリカ合衆国（以下、アメリカと略す）（24.9%）や日本（30.4%）を大きく上回る。もっともドイツ（71.6%）はカナダ

*人文学部教授—都市経済地理学

を上回っており、フランス（53.5%）はカナダと同じくらいである。複数の国々と国境を接しているヨーロッパにあっては、隣国との取引は域内取引であっても「国際貿易」であり、貿易依存度は高くなりやすい。島国イギリス（40.0%）は独仏よりやや低い。アメリカとの国境の長さが9,000kmにもなるカナダの経済はアメリカとの貿易なくしては成り立たない。両国間の貿易額4,255.6億ドル（2009年）は二国間の取引額としては世界最大であり、カナダ側から見た場合、輸出額の5分の4、輸入額の5分の2はアメリカが相手である。輸入でアメリカに対する依存率が輸出ほど高くないのは、アメリカ以外、すなわちヨーロッパやアジアなどから多くの製品を輸入しているからである。とりわけアジアからの輸入が近年、大きく拡大しており、この傾向は今後も続くと思われる。

2006年1月に発足したハーバー首相率いる現政権は、同年10月に重要な政策のひとつとして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。以下はゲートウエー政策と略す）を打ち出した。この政策は、1994年に発効したNAFTA（北アメリカ自由貿易協定）から10年以上が経過し、北アメリカ市場の一体化が本格的になった時期に発表された。NAFTA発効以前にカナダ側で恐れられていたカナダ国内における製造業の衰退は実際には起こらず、むしろ農業製品の貿易が増加してカナダは大きな利益を手に入れた。ハーバー政権は北米市場を相手にさらに貿易を拡大する道を選んだ。ゲートウエー政策でいうゲートウエー・コリドーは、カナダとアメリカとの間の出入り口すなわち関門と、これにつながる回廊のみを意味するのではない。ゲートウエー・コリドーはアジア太平洋とカナダを結ぶルート、それにヨーロッパとカナダを結びつけるルートをも含んでいる。つまり、大陸的スケールでカナダとの間で行われる貿易をよりいっそう活発にすることを目的にこの政策は打ち出された。

ゲートウエー政策の目的は大陸間の貿易を促進する点にあるが、そのためになすべきことは多い。対アメリカ、対ヨーロッパ、対アジアの3方向のゲートウエー・コリドーを同時に強化することは財政的に難しい。このためハーバー首相は、まず手始めに対アジアすなわちアジア太平洋ゲートウエー・コリドーの強化を打ち出した。アジア太平洋が最初の整備対象として選ばれた背景には、中国をはじめとする東アジアにおける近年の目覚ましい経済発展がある。いまや「世界の工場」といわれるまでに成長した中国の生産力が世界経済に占める存在感は十分に大きい。中国は2002年にそれまでカナダにとって第2位の貿易相手国だった日本を抜き、一躍、重要貿易相手国の地位を獲得した。それ以降、中国とカナダとの間の貿易額は急増しており、港湾、鉄道、ハイウエーなどの輸送インフラを連続的に整備する必要性に迫られた。

本研究では、ハーバー政権が打ち出したゲートウエー政策の背景、目的、計画、実施内容について検討する。このテーマを経済地理学の視点から考えるなら、財を国際的に取引するという経済活動が、いかなる地理的条件のもとで行われているかという点を問題にしなければならない。国際貿易であるため国境を越えるのは当然であるが、さらにその前後において

国内でいかに貨物を輸送するかが問題となる。対ヨーロッパ、対アジアの場合は港湾とそれにつながる鉄道、ハイウエーなどの輸送インフラの拡充が政策実施の対象となる。連邦制をししくカナダでは州政府の力が強いが、国際貿易は首都オタワの連邦政府がリーダーシップを発揮しなければ前へは進まない（林，1999）。一方、港湾周辺の自治体や鉄道、ハイウエーの通るコミュニティは、日常生活レベルで港湾活動や貨物輸送と関わる。港湾、鉄道、ハイウエー、一般道路の拡充のための財政投資は、地域住民にも少なからぬ影響を与える。連邦政府のリーダーシップと、行政組織相互間、あるいは官と民と地域住民との間のパートナーシップに注目しながら検討する必要がある。

I ポートメトロバンクーバーにおける港湾活動

1. 船舶の出入りと貨物の取り扱い

アジア太平洋ゲートウエー・コリドーの拠点になるのは、いうまでもなくポートメトロバンクーバーである（図1）。ここには太平洋方面からカナダに向かう玄関口としての長い歴史があり、これから先も港湾機能を担っていくと考えられる。ただし、一昔前のバンクーバーしか知らない人にとっては、現港湾の変貌ぶりは驚きの対象といてよい。また、バラード入江の南側と北側がバンクーバーの港湾と思っている人にとっても、現在の港湾は想像の

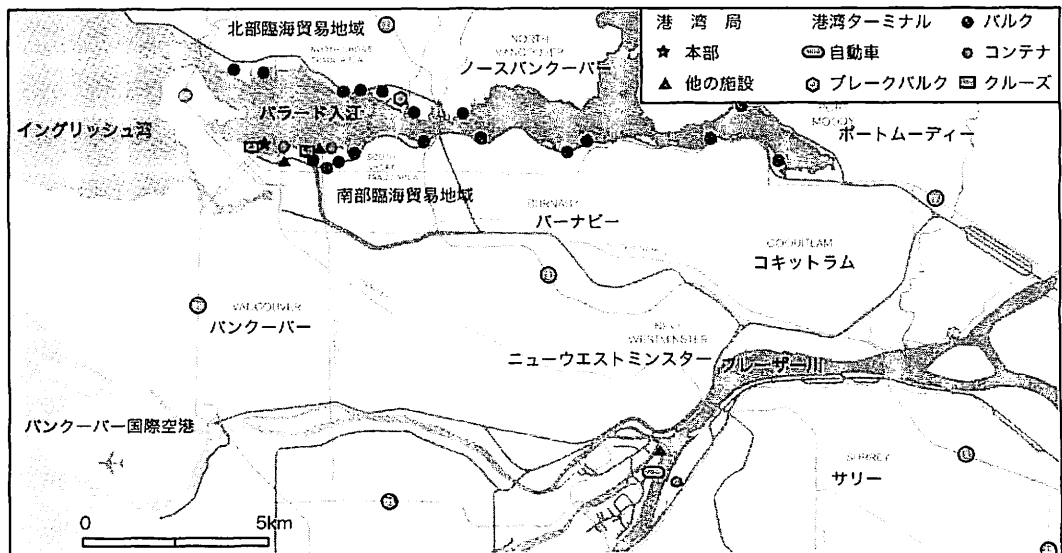


図1 ポートメトロバンクーバーの港湾施設分布

出典：ポートメトロバンクーバーのホームページに掲載されている資料（http://www.portmetrovancover.com/Libraries/ABOUT_Corporate/PMV_2010SustainabilityReport.sflb.aslx）をもとに作成。

域を超えているといえる(林, 2002)。世界の主要港湾の中には、19世紀から20世紀にかけて栄えた伝統的な港湾地区とは別に、新しい港湾地区を建設して活動を行っているところが少なくない。増大する港湾貨物を効率的に捌くには、既設の港湾地区では不十分である。新港湾地区に最新設備を設けて対応しなければ厳しい国際競争に生き残ることができない。バンクーバーもその例外ではなく、バラード入江とは別の場所(太平洋に面したロバートバンク)に外洋型のコンテナターミナルや石炭搬出ふ頭を設けている。それに加えて、メインランドにある3つの港湾が合併し、2008年にポートメトロバンクーバーが成立した。これもハーパー政権の指示のもとで行われた港湾事業改革のひとつである。ポートメトロバンクーバーという呼称は合併後の呼び方であり、以前のポート・オブ・バンクーバーは使用されない。ポート・オブ・バンクーバーが他の2つの港湾を吸収してポートメトロバンクーバーになったのである。そこでまず、ポートメトロバンクーバーにおける港湾活動の現状を統計資料をもとに概観する。ここで用いた統計資料は、ポートメトロバンクーバー当局のホームページに掲載されている年次報告(Statistics Overview 2012)¹⁾である。

ポートメトロバンクーバーでは、2012年、総計1.24億トンの貨物が取り扱われた(表1)。前年が1.22億トンであったため、1.1%の増加である。貨物の内訳を見ると、バルク貨物が67.6%でもっとも多く、コンテナ貨物(18.6%)、ブレイクバルク貨物(13.5%)がこれについている。残りは自動車で、これは38.4万トン、比率では0.3%を占めた。このように、重量トンではバルク貨物が総取扱量の70%近くを占めており、この傾向はここ数年、変わっていない。重量トンベースは貨物相互の比較をするには適しているが、別の単位で見た方がわかりやすい場合もある。たとえば、この年に取り扱われたコンテナ貨物をTEU単位で見れば271.3万TEUである。これは20フィートのコンテナに換算して、年間で271.3万個のコンテナが港湾で取り扱われたことを意味する。国際貿易ではコンテナ形態による輸出入が増えており、重量トンよりコンテナの個数で把握する方が理解しやすい。バンクーバーでは後述のように、アジア諸国から自動車が大量に輸入されている。かりに1トン=1台とみなせば、およそ38万台の自動車が荷揚げされたといえる。さらにバンクーバーは外航船舶に

表1 ポートメトロバンクーバーにおける貨物形態別取扱量(2012年)

単位:トン

貨物形態	海外貿易		国内取引		合計	同左比率 (%)
	輸入	輸出	移入	移出		
自動車	354,446	51	29,436		383,933	0.3
ブレイクバルク	1,019,169	2,868,134	4,997,132	7,799,806	16,684,241	13.5
バルク	3,194,666	66,330,129	5,908,707	8,352,555	83,786,057	67.6
コンテナ	9,626,431	13,396,225			23,022,656	18.6
合計	14,194,712	82,594,539	10,935,275	16,152,361	123,876,887	100.0

出典: ポートメトロバンクーバーの Statistics Overview 2012 の資料 (<http://www.portmetrovancover.com/>) をもとに作成。

よるアラスカクルーズの拠点港であり、2012年は66.6万人がクルーズ船に乗り込んだ。港湾全体で、2012年の1年間に海外から入港（もしくは出港）した船舶は3,080隻であった。

ポートメトロバンクーバーに出入りした外洋船舶の総隻数3,080のうち半数近い1,421隻はバルクキャリアー船であり、27.1%がコンテナ船であった。つまり海外から入港（もしくは海外へ出港）する船舶の4分の3以上は鉱産物、農産物などを積み込んだバルクキャリアー船もしくはコンテナ船である。この割合は重量トンで見てもほぼ同じであり、バルクキャリアー船は38.6%、コンテナ船が38.2%を占めた。ほかにはRO-RO船、客船がともに10%程度、タンカーが4%であった。

ポートメトロバンクーバーで2012年に取り扱った貨物のうち78.1%は海外との貿易品であり、残りの21.9%が国内向けの貨物であった。このうち海外貿易貨物について見ると、85.3%がカナダからの輸出貨物、14.7%が輸入貨物であった。また国内向け貨物については、59.6%が移出貨物、40.4%が移入貨物であった。こうしたことから、ポートメトロバンクーバーは、輸出に大きなウエートをもつ港湾であり、国内向けにおいても移出に重点を置いた港湾であることがわかる。輸出貨物の80.3%はバルク貨物であり、コンテナ貨物は16.2%にとどまる。逆に輸入貨物の場合は、67.8%がコンテナ貨物で22.5%がバルク貨物であった。ここから鉱産物、農産物などの国内資源を輸出し、海外で生産された製品を輸入している姿が浮かんでくる。国内向けの場合は、移出、移入ともに、バルクがブレイクバルク（長尺物など輸送しにくい貨物）をやや上回っているが、両者はほぼ同じくらいの割合である。

2. 貨物の種類と輸送形態別取扱量

港湾で取り扱われる貨物は、バルク、ブレイクバルク、コンテナのうちのいずれかの形態で輸送される。貨物の種類と輸送形態はほぼ対応しているといつてよい。主にバルク形態で輸送されるのは、石炭、穀物、鉱物、林産物などである。2012年のポートメトロバンクーバーの場合、バルク形態での総取扱量は8,378.6万トンであった。もっとも多かったのは石炭で39.0%を占めた。ちなみに石炭のうち69.2%はコークス用石炭で、30.0%は燃料用石炭であった。コークス用石炭は鉄鋼を生産するさいに使用される。バルク形態輸送で2番目に多かったのは穀物類（18.9%）であり、キャノーラと小麦がそれぞれ41.3%、37.9%を占めた。ほかには特殊穀物、飼料用穀物がそれぞれ10%程度である。石炭、穀物に続いて多かったのは鉱産物であり、11.6%を占めた。さらに肥料（10.2%）、林産物（9.3%）、石油製品（8.9%）などがこれに続いた。

つぎにブレイクバルク形態の貨物に目を移すと、総取扱量1,668.4万トンのうち63.9%が移輸出、36.1%が移輸入であった。ブレイクバルク形態で送り出す貨物の内訳を見ると、丸太材（60.4%）、各種財（19.2%）、木材パルプ（12.5%）の順で多い。一方、移輸入では各種財（32.9%）、丸太材（32.1%）、木材パルプ（16.8%）の順である。このようにブレイク

表2 ポートメトロバンクーバーにおけるコンテナ貨物取扱量 (2012年)

単位: トン

輸 入・移 入		輸 出・移 出	
品 目	重 量	品 目	重 量
家 庭 用 品	2,894,930	木 材	4,257,804
建 設 材 料	1,282,243	木 材 パ ル プ	2,331,834
工業製品・自動車・自動車部品	1,064,063	特 殊 穀 物	1,914,066
機 械 類	765,886	基 礎 金 属	571,188
基 礎 金 属	398,704	肉 ・ 魚 ・ 家 禽 類	548,707
他 の 化 学 製 品	355,874	他 の 化 学 製 品	459,268
産 物	327,811	製 紙 ・ 紙 ボ ー ド	441,339
飲 料	289,438	古 紙	441,106
他 の 加 工 食 品	223,326	動 物 飼 料	348,448
電 気 製 品	216,208	他 の 穀 類	220,590
そ の 他	1,807,950	そ の 他	1,888,875
合 計	9,626,433	合 計	13,423,225

出典: ポートメトロバンクーバーの Statistics Overview 2012 の資料 (<http://www.portmetrovancover.com/>) をもとに作成。

バルクで取り扱いの多い貨物が移輸出、移輸入で似通っているのは、各地からポートメトロバンクーバーに集められた貨物が、ここで積み換えられて送り出されるためである。ブレイクバルクの中には機械類や一部の自動車も含まれており、機械類の移輸出は移輸入のそれを上回っている。

2012年のコンテナ形態による貨物取扱量は2,305.0万トンであった(表2)。41.8%が移輸入、58.2%が移輸出である。インバウンドでは、家庭用品(30.1%)、建設材料(13.3%)、工業製品・自動車・自動車部品(11.1%)が主な品目である。アウトバウンドでは、木材(31.7%)、木材パルプ(17.4%)、特殊穀物(14.3%)が主な品目である。基礎金属、肉・魚・家禽類、他の化学製品、製紙・紙ボードなどもコンテナで運ばれた。コンテナ形態による輸送は、かつては工業製品に限られていた。しかし近年は工業製品以外でも、コンテナに積み込みが可能なら積載できるようになった。コンテナ形態による輸送は経年的に増加する傾向にある。

港湾で取り扱っているコンテナは、すべて荷物が入った状態にあるとは限らない。空になったコンテナを輸送することもある。荷物を受け取るために、空のコンテナを生産地まで送る必要がある。2012年にポートメトロバンクーバーで取り扱ったコンテナは271.3万TEUであった。コンテナはその大きさに応じて20フィート、40フィート、45フィート、53フィートの4種類がある。TEUは20フィートに換算した場合の個数を意味する。つまり20フィートコンテナに換算して271.3万個のコンテナが1年間で取り扱われた。これをインバウンドとアウトバウンドに分けると、53.5%と46.5%であった。

インバウンドのコンテナ数はアウトバウンドより多いが、入ってきたコンテナの4分の1

は空のコンテナであった。アウトバウンドの場合、空のコンテナは16.9%であった。このことから、ポートメトロバンクーバーでは、インバウンドを中心に空のコンテナが意外に多く、全体では1割近くが空の状態にあるといえる。取り扱われるコンテナの中では40フィートコンテナがもっとも多く、荷物が入っていたコンテナの場合、81.6%は40フィートコンテナであった。20フィートコンテナは15.1%である。20フィートがコンテナの標準の長さになっているのは、かつてはこの大きさが主流を占めていたからである。しかし現在はコンテナの大型化が進んでおり、40フィートが中心になってきている。

3. 輸入自動車の取り扱いと外航クルーズ

ポートメトロバンクーバーには主にアジアから輸入する自動車を荷揚げするターミナルが2か所ある。いずれもフレージャー川下流の岸辺に設けられたターミナルであり、そのうちのひとつはスウェーデンの多国籍企業 Wallenius Wilhelmsen Logistics (WWL) が運営している。このターミナルでは、BMW、ホンダ、ヒュンダイ、キア、ベンツ、三菱、ニッサン、スバルの自動車が荷揚げされている。もう一方のターミナルでは、GM、レクサス、マツダ、トヨタ、スズキが Fraser Wharves Limited によって取り扱われている。

2012年の場合、ポートメトロバンクーバーへ入港した船舶から降ろされた自動車台数は383,933台であった。うち50.9%は日本から、34.1%は韓国から、7.7%はカナダ国内からの自動車であった。アメリカからは19,900台が入ってきたが、ドイツ、メキシコからの輸入は5,000台にも満たない。ポートメトロバンクーバーから送り出された自動車は51台とわずかずであり、この港は完全に自動車輸入港である。

バルク貨物、ブレイクバルク貨物、コンテナ貨物、自動車の4本柱に加えて、外航クルーズがポートメトロバンクーバーの屋台骨を背負っている。2012年の乗降客数は666,240人、乗船客数、下船客数はほぼ同数である。クルーズ・ターミナルは2か所あり、いずれもバンクーバーの都心寄り、すなわち市街地に隣接するところにある。このうち Ballantyne Terminal は北アメリカの多くの港湾でターミナル業務を展開している Cerescorp Company が運営している。もう一方の Canada Place はポートメトロバンクーバー当局のオフィスが置かれているターミナルでもあり、都心部のサービス施設により近い位置にある。これら2つのターミナルを拠点に年間、119回にわたって外航クルーズが催行されている。

4. 国別に見た輸入と輸出の貨物

ポートメトロバンクーバーには、世界の各地から輸入貨物が入ってくる。同様に、世界各地へ輸出貨物が送り出されていく。国別に見て輸入貨物量が多かったのは中国（570.6万トン）（2012年）であり、韓国（189.6万トン）、アメリカ（179.9万トン）、台湾（87.5万

表3 ポートメトロバンクーバーにおける貿易相手先別貨物取扱量 (2012年)

単位: トン

輸 入	重 量	輸 出	重 量	全 体	重 量
中 国	5,706,260	中 国	22,710,290	中 国	28,416,550
韓 国	1,896,938	日 本	14,706,985	日 本	15,406,213
アメリカ合衆国	1,799,066	韓 国	11,602,359	韓 国	13,499,297
台 湾	874,832	アメリカ合衆国	4,493,970	アメリカ合衆国	6,293,036
日 本	699,228	チ リ	2,453,383	台 湾	3,115,465
メ キ シ コ	601,460	インドネシア	2,445,355	チ リ	2,582,611
香 港	589,660	イ ン ド	2,256,858	インドネシア	2,534,126
タ イ	337,653	ブ ラ ジ ル	2,243,331	イ ン ド	237,747
シンガポール	220,311	台 湾	2,240,632	ブ ラ ジ ル	2,289,527
マレーシア	133,829	イ ギ リ ス	1,861,186	メ キ シ コ	1,880,547
合 計	12,859,237	合 計	67,014,349	合 計	76,255,119

出典: ポートメトロバンクーバーの Statistics Overview 2012 の資料 (<http://www.portmetrovancover.com/>) をもとに作成。

トン), 日本 (69.9 万トン) がこれについている (表 3)。中国からの輸入貨物の中では家庭用雑貨 (205.3 万トン), 建設材料 (94.0 万トン), 工業製品・自動車・自動車部品 (57.2 万トン) が多くを占める。韓国からは建設材料 (30.4 万トン), 工業製品・自動車・自動車部品 (25.1 万トン) の輸入が多い。アメリカからはガソリンの輸入量が 61.8 万トンと多く, 航空用燃料が 51.0 万トン, 鉱物原料も 34.7 万トン輸入されている。台湾からは無機化学製品 (21.6 万トン), 建設材料 (15.2 万トン), 家庭用雑貨 (11.9 万トン) の輸入が多い。日本からは自動車の輸入が 20.9 万トンと多く, 建設材料 (19.2 万トン), 工業製品・自動車・自動車部品 (11.5 万トン) がこれに続く。

ポートメトロバンクーバーから海外へ輸出された貨物の最大の相手方は中国である。2012 年の場合, 2,271.0 万トンが輸出されたが, これは輸出総額の 33.9% に相当する。中国への主な輸出品目は原料炭, キャノーラ, 木材である。輸出先の第 2 位は日本であり, 輸出総額の 21.9% を占める。主な輸出品は中国と似ており, 原料炭, キャノーラ, 燃料炭である。さらに第 3 位は韓国であり, 17.3% である。燃料炭, 原料炭, 小麦が韓国への主な輸出品である。東アジアの 3 つの国についてアメリカが第 4 番目の輸出先であり, 比率では 6.7% を占める。5 番目以下はチリ, インドネシア, インド, ブラジルが続く。

II 戦略的ゲートウエー・コリドーの政策的背景とアジア太平洋

1. ビルディング・カナダ計画とゲートウエー政策

ゲートウエー政策は 2006 年にカナダ政府が発表した政策である。この政策は, カナダ政

府が別に打ち出したビルディング・カナダ計画の中の一部として位置づけることができる。ビルディング・カナダ計画とは、カナダ全土におけるインフラストラクチャーを現代社会にふさわしいかたちに強化することを目的とした計画²⁾である。経済的に強いカナダをつくる、住みやすい環境を実現する、良好なコミュニティを形成する、この3つがビルディング・カナダ計画の目標である。ゲートウエー政策は、このうちの経済的に強いカナダを実現するという政策であり、港湾、空港、ハイウエー、情報システムなどの機能強化がその目標になっている。ビルディング・カナダ計画を実現するために、連邦政府は330億ドルの予算を計上した。その内訳の中にゲートウエー・ボーダークロッシング事業(21億ドル)とアジア太平洋ゲートウエー・コリドー事業(10億ドル)が含まれる。前者はアメリカ、ヨーロッパ、アジアをにらみ、カナダの貿易促進のためにインフラを整備することを目的とする。後者は、カナダを含む北アメリカ市場と成長著しいアジア太平洋地域との貿易を強めるためのインフラ強化が目的である。

ゲートウエー・ボーダークロッシング事業とは、一言でいえば、カナダ国内の空港、港湾、鉄道、ハイウエーなど交通システムの機能を底上げする事業のことである。貿易依存度の高いカナダにとって、アメリカはもとよりヨーロッパ、アジア、南アメリカなどとの間に国際的なつながりをもつことはきわめて重要である(ARC 国別情勢研究会編, 2013)。そのために、行政と民間が手を携えて交通基盤の整備に取り組む必要がある。ここで連邦政府が強調しているのは、アメリカとの貿易を効率性・信頼性・安全性をともに確保しながら促進する点である。貿易統計によれば、毎日、17億アメリカドルに相当する財貨がカナダとアメリカとの間を行き来している。これを分に直せば、毎分100万アメリカドルの財貨が国境をまたいで取引されているということになる。これだけ大規模な貿易を円滑に行うには、国境を越えるための交通インフラの整備に多くの投資をしなければならない。

ゲートウエー・ボーダークロッシング事業とは別にアジア太平洋ゲートウエー・コリドー事業がインフラ強化の計画として掲げられているのは、それだけアジア太平洋地域との経済的つながりがカナダにとって重要であるという認識があるからにほかならない。アジア太平洋地域との間で貿易を行う場合、トラック、鉄道、船舶など異なる交通手段の間で貨物をいかにスムーズに積み換えするかが重要である。インターモーダルによるサプライチェーンをいかに構築するかが、カナダの国際競争力のレベルを左右する。とりわけ北アメリカ市場全体のことを考えると、このことは重要な意味をもつ。

周知のように、アジアと北アメリカとの間の海上交通による輸送は、北米西海岸のいくつかの港湾を拠点として行われている。これら西海岸の諸港は、貨物の取り扱いをめぐる競争的關係にある。カナダからすれば、アジアからロサンゼルスやポートランド、シアトルへ向かう貨物を奪い、自国のバンクーバーやプリンスルパートを經由させた方がより国益に叶う。インターモーダルは、ただ単に異なる交通手段の連結を意味するだけでなく、それらを運営する組織相互間の連携をも意味する(林, 2007)。連携がうまくいかなければ、インター

モーダル輸送は円滑に機能しない。カナダ政府は、この事業を進めるためには、異なる組織間のパートナーシップが重要であることを繰り返し強調している。アジア太平洋ゲートウエー・コリドーに限らず、この種の事業はインフラ整備のハード面だけでなく、インフラをいかにうまく活用するかという社会的なソフト面が重要なのである。

2. 伝統的アプローチとは異なる統合的交通システムの実現

近年、国際経済は統合的貿易（integrated trade）をベースに行われる割合が高まっている。統合的貿易とは、調査、企画、デザイン、調達、生産、流通、販売、サービスなど、モノを生産してから販売に至るまでの工程をグローバルスケールで行うための貿易システムである。企業は生産や流通に要する費用を抑制するために、海外企業や自社の海外工場で生産を行う傾向が強まっている。海外との取引で不可避な関税を国際的に引き下げる貿易の自由化が、海外アウトソーシングやオフショア業務委託を推し進めている。こうした生産・流通システムのグローバル化にともない、スケールメリットを武器に特定の都市や経済圏が国際的優位性を示すようになったのが、世界の都市システムの今日の特徴である。先進国や新興国における国際的なハブ港湾やハブ空港の登場がまさにそれを示している。

こうした近年の国際貿易情勢を受けて、カンファレンスボード・オブ・カナダ（Conference Board of Canada）は、カナダの企業や行政は貿易の現代化や港湾施設の機能強化を積極的に進めるべきであると提言している³⁾。カンファレンスボード・オブ・カナダは、カナダにおける非営利組織であり、経済、社会活動全般にわたって調査・分析を実施し提言を行っている。影響力の大きなこうした組織が国家安全に配慮しながら対外的活動にカナダはもっと積極的になるべきだという姿勢を示している点は注目に値する。同じように、カナダ製造業・輸出協会（Canadian Manufacturers and Export Association）は、北アメリカと海外との間で行われている貨物取り扱いの増加にもっと前向きに対応すべきだとしている。ややオーバーとも思われるが、同協会はカナダを北アメリカ全体の交易拠点としてアジアやヨーロッパとの取引を進めるべきだとも提言している。アジアとの関係について見た場合、たとえば日本からカナダ西海岸までの距離はアメリカ西海岸までの距離よりも短い。これは一例にすぎないが、地理的条件でアメリカの北側に位置するカナダは一般に思われているほど不利な条件にはない。NAFTA 経済圏という全体的構図から見れば、カナダ製造業・輸出協会の提言を待つまでもなく、カナダを国際貿易の点から再定義する価値はある。

ゲートウエー政策を実行するためにカナダ政府が計上した予算は、これまでこの種の政策では見たこともないほど大きな額である。それだけ、グローバル経済に対してカナダの交通システムが寄与すべき意義が大きいと、政府自らが考えているといえる。通常、交通インフラの整備というと、港湾、鉄道、ハイウエーの物理的機能を整えるというイメージが強い。しかしカナダ政府が強調しているのは、そのようなインフラのハード面だけでなく、インフ

ラを運営する組織や制度、仕組みなどソフト面の重要性である。政府は、主たる財政投資はオタワの連邦政府が行うが、あわせて民間も投資をしなければインフラは全体的に機能しないとも言っている。すべて国まかせや設備中心主義では、ゲートウエー政策は実を結ばないということであろう。カナダ政府は、今回の政策はこれまでとは異なる方法で実行している。このアプローチは、特定の交通手段ごとに整備を進めるという従来型の方法ではなく、あくまでもインターモーダル統合的な交通システムとして機能の現代化を進めるという点に特徴がある。

カナダでは、これまで交通分野における生産性は他の分野に比べて高いレベルで推移してきたといえる。たとえば1991年から2006年までの15年間でいうと、産業全体で生産性は9%高まった⁴⁾。これに対して、鉄道では90%、航空では63%、トラック輸送では18%の生産性向上があった。これまでは個別の交通分野ごとに生産性の向上に取り組めばよかった。しかし今後は、異なる交通手段を結びつけた統合的な交通システムとしての生産性向上が求められる。そのためには、物理的な交通インフラの整備にとどまらず、むしろシステム全体が統合的にいかに機能するかにか力点を置かなければならない。

3. 第1段階としてのアジア太平洋ゲートウエー・コリドー整備事業

カナダ政府は、ゲートウエー政策の第1段階としてアジア太平洋ルートを選んだ。2006年10月にハーバー首相がCanada's Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative (APGCI) を表明したとき、アジア太平洋ルート以外のゲートウエー・コリドーの整備にも配慮しているというニュアンスのことが語られた。しかし、やはりアジア太平洋が政策対象の第1候補に選ばれたのは、カナダにとって国際貿易上、アジア太平洋との関係がきわめて重要な位置にあると認識されているからである。2006年11月には政府の経済計画であるAdvantage Canadaによってアジア太平洋ゲートウエー・コリドー整備事業が政策的に実行されることが表明された⁵⁾。表明文の中では、カナダが長期にわたって経済的に繁栄するにはアジア太平洋地域との強力な関係維持が不可欠であることが、再三再四、強調されている。

アジア太平洋ゲートウエー・コリドー計画 (APGCI) では以下の3つが政策目標として掲げられている⁶⁾。第1は、カナダ経済をアジア太平洋地域の経済発展とつなげることで、よりいっそう拡大させるという目標である。第2は、アジアから北アメリカに向かう全コンテナ貨物に占めるカナダの割合を高めるという目標である。これは明らかにライバルであるアメリカの港湾や空港を意識したものであり、カナダのシェア拡大をねらっている。目標の第3は、カナダを含む北アメリカからアジア太平洋への輸出がより信頼性をもって行われることである。貿易にとって信頼性は不可欠であるが、実際には種々の条件のため貨物がスムーズに移動しない場合がある。この目標は信頼性を確保することで、対アジアへの輸出拡大を打ち出したものである。

アジア太平洋地域との間で貿易を行う場合、多くの貨物はブリティッシュコロンビア州の海岸部いわゆるメインランドを経由する。ほかにはここから800kmほど北に位置する同じブリティッシュコロンビア州のプリンスルパート港を経由する場合がある。メインランドのポートメトロバンクーバーが150年以上の歴史をもっているのに対し、プリンスルパートは本格的な港湾としての歴史は30年程度である。しかし将来性は大きく、カナダ政府はプリンスルパート港の機能強化に対してかなり力を入れている。ブリティッシュコロンビア州の東側にあるアルバータ、サスカチュワン、マニトバなどの諸州も貨物の集散や通過地点として関わりをもつ。これら西部諸州はアジア太平洋地域に対して農産物や鉱産物など資源供給地としての性格ももっている。アジア太平洋ゲートウエー・コリドー計画では、総額で10億ドルが連邦政府によって投じられる。政府資金以外に、州政府、各自治体、民間企業も必要に応じて投資を行い、全体として輸出入貨物が円滑に移動するルートを確認することが、大きな目標として掲げられている。

この計画を主導するカナダ政府は、計画を通して以下の4つが実現することを期待している⁷⁾。第1は、バンクーバーの港湾当局、カナダ国有鉄道（CN）、カナダ太平洋鉄道（CPR）や地域の交通事業者、それに州政府や各自治体、都市が一丸となって目標達成のために協力することである。第2は、貨物の輸送が各地で招いている渋滞現象を解消するために、高度交通システム（Intelligent Transportation System: ITS）を導入することである。バンクーバーの市街地やその周辺では、長距離貨物列車が踏切で交通渋滞を引き起こしたり、交通渋滞に巻き込まれてトラック輸送が思うようにできなかつたりする状態が日常的に見られる。ITSの実現はこうした問題の解決に役立つ。第3は、プリンスルパートにおけるコンテナ監視システムの導入を含む国境での安全管理、効率的业务の実践である。最後に第4として、バンクーバーにある3つの港湾当局を合併させること、それに制度の現代化、航空分野での規制緩和の実現である。繰り返しになるが、ゲートウエー・コリドーはハードとソフトの両面から成り立っている。アジア太平洋地域との貿易増大に備えるには、これら両面からの対応が不可欠である。

III ゲートウエー・コリドー計画の戦略性と将来性

1. アメリカとの結びつきが強い国際貿易ルートの拡充

前節ではアジア太平洋ゲートウエー・コリドーを中心に述べたが、ゲートウエー・コリドーの整備計画について考える場合、そもそもカナダがどのような国際貿易をめざして国際的なインフラストラクチャーを整備しようとしているかについて思いをめぐらす必要がある。いうまでもなく、カナダにとってもっとも重要な貿易相手国はアメリカである。アメリカと

の間では毎日、20億ドル（2007年）ほどの財やサービスが国境を越えて取引されている。2006年6月には13番目の在米総領事館がサンフランシスコに設けられた。これとは別にカナダの領事館はアメリカ国内の6か所に置かれており、ワシントンには大使館がある。加米間の貿易取引量は、国境を接する2国間の貿易量としては世界最大であることは、すでに述べた通りである。カナダが今後も経済発展を続けていくためには、アメリカとの国際取引を支える輸送ルートの拡充が不可欠である。

カナダとアメリカは9,000kmほどの長さにわたって国境を接しているが、両国を結ぶ国際輸送ルートは意外に少ない。東から順にいうと、①ケベック州のラコール、②オンタリオ州キングストン東側のサウザンアイランド国際ブリッジ（The Thousand Islands International Bridge）、③ナイアガラの滝の南側、アメリカ側でいえばバッファローとの境のブリッジ、④ウィンザーとデトロイトの間にあるブリッジ、⑤同じくオンタリオ州のサーニアの境界、⑥カナダ側はスーセントメリーでアメリカ側はスーセントマリーの間ブリッジ、⑦マニトバ州のエマソン、⑧バンクーバー南のパシフィック・ハイウエー・トラッククロッシングである。こうちスーセントメリーにある国境河川ブリッジについては、すでにカナダ政府が拡充のための投資を行っている。そのさい、国境の手前にあるカナダプラザの更新も実施した。カナダプラザは、国境付近に設けられるショッピングセンターであり、他の国境通過地点の近くにも設けられることが多い。さらにウィンザーとデトロイトの間の国境ルートへ至る道路ハイウエー401に対する投資も行われた。ハイウエー401は、モントリオールからトロントを通過してウィンザーに向かう幹線交通路である。いくつかある国境通過ルートの中でもこのルートは利用者が多いため、新規のブリッジ建設が考えられており、カナダ政府は4億ドルを投資している。

ウィンザーとデトロイトとの間の国境通過量は非常に多く、交通渋滞が慢性化している。このため、カナダ政府はオンタリオ州政府とウィンザー市と共同で、Let's Get Winsor-Essex Moving Strategy (LWEMS) という事業を短期と中期の両方で実施する計画をもって⁸⁾いる。ウィンザー市はデトロイト川を挟んでデトロイトと向き合っており、海底トンネルや地上の架橋で国際輸送を支えている。エセックス郡はウィンザーを取り囲むような位置にある。これらの市や郡の通過交通を円滑にするために事業が始められたという経緯がある。すでに完成している事業も多く、これらは交通改善に寄与している。たとえば、16ある事業の中で1番目の事業はヒューロンチャーチロードを安全に渡る歩行者高架橋の建設であり、これは2005年に完成した。

カナダとアメリカとの間の国境を越える貨物や人の移動は、上で述べたように、8つの主なゲートウエーを利用して行われている。これらで全体の移動の73%（2007年）を占める。陸上輸送による貿易貨物のおよそ7割がウィンザー＝デトロイト・ルートを中心に8か所のゲートウエーを通過しているのに対し、海上輸送による貿易の多くはカナダ西海岸の港湾を拠点に行われている。その割合は海上輸送の75%にも相当する。とくにポートメトロバン

クーバーは、全カナダの港湾が取り扱うコンテナの半分近くを取り扱っている。すでに述べたように年間取扱量は231万TEUであり、第2位のモントリオールの136万TEU、第3位のハリファックスの53万TEUを大幅に上回っている。ハリファックス港に荷揚げされた貨物の75%は鉄道を使ってケベック州、オンタリオ州へ輸送される。さらに航空分野に目を転ずると、金額ベースで国際貨物の51%はトロント国際空港に集中しており、利用人員で見ると同空港のシェアは45%にも達する。

このように見てくると、カナダにとって、国際貿易でもっとも重視されるのは対アメリカ、そして第2に対アジア太平洋であることがわかる。周知のように、カナダの主要な都市地域はオンタリオ州とケベック州のうちオンタリオ湖からセントローレンス川に沿って続く帯状の部分である（林，2012）。国土の東側に位置するこの地域が隣国アメリカと経済的に深い関係にあることは歴史的に説明できる。しかし海洋貿易の多くが西海岸の港湾を拠点に行われているという事実は、意外といえば意外である。なぜなら、東部の中核地域で必要とする工業製品が国土西部のはるかかなたから運ばれてくるからである。これは大陸国家カナダの地理的条件ゆえともいえるが、大都市近くの港湾に直接、外航船舶が出入りする島国日本とは対照的である。もっとも、カナダで産する天然資源を多く必要とする国々がアジアに多いという点を考えれば、西海岸の港湾とそこへ至る交通ルートを整備する必要性が大きいことは理解できる。国際貿易国家カナダにとって、アメリカやアジア太平洋と結ぶコリドーはきわめて重要な戦略性を有しているといえる。

カナダの貿易構造を州別に見ると、東のニューブランズウィック州から西のサスカチュワン州まではアメリカとの関係が深いことがわかる⁹⁾。貿易額が4,120億ドルと抜きん出ているオンタリオ州は、輸出入ともにアメリカ頼みの体質をもっている。貿易額が1,224億ドルのケベック州は、オンタリオ州ほどではないが、アメリカとの関係が深い。848億ドルで第3位のブリティッシュコロンビア州はアメリカ以外、すなわちアジア太平洋地域との貿易取引が大きい。アルバータ州（269億ドル）は、アメリカ以外への輸出額が多いという特徴がある。ノバスコシア州やニューファンドランド・アンド・ラブラドル州はアメリカ以外の国からの輸入額が多い。東はヨーロッパ、中央はアメリカ、そして西側はアジア太平洋という、主な貿易相手地域が国内で異なるという特徴がカナダでははっきりしている。

2. 海上輸送の大型化と鉄道企業によるルートの相互利用

現在でこそアジア太平洋地域はカナダにとってアメリカにつぐ主要な貿易相手であるが、かつてはヨーロッパよりもはるかに弱い交流相手でしかなかった。日本経済の発展、それに続く韓国、台湾、シンガポールなどの発展がカナダからの鉱産物や農産物の資源を必要とするようになり、カナダはこの方面の国々との貿易関係を強めていった。資源を輸出する見返りに、工業製品を輸入したのである。現在は中国がその役回りのかなりの部分を引き受ける

ようになり、実際、カナダは中国に政治家や企業関係者を送り込んで今後の貿易のあり方について話し合っている。こうして推移してきた対アジア太平洋地域との貿易が今後も順調に増えていくかについては、はっきりしたことはいえない。過去の歴史が物語るように、国際間の交易がまったく同じ状態に進むとは限らないからである。

世界的な動きとして、貨物船舶の大型化によって規模の経済を追求しようという傾向がある。船舶会社に見れば、できるだけ多くの貨物を一度にすばやく輸送してより多くの利益を上げるのが望ましい。船舶が大型化すればより深い港湾が必要になる。港湾の数はむしろ少なくなり、特定の大規模港湾に大型船舶が集中するようになる。中小規模の船舶は内航海運に活躍の場を見つけるか、国際的なハブ港と連絡するために使用されるようになる。中国に続いてインドが国際的な経済競争の場で頭角を現すようになれば、カナダは西海岸よりもむしろ東海岸から輸入貨物を荷揚げするようになるかもしれない。かりに実現するとしてもかなり先のことと思われるが、そのような可能性を否定することはできない。

かりに船舶の大型化が進み、それに合わせて港湾の対応力の増大が進めば、それに連動して国内の輸送網も強化しなければならない。世界的に見ると、国際的なサプライチェーンは輸送密度を高めるように動いており、いかに効率的に多くの貨物を長距離輸送するかが課題になっていく。これに応えるには、単に輸送インフラを整備するだけでは十分とはいえない。より重要なことは、サプライチェーンをシステムとして統一的に機能させることである。そのためには、輸送業務に当たる企業群と企業を監督・指導する立場にある行政が互いに調整を図りながら本来の役目を十全に発揮しなければならない。

一例を挙げると、CPRとCNによる列車運行の共同化がある。これはバンクーバーの東に位置するカムループスとアルバータ州のエドモントンの間において、ライバル関係にある2つの鉄道会社が同じ路線を共同利用することで、貨物輸送の効率化や時間短縮を実現している事例である。図2はこのことを示しており、CPRは週8便、バルク貨物を積載した列車をCNのルート上で走らせることができる。類似の例はほかでも行われている。すなわちフレーザー・トンプソン溪谷において、フレーザー川を渡る鉄橋部分を、CPRは主として東側に向かって進む場合に利用する。対するCNは、西に向かって貨物を輸送する場合に同じルートを利用する。部分的な相互乗り入れを実現することで、輸送システムの能力は相互利用しない場合より大きくなる。

CPRとCNの協調路線はフレーザー・サリー・ドックでも実現した。ここはフレーザー川下流の河川沿いのドックであり、CNの幹線ルートをCPRが使用することで、インターモーダル施設へ短距離でアクセスできるようになった。バンクーバーのメインポートでも類似のことが行われている。炭酸カリウムを積んだCPRの貨車がCNのルートを使ってネプチューン・ターミナルにアクセスできるのに対し、CNはCPRのルートを利用して硫黄を積んだ貨車をパシフィックコースト・ターミナルへアクセスできる。インターチェンジの相互利用でも両者は協定を結んでおり、CNのトンプソンヤード、CPRのコキトラムヤードでは相互

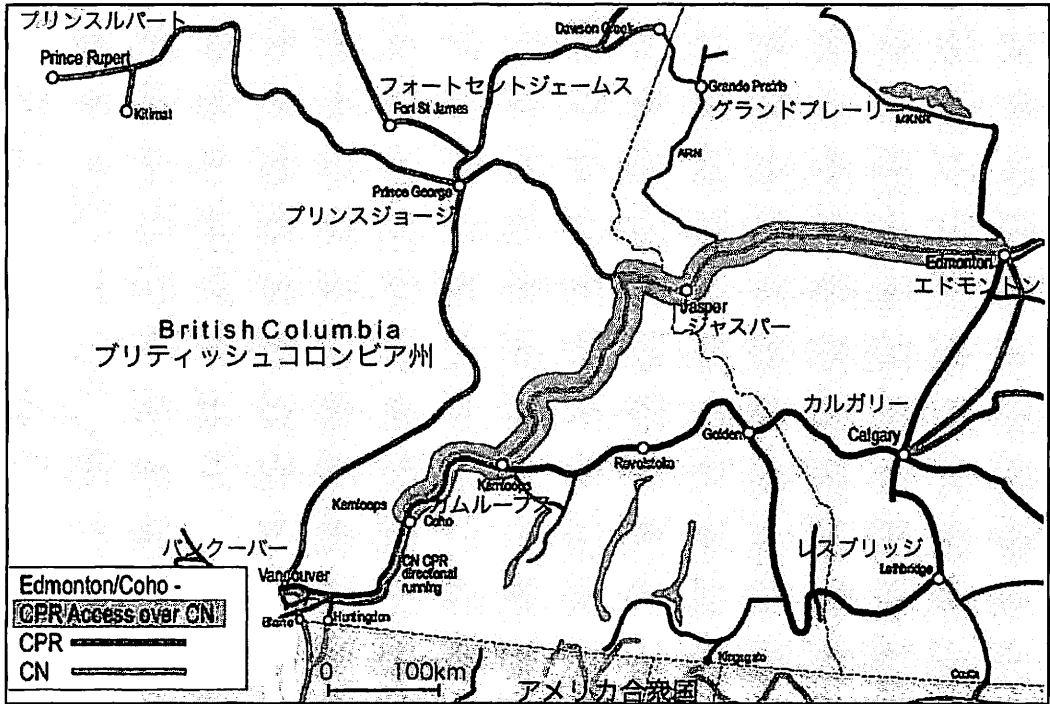


図2 ブリティッシュコロンビア州内でCPRがCNの路線を利用している事例

出典：Destination: Freedomのホームページに掲載されている資料 (<http://www.nationalcorridors.org/df/df11222004.shtml>) をもとに作成。

利用が実現されている。

競争関係にある企業間の協調的取り決めは、輸送効率を高め、より多くの貨物を短時間で運ぶことを可能にする。これは利用者にとって喜ばしいことであり、マクロに見ればカナダ経済にとっても好ましいといえる。一般に企業間の競争は価格の引き下げやサービスの向上をもたらす。しかしそれはいつも実現するとは限らない。公共的、社会的観点から見て、同じインフラを共用の方が利益が大きければ、問題はない。むしろ推奨されるべきである。

3. 北米市場全体をにらんだ戦略的インフラストラクチャーの整備

カナダ政府はゲートウエー・コリドーの整備計画の第1号として、ブリティッシュコロンビア州の港湾から内陸部に向かうルートを選んだ。具体的にはバンクーバーとプリンスルパートの2つの港湾の整備と、これらに接続する鉄道、高速道路などの機能強化である。これらのゲートウエー・コリドーを戦略的インフラストラクチャーと呼んでいるのは、カナダ経済を支える屋台骨としての機能をこれらが果たしているからである。バンクーバーのメインポートの港湾は150年以上の歴史がある。1914年のパナマ運河の開通をきっかけに、北アメリカ東部やヨーロッパとの結びつきが強まった（林，1999）。カナダ西部で産出する農

産物をこれらの地域へ海上輸送できるようになったからである。一方、プリンスルパートは歴史が浅く、本格的港湾としての歴史は30年程度の蓄積しかない。しかしこの港湾は、アジアから北米に至る最短コースによるカナダ側の入り口であるため、今後の発展が期待される。カナダ政府は、NAFTAによって統合化された北アメリカ市場を対象に、プリンスルパートから荷揚げした貨物をアメリカの中西部から南部にかけて輸送することを考えている。たとえばシカゴへ向かう場合、ロサンゼルス経由のアジアからのルートとプリンスルパート経由のそれは、時間的にほとんど優劣がないため、カナダ国内のルートを整備すれば、アメリカの港湾に勝ると踏んでいる。

アジアからの貨物をプリンスルパートを経由してアメリカの中西部や南部にまで輸送するルートに代表されるように、ゲートウエー・コリドー整備計画は国家的見地からターゲットを絞った計画である。これが戦略的インフラストラクチャーと位置づけられている根拠である。必ずしもカナダのために輸入する貨物を円滑に輸送するのではない。アメリカがアジアから輸入する貨物をカナダの港湾と鉄道、高速道路を介して目的地まで効率的に輸送する。大陸を橋のように利用して国際的に貨物を輸送するランドブリッジの役割をカナダの国土が果たす。輸送するだけでも収益は得られるため、これはカナダ経済にも寄与する。もちろん逆方向の貨物輸送もあり、農産物や林産物をアジア方面へ運ぶことで利益も確保できる。

ゲートウエー・コリドー整備事業は、まったく無の状態から出発するのではない。バンクーバーやプリンスルパートから内陸部へ向かうルートはすでに存在している。しかし、なにしろ3,000m級の高山が連なるロッキー山脈を越えなければならず、貨物を長い距離輸送するのは容易なことではない。アメリカ、カナダでは輸送に占める鉄道の割合が大きく、多くの貨物車両を連結した列車が大地を進んでいく姿は昔とあまり変わらない。コンテナ輸送が一般的になり、港湾でコンテナターミナルに降ろされたコンテナは鉄道に積み換えられて連続的に運ばれていく。こうした列車をできるだけ速く、効率的に運行するには幹線ルートを確認するだけでなく、他の交通手段との関係を整えておく必要がある。具体的には鉄道からトラックへのコンテナの積み降ろしや、鉄道立体化による一般道路との分離などである。

コンテナを輸送するのは鉄道だけではない。モータリゼーションの国カナダでは、高速道路は原則、フリーウエーとして利用されており、コンテナをはじめ多くの貨物がトラックによっても運ばれている。高速道路の場合は、車線本数の増加やインターチェンジの新設、バイパス機能を果たす道路の新設などによって、交通渋滞を軽減することができる。交通渋滞は河川を渡るさいに、しばしば発生する。このため橋梁の拡幅や並行する橋の新設なども渋滞緩和策となる。平面交差の踏切を1か所なくしたり、ハイウエーの渋滞か所を個別に解消させたりするだけでなく、全体として輸送能力を引き上げる。これに港湾設備の増強が加わり、いわば国際貨物の輸送システムを統一的、総合的に構築することが重要である。まさに国家的スケールで戦略的に事業を進めていくのである。

IV ポートメトロバンクーバーとプリンスルパートの整備事業

1. ポートメトロバンクーバー中心部の機能強化

アジア太平洋ゲートウエー・コリドー整備計画は、大きくは港湾部分の機能強化と背後の輸送ルート整備に分けることができる。港湾はバンクーバーとプリンスルパートの2港であるが、その規模からいってバンクーバーが圧倒的に大きい。しかもバンクーバーは2008年に3つの港湾組織が合併して現在のようになったが、かつての港湾はバラード入江とフレーザー川沿岸、それに太平洋沖の3か所にまたがっている。イギリスの船長キャプテン・バンクーバーが発見したという現バンクーバー市街地中心部は、港湾とともに発展してきた歴史がある。バラード入江は周氷河性地形のフィヨルドであり、深い水深をもった海で天然の良

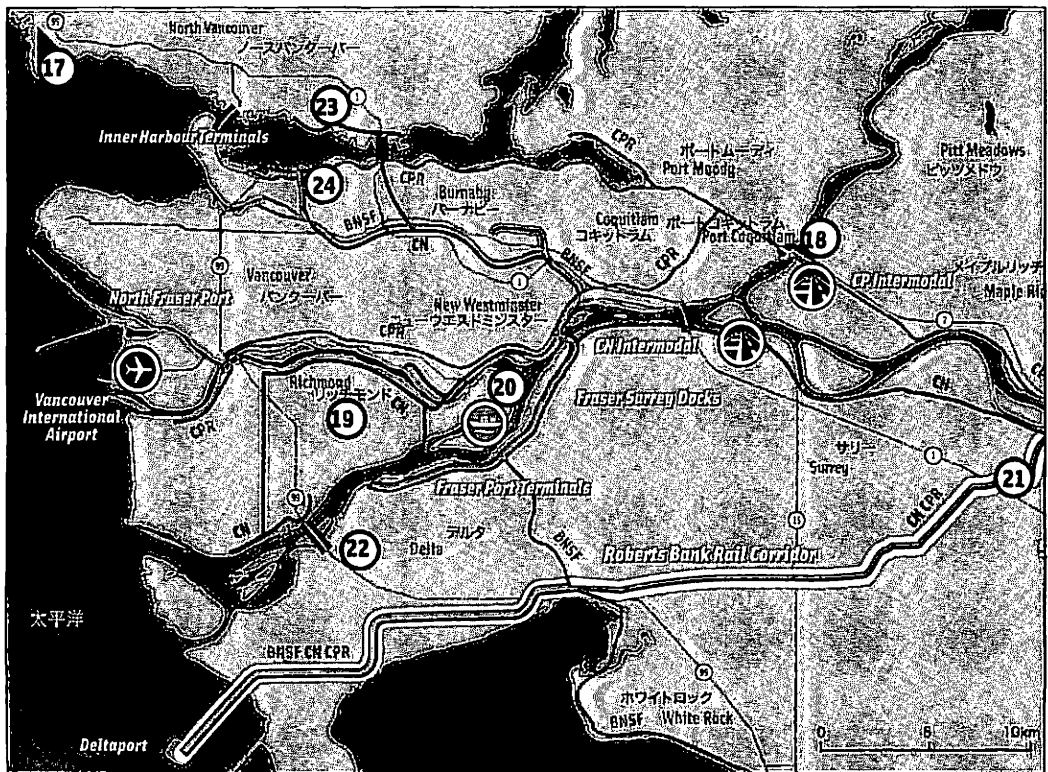


図3 ポートメトロバンクーバーにおけるアジア太平洋ゲートウエー・コリドー整備事業

注：⑰ Regional Transportation Management Centre (500万ドル) ⑱ Pitt River and Mary Hill Interchange (9,000万ドル)
 ⑲ City of Richmond (550万ドル) ⑳ Corporation of Richmond (180万ドル) ㉑ Roberts Bank Rail Corridor
 Road/Rail Grade Separation (7,500万ドル) ㉒ Roberts Bank Rail Corridor
 South Fraser Perimeter Road (3.65億ドル) ㉓ Four Burrard
 Inlet's North Shore Projects (7,500万ドル) ㉔ South Shore Trade Area (450万ドル)

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。

港といえる。もともとは市街地中心部に近い入江の南側が港湾地区として利用されてきた。その後、港湾の拡張とともにバラード入江の北岸が開発され、ノースバンクーバーと呼ばれるようになった。南岸と北岸はシーバスというフェリーで結ばれており、シーバスは市街地を走るスカイトレインやバスの延長として市民や観光客に気軽に利用されている。

以下では、アジア太平洋ゲートウエー・コリドー整備計画のもとで整備が進められてきたポートメトロバンクーバーの主な事業展開を紹介する。バンクーバーの港湾地区の中でもっとも重要な南岸地区では、カナダ政府、バンクーバー市、ポートメトロバンクーバー、それにCPRが一緒になって事業を実施している(図3の㉔)¹⁰⁾。主な事業はパウエルストリート周辺の交通環境を整備すること、それにスチュワートストリートの高架化事業である。前者はバンクーバー市、後者はポートメトロバンクーバーの管轄である。これらの地区は市街地と港湾地区が接するところであり、鉄道、トラック、自動車、歩行者の交通が錯綜している。こうした状態を緩和して港湾の本来の機能が充分発揮できるようになれば、港湾における貨物の取り扱い機能が高まる。

バラード入江の北岸では4つの事業が実施されている(図3の㉕)。関係するのは、BC州政府、地元の自治体、CPR、CN、ポートメトロバンクーバー、トランスリンク(Translink)、それに民間企業である。ひとつ目は、ブルックスバンクアベニューにアンダーパスを設ける事業であり、これによって鉄道輸送の能力が強まった。2番目は、ネプチューン/カーギルターミナルへ向かう道路の高架化であり、これによって鉄道の利便性が向上した。さらに3番目は、港湾地区の拡張に必要な鉄道用地を確保するために現在の道路を整備する事業である。最後の事業は、CNの鉄道を高架で越える道路の新設であり、これによって多くの自動車走行が可能になり、また騒音が軽減される。バラード入江の北岸は、南岸での機能を補うために歴史的に整備されてきた。しかし時間とともに設備の老朽化や非効率性が顕在化している。こうした点を解消するために、上述のような整備が進められた。

2. デルタポートとフレーザー河岸地区における整備事業

バラード入江のメインポートに対して、バンクーバーには外港としてデルタポートがある。デルタポートはフレーザー川の河口南方の太平洋、ジョージア海峡に面している。この外港は1970年に完成し、最初のターミナルが設けられた。1983年から84年にかけて第2期工事が行われ、1997年には第2ターミナルも設けられた。北アメリカ大陸で最大級の石炭ターミナルがあり、2010年には2,000万トンもの石炭が海外に向けて輸出された。現在は4,900万ドルを投資してさらなる拡張工事が行われており、実現すれば年間輸出货量は2,400万トンから2,900万トンに拡大するものと思われる。このデルタポートと連絡するために、ハイウエー1号すなわちトランスカナディアンハイウエーとハイウエー91,99号からそれぞれアクセスする道路も新設される(図3の㉖)。全長40km、4車線のこの道路の建設費用は

3.65 億ドルである。途中でフレーザー河岸のドック、CNのインターモーダルヤードなどがあるため、デルタポート以外の港湾活動にも貢献するところが大きい。この新設道路は、バンクーバー国際空港や、バンクーバー島へ向かうフェリー乗り場との連絡にも利用できる。

デルタポートはロバートバンクという大陸棚の上に埋め立てて建設された。このため、このターミナルから東へ向かう既設の鉄道はロバートバンク鉄道回廊という名前と呼ばれる。この鉄道ルートは全長が70kmで、途中で40か所近い踏切があったため交通渋滞を引き起こしていた。このうち9か所を選び、鉄道を高架化することで渋滞解消を実現することになった（図3の㉔）。整備事業に関わったのは、カナダ政府、ブリティッシュコロンビア州、地元自治体、CN、CPRなど4つの鉄道会社、それにバンクーバー港湾局である。総工事費用は7,500万ドル。これによって鉄道の運行が能率化したほか、地元の地域社会もメリットを受けることができた。

フレーザー川にはアナシスアイランドという中洲がある。I-3で述べたように、中洲の上流側にオートターミナルという輸入車を荷揚げして検査をするターミナルがあり、1997年から操業している。扱う自動車の種類は多く、小型車から重量車両まで多岐にわたる。検査以外にアクセサリ装備、修理なども行う。日本のホンダ、日産、三菱や、韓国のヒュンダイ、キアなどアジアからの輸入車は、スウェーデン資本の多国籍企業WWLによって荷揚げされている。このアナシスアイランドの道路改良（交差点）にも180万ドルが投じられた。

類似の整備事業はアナシスアイランドから西へ延びるウエストミンスター・ハイウエーでも実施された。ここは行政区としてはリッチモンド市に属しており、550万ドルの道路整備が港湾へのアクセス改良を目的に実施された（図3の㉕）。東西方向のウエストミンスター・ハイウエーから南に折れてフレーザー川に向かうと河岸のフレーザーワーフに至る。ここが輸入自動車の荷揚げを行う第2の拠点である。Fraser Wharves Limitedは1971年からここで自動車輸入業務を始め、現在はトヨタ（レクサス、サイオンを含む）、マツダ、スズキ、日野のいずれも日本車、それにGMの自動車を取り扱っている。アナシスアイランドもフレーザーワーフも、河岸港湾であるため潮風による自動車へのダメージとは無縁であることをセールスポイントにしている。

3. プリンスルパート港湾と輸送・交通インフラの整備

プリンスルパートは、グランドトランク太平洋鉄道（Grand Trunk Pacific Railway）のカナダ西海岸ターミナルとして出発した。それは1910年のことであり、これをきっかけに一時は大型客船の寄港地や観光地として開発するプランが構想されたが、実現には至らなかった。その後はサケ漁など漁業や豊富な森林資源を背景とする木材業などを中心に産業が興された。しかし、アメリカとの間で漁業問題が起こったり、同じくアメリカとの間で林業をめぐる問題が紛糾したりしたため、経済的後退を余儀なくされた。人口は1990年代初頭をピー

クに減少の一途を辿ったが、2005年にコンテナふ頭が建設されたのを契機に、港湾と製材業が脚光を浴びるようになった。内陸部で産出する石炭や西部から運ばれてくる小麦を輸出する港湾としても認知されるようになり、重工業や観光業の分野でも発展の兆しが見られるようになった。もともとプリンスルパートはアメリカ軍が道路建設に関わったり、カナダの軍事基地が置かれたりするなど、東西冷戦時代は対ソ連の戦略的拠点のひとつとして位置づけられた。こうした戦略的位置が、アジア太平洋ゲートウエー・コリドー整備計画でも評価されている。

プリンスルパートの戦略的位置を熟知しているカナダ政府は、この港湾に投資を行って対アジア向けのゲートウエーとして育成していくことを決めた。2006年のハーパー首相の演説はそのような背景から行われたものであり、プリンスルパートの港湾機能の強化と、港湾と背後地域を結ぶ交通インフラの整備が主要プロジェクトの中に含まれる(図4)¹¹⁾。2007

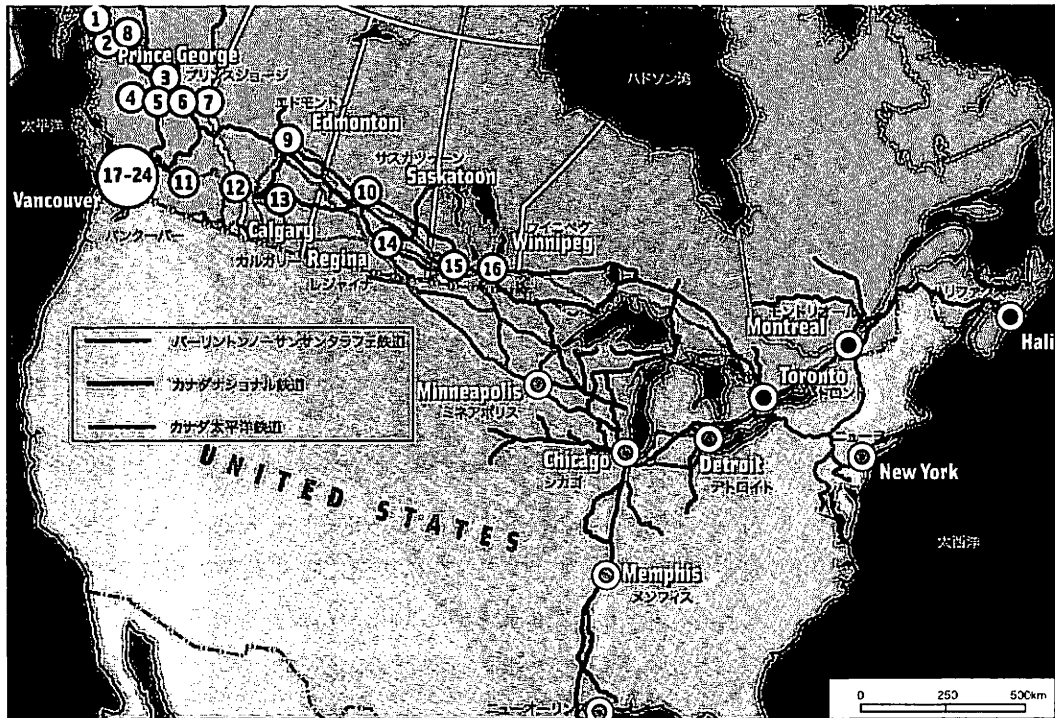


図4 カナダ全土にかかわるアジア太平洋ゲートウエー・コリドー整備事業と鉄道網

注：①Prince Rupert Port Container Security Program (2,800万ドル) ② Road, Rail and Utility Corridor, Prince Rupert (1,500万ドル) ③ Highway Improvements near Vanderhoof (100万ドル) ④ Ashcroft Terminal (500万ドル) ⑤ River Road, Prince George (280万ドル) ⑥ Twinning of Simon Fraser Bridge (1,610万ドル) ⑦ Highway 97 Upgrade near Prince George (690万ドル) ⑧ Grade Separations, British Columbia (240万ドル) ⑨ Highway 2 and 41 Avenue Intermodal Access, Edmonton (7,500万ドル) ⑩ Freeway Interchanges and South River Crossing Bridge (9,500万ドル) ⑪ Trans Canada Highway Upgrade (720万ドル) ⑫ Trans Canada Highway Upgrade (2.67億ドル) ⑬ 52nd Street SE, CPR Grade Separation and Western Headwaters, Calgary (3,450万ドル) ⑭ Global Transportation Hub (2,700万ドル) ⑮ Highway Interchange and Grade Separation, Portage la Prairie (2,100万ドル) ⑯ Centreport Way, Winnipeg (3,330万ドル)

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。

年に完成したフェアビュー・コンテナターミナルでは年間30万TEUの貨物が取り扱われている。総額6.5億ドルを投入して2014年に第2コンテナターミナルが完成すれば、取扱量は200万TEUにまで増えると予想される。コンテナターミナルに直接つながる大規模なオンドック鉄道施設がすでに整備されており、コンテナの積み換え作業の効率性はきわめて高い。現在の主な取り扱い貨物は小麦、大麦、トウモロコシなどの穀物、それに原料炭、一般炭、石油コークス、ウッドペレット、材木などである。

プリンスルパート港のターミナルに直接つながっているオンドック鉄道は、CNとCPRの両方でカナダ内陸部と連絡している。カナダ国内はもとよりアメリカのシカゴをはじめ主要都市地域ともつながっているため、北米主要地域とアジアを結びつける役割を果たしているといえる。プリンスルパートは、東アジアと北アメリカ西海岸の主要港湾を結ぶ航路延長の中でもっとも距離が短い。たとえば、横浜港からの場合、ロサンゼルスまでの所要日数が10.08日であるのに対し、バンクーバーは8.92日、プリンスルパートは7.92日である。このため、すでに述べたように、アジアからの輸出コンテナをアメリカ中西部まで届ける場合、プリンスルパート経由のCNを利用する場合と、ロサンゼルスを経由する場合は、ほとんど時間は変わらない。プリンスルパート港からアメリカへの輸送は中西部に限らず、CNを使えば1日後にはテネシー州のメンフィスにまで到達する。

アジア方面からプリンスルパートへ向けて輸出された貨物はこの港湾で鉄道に積み換えられ、北米市場に向けて運ばれていく。コンテナ輸送の問題点は、帰り荷がなければ空の状態でもコンテナを港湾に戻さねばならない点である。そこでCNはシカゴに600万ドルを投じてコンテナ積み換え用のターミナルを設置した。さらにブリティッシュコロンビア州内陸部の交通の要衝であるプリンスジョージに林産製品用複合一貫輸送ターミナルを建設した。これらのターミナルに集められた穀類や林産物をコンテナに積み込んでプリンスルパートまで運び、さらにその需要地であるアジアに向けて輸出する。アジア太平洋輸送ルートの整備事業では、プリンスルパートと内陸部との輸送ネットワークの強化を図るために、鉄道の側線の整備やハイウエー利用の利便性の向上など、いくつかの事業に連邦政府や州政府が投資を行っている。いずれも、プリンスルパート港の将来性を見越した投資である。

V 内陸部における輸送ルートの整備と港湾の組織再編

1. 内陸部における輸送ルートの整備

アジア太平洋ゲートウエー・コリドーの整備は、ブリティッシュコロンビア州内に限定されない。同州の東側に位置するアルバータ州、さらにその東側のサスカチュワン州でも実施されている。アルバータ州ではエドモントンにおいて、ハイウエー2（クイーンエリザベス

2) と市内を走る 41 アベニューが交わる場所でインターチェンジが新設される¹²⁾。南北方向に走るハイウエー 2 はエドモントンとカルガリーを結んでおり、並行するように CPR の鉄道も走っている。これまではこれら 2 つの幹線交通路に遮断されて 41 アベニューは東西に分断されていた。それを高架式のインターチェンジを設けることで主要幹線と地元道路が立体的に交差するようにし、交通の利便性を高める (図 4 の⑨)。この事業にあわせて CPR のインターモーダル施設が中心部からこの近くに移転することになったために、結果として貨物輸送の面でも効率性を高めることができた。

同じアルバータ州のバンフにおいて、ハイウエー 1 の拡幅が実施されたため、輸送能力が高まった。バンフはカナディアンロッキーの観光地としてよく知られたところであるが標高が 1,463m と高く、地形条件のためハイウエーの道路幅が広くなかった。周辺には貴重な動物が生息しており、植物への環境悪化も懸念される場所である。こうした条件下で総額 2.7 億ドルが投下され、交通条件の改善が行われた (図 4 の⑩)。このうち 3,700 万ドルがアジア太平洋ゲートウエー・コリドー事業によるものである。動物を保護するためにハイウエーの上や下に通路を設けて動物が自由に移動できるようにするなど、自然環境の保護を重視した整備が行われた。ハイウエーの改良は貨物輸送の便益向上のためだけでなく、観光客の増加などにも寄与すると見込まれる。

サスカチュワン州ではサスカトゥーンの市街地南西部で環状線の立体交差化と橋の建設が実施された。9,500 億ドルの投資であり、これによって近くにある CN のインターモーダル施設へのアクセスも向上した (図 4 の⑪)。この施設はカナダの西海岸地方と同じく東部地方を結びつける中継的な位置にある。サスカトゥーンを取り囲むように走るサークルドライブとの連絡がよくなれば、市の内外との間で貨物輸送がこれまでよりしやすくなる。サスカチュワン州の州都レジャイナの西部郊外ではハイウエー 1 号と 11 号を連絡するピンキーロードの延長工事が実施される (図 4 の⑫)。これには CPR のインターモーダル施設の拡張とカナダの有力流通業 Loblaw 社の物流センターの新規立地を誘発するねらいがある。グローバルトランスポートेशनハブとしてこの地区一帯が整備されれば、サスカチュワン州南部とアジア太平洋地域との結びつきは強くなる。

サスカチュワン州の東隣のマニトバ州のポルテージ・ラ・プレーリーは、州都ウイニペグの西に位置しており、鉄道網の拠点になっている。ここにはハイウエー 1 が東西に走っているのに加えてハイウエー 16 (イエローヘッド・ハイウエー) も通っている。総額 2,100 万ドルを投じてインターチェンジを建設するほか、鉄道が道路交通の障害にならないように高架道路を設けることになった (図 4 の⑬)。マニトバ州ではウイニペグの国際空港に近いセンターポートカナダへのアクセスに対して総額 3,330 万ドルが投資された (図 4 の⑭)。このうち連邦政府の負担は 1,016 万ドルである。センターポートは国内では唯一の内陸部の港湾であり、北米はもとより南米、アジアなどとの国際貿易をターゲットに、優遇措置を講じて企業による国際取引を奨励している地区である。鉄道、道路、航空という 3 種類の輸送手段

が結びついたこのセンターへのアクセス向上は、アジア太平洋地域との間の貨物取引にも寄与する。

2. 旧港湾の合併によって生まれたポートメトロバンクーバー

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。合併が実現する前、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。地理的に近接する港で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。合併問題が起こったきっかけは、2006年に地元メディアがフレーザーリバー港で拡張・完成したフレーザー・サリー・ドックが十分機能していない点を取り上げたことであった。このドックで活動をするはずであったCPシップ社がフレーザー・サリー・ドックからバンクーバー港に拠点を移してしまったからである。移転先のバンクーバー港では能力が一杯であるのに、スペースが広げられたフレーザー・サリー・ドックでは、設備が遊んでいる。こうした矛盾の指摘から始まってカナダの連邦政府が動き、現状の問題点を整理させ、最終的に2008年に3つの港が統合する方向へと導いた。

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。バラード入江の両側から始まった港湾活動は、太平洋に直接面したロバートバンクでの新港デルタポートへと拡大した。これにともない、古い港湾地区では港湾機能と直接関係のないサービス、文化、観光的功能のウエートが強まっていった (林, 1988)。今回の合併によりフレーザー川の下流兩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が新たに管轄区域に含まれるようになった。さらにバンクーバー国際空港の北側に広がる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問題点に対するメディア側からの指摘であった。しかし背景には、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国内全体の意識変化があった。天然資源に恵まれたカナダは、これまでも日本を筆頭にアジア諸国が必要とする資源・エネルギー、食料、木材などの輸出を増やし、見返りに各種の工業製品を多く輸入してきた (高橋, 2005)。貿易をさらに拡大することで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現在、CCIP

と DTRRIP という 2 つの主要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、港湾設備を強化する事業である。具体的にはデルタポートのコンテナ取扱量を 60 万 TEU 増やすのに加えて、さらに 240 万 TEU の取り扱いが可能な第 2 ターミナルを新設するというものである。DTRRIP は Deltaport Terminal Road and Rail Improvement Project の略称で、鉄道、自動車によるデルタポートへのアクセスを強化する事業である。これらの事業については IV-2 ですでに述べたので、ここでの説明は省略する。

3. ポートメトロバンクーバー港湾就業者の空間的分布

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で就業する人々のおよその総数は、45,200 人である¹³⁾。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。9.7% に当たる 4,400 人が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 600 人はその他の港湾サービスに従事している。総計で 45,200 人を数える就業者のうち 77.7% に相当する 35,100 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就業者のうち 20% 以上が、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ブリティッシュコロンビア州内での就業者であり、7,000 人は同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、ケベックの各州で 1,000 人が働いている。

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も支えられている。こうした事実是一般には注目されにくいだが、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点には目を向ける必要がある。地元就業者のうち 13,900 人は行政区でいえばバンクーバー市内での就業者である。ノースバンクーバー (3,500 人)、リッチモンド (5,200 人)、デルタ (3,300 人) は、旧バンクーバー港区域での就業である。ニューウエストミンスター (3,100 人)、サリー (1,800 人) は旧フレーザーリバー港区域での就業である。行政区で見るとかなり細分化されるが、旧ノースフレーザー港区域に相当する区域にも就業者は散在している。

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。これは、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が西海岸の港湾を経て運ばれてくるカナダならではと考えられる。国土の西側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と送り出す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思われる。対アジア貿易を重視するカナダ政府は、こうした貿易システムをより強化するために既存港湾組織の再編を促した。メインランドを中心とする港湾就業者の分布は港湾活動の地域的ウェートを反映している。しかし、今後、合理化のための機能再編や新規機能の立地が進めば、こうした空間的特徴は変化していくと思われる。

おわりに

カナダ政府が進めているアジア太平洋ゲートウエー・コリドー整備事業について調べを進めていくと、貿易立国カナダの本質が見えてくる。この国は建国以来、ヨーロッパやアメリカとの間で行われる国際貿易によって経済や社会を発展させてきた。その本質的性格は現在も変わっておらず、東アジアの経済成長という新しい時代を迎えて、貿易の国際的つながりを拡大しようとしている。そのためには、輸送インフラとしての港湾と内陸部の鉄道、ハイウエー交通の整備が不可欠であり、戦略的と銘打った国家施策を国を挙げて実行しようとしている。国土面積の大きな連邦国家であるため、国家的スケールでのインフラ整備には多くの国費と多様な組織間の協力を必要とする。基本的なインフラはすでにできているため、政策としては既存インフラの拡充とレベルアップが目標となる。

カナダのこうした国家政策は、あらためていうまでもなく、国際的スケールから考える必要がある。NAFTA以降のカナダの経済的立場を考えれば当然であるが、国際経済と強く結びついたこの国の戦略的立ち位置に、再度目を向ける必要がある。戦略性は、アジアからの距離に有利性のあるプリンスルパートを活用してアメリカ南部にまで貨物を輸送する計画に典型的に現れている。ロバートバンクにデルタポートという新港を建設したのも、アジア太平洋と北米を強く結びつけることで多くの経済的富を国にもたすためである。その一方で、将来、船舶規模が大型化したりインド経済が発展したりすれば、東海岸の港湾の重要性が増すという戦略的読みも行われている。まさに、グローバルな視点や長期的視点に立った貿易戦略が練られていることに気づかされる。

ひるがえって東アジアの一角を占める日本の港湾戦略を見ると、その発想に大胆さが欠けているように思われる。2011年に国際戦略港湾として京浜と阪神の港を位置づけ、国家資金を集中的に投下することが決まった。これは韓国の釜山港や中国の上海港が東アジアのハブ港として日に日に力を付けている現実を前にして対抗的に講じられた政策である。釜山港、上海港の地位向上は、製造業の多くが日本からこうした国に移動した結果の反映とも思われる。しかし、かつてはカナダにとって2番目に重要な貿易相手国であった日本を尻目に、中国、韓国が対カナダ貿易で大きな利益を上げている現実を目をやると、日本の製造業や港湾政策はこれでよいのかと自問せざるをえない。

カナダ西海岸のメインランドでは歴史を異にして発展してきた3つの港湾が国家政策の下で合併した。カナダ政府は、本格的な港湾の歴史が30年足らずのプリンスルパートを戦略的港湾として大きく育てようとしている。東京、横浜、川崎、千葉、あるいは大阪、神戸といった港湾が近いところで互いに競争する必然性があり続けるのか。ポートメトロバンクーバーの港湾再編から示唆を受けるところは少なくない。国内事情で最適の港湾が国際戦略上でも有利であるとは必ずしもいえない。プリンスルパートを活用してアメリカ市場をねらうように、国内の既存港とは別の港湾を新たに設けて東アジア諸港からの貨物を集めるなどといった国際戦略もアイデアとしてはありうる。海洋船舶の大型化はまさしくそのようなアイデアの実現性と結びつく。国際航空の分野で起こったハブ空港集中化と同じことが海上交通の分野でも起こる可能性を否定することはできない。

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。
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 (2007) : 『都市交通地域論』 原書房。
林 上 (2012) : カナダの自然環境—楯状地・平野・山脈からなるブロック—, 飯野正子・竹中豊編 『現代カナダを知るための57章』 明石書店 所収。

引用 URL

- 1) <http://www.portmetrovancover.com>
- 2) <http://www.infrastructure.gc.ca/plan/plan-eng.html>
- 3) <http://www.conferenceboard.ca/>
- 4) <http://www.canadagateways.gc.ca/media/documents/en/NationalPolicyFramework.pdf>
- 5) <http://www.fin.gc.ca/ec2006/pdf/plane.pdf>
- 6) <http://www.asiapacificgateway.gc.ca/>
- 7) <http://www.canadagateways.gc.ca/media/documents/en/NationalPolicyFramework.pdf>
- 8) <http://www.tc.gc.ca/eng/mediaroom/backgrounders-windsor-essex-6871.htm>
- 9) <http://www.canadagateways.gc.ca/media/documents/en/NationalPolicyFramework.pdf>
- 10) <http://www.asiapacificgateway.gc.ca/apgci.html>
- 11) http://www.asiapacificgateway.gc.ca/investments/flashmap_e.html

- 12) <http://www.asiapacificgateway.gc.ca/investments/highway-2-and-41-intermodal-access-edmonton.html>
- 13) <http://www.portmetrovanancouver.com/about/factsandstats.aspx>

(2013年10月24日 受理)