

21世紀国際貿易港湾発展の研究（三）

田 育 誠

はじめに

「21世紀国際貿易港湾発展の研究」シリーズ論文は十五回に分け発表することとする。

- 第一回目 21世紀ヨーロッパ国際貿易港湾発展の研究
- 第二回目 21世紀アメリカ国際貿易港湾発展の研究
- 第三回目 21世紀カナダ国際貿易港湾発展の研究
- 第四回目 21世紀オーストラリア国際貿易港湾発展の研究
- 第五回目 21世紀ロシア・ブラジル国際貿易港湾発展の研究
- 第六回目 21世紀 UAE・インド・タイ国際貿易港湾発展の研究
- 第七回目 21世紀シンガポール・マレーシア・ベトナム国際貿易港湾発展の研究
- 第八回目 21世紀日本国際貿易港湾発展の研究
- 第九回目 21世紀韓国国際貿易港湾発展の研究
- 第十回目 21世紀台湾・香港国際貿易港湾発展の研究
- 第十一回目 21世紀中国上海・寧波国際貿易港湾発展の研究
- 第十二回目 21世紀中国大連・營口国際貿易港湾発展の研究
- 第十三回目 21世紀中国天津・唐山国際貿易港湾発展の研究
- 第十四回目 21世紀中国青島・連雲港・海西国際貿易港湾発展の研究
- 第十五回目 21世紀中国広州・深圳・北部湾国際貿易港湾発展の研究

本稿では、21世紀カナダ国際貿易港湾の発展について論述する。

1. カナダ産業経済貿易発展の概説

(1) 経済概況

カナダは21世紀に入り経済大国として活躍を続けており、経済成長及び国際貿易発展も注目されている。カナダの国土面積は隣国のアメリカよりも大きく、ロシアに次ぐ世界2位の国土面積（998万4670km²）を有する。海域面積は470万km²で、人口は2009年推計で3357万3000人であり、大半がアメリカとの国境沿いに居住している。2021年には3660万人を超えると推測されてい

る^①。アメリカとの国境から北へ300km以内が経済圏である。2009年の国内総生産(GDP)は1.3361兆 US ドル（世界9位）である。2000年～2009年の経済成長率は毎年概ね3%である。カナダが安定成長を維持できているのは資源に恵まれていることのほかに、アメリカ市場への依存脱却を目指してきた努力が効果を表しつつある結果といえよう。カナダは広大な国土に石油、天然ガス、石炭、ウラン、金、銀、銅、亜鉛などの豊富な天然資源を有し、主要工業製品は自動車、機械、造船、鉄鋼、紙製品、繊維製品などで、主要農産物は小麦、大麦、トウモロコシ、大豆、

牛肉などである。

産業は石油、非鉄金属などの豊富な鉱物資源や農業水産業を基盤に発展し、近年では製造業やサービス業がGDPの相当部分を占める産業構造に転換している。

カナダはアメリカと一体となった北アメリカ市場を形成しており、企業間の国境を越えた関係は深い。1994年1月に発効した北米自由貿易協定(NAFTA)によって、三カ国(カナダ・アメリカ・カナダ)、4.5億人の北アメリカ市場は、カナダの経済と貿易にとって大きな利点になっている。

資源の開発と輸出を行う一方で、近年は工業化が進展し高度技術製品を生産輸出しており、輸出はGDPの40%以上を占めている。国内市場に関しては、国土は広くても人口が少ないことから輸出依存度が高く、特にアメリカ市場への輸出依存度は極めて高く市場の多角化も進んでいる。

工業は自動車産業、ハイテク産業も発展し、経済活性化の原動力になっているが、規模的に大きく工業化が進んでいるのはオンタリオ州とケベック州である。

カナダ西部の資源豊富なブリティッシュ・コロンビア州とアルバータ州の経済はとりわけ飛躍的に拡大してカナダ経済中に占める比重が高まっており、マニトバ州、サスカチュワン州もこれまで以上の活性化を呈している。カナダ東部のニューファンドランド州、プリンス・エドワード島、ニューブランズウィック州、ノバスコシア州の4州を合わせた経済規模は、オンタリオ、ケベック両州の10分の1に及ばない。

製造業分野は1990年代から競争力を強め、自動車産業のみならず航空機、電気・電子機械機器などの成長が著しいが、アメリカ市場への貿易依存度が高く、アメリカ経済の動向に左右されやすい。しかしながら市場多角化を進め新規市場を拡大させてきた結果、近年になって輸出のアメリカ依存度は縮小する傾向にある。

(2) 貿易概況

カナダ経済はこれまで豊富な資源の開発と輸出によって生産財、消費財を輸入し資本流入を行うパターンによって支えられている。輸出はGDPの40%以上を占めていて貿易促進は経済の中核である。2008年の輸出入貿易額は9165億6800万カナダドル(以下「Cドル」と表示する。)に達し、1兆Cドルを超えるのも遠くはない状況である。

1970年代と2000年代の輸出構造を見てみると、林産物が17%から9%弱へ、農水産物が13%から7%弱へ、工業用原材料は26%から17%へと減少したのに対し、エネルギー製品が7%から15%へと増加し、機械機器が10%から22%強へと拡大するなど貿易構造は大きな変化を示している²⁾。

乗用車、トラック、自動車部品などの自動車関連製品は、1970年代からすでにカナダ経済を支える重要な産業であり、貿易の22~23%程度を占める最重要輸出製品である。カナダは大幅な工業化を図り、ハイテク技術の進歩により自動車関連の輸送機器のほかに、宇宙、防衛、通信、医薬、化学などの工業製品の輸出割合が増えて、貿易構造は大きな変化を遂げてきており今後とも高度技術を駆使した工業製品の輸出が伸展していくものと思われる。

カナダの貿易量は2005年から2008年までの間、プラス成長を示している。

輸出入総額を見てみると、2005年8172億900万Cドル、2006年8371億3700万Cドル、2007年8578億8700万Cドル、2008年9165億6800万Cドルである。2008年におけるカナダの貿易相手国のトップ10は、アメリカ、中国、日本、イギリス、メキシコ、ドイツ、韓国、フランス、ノルウェー、アルジェリアの順である。

カナダからアメリカへの輸出額の割合は縮小の傾向を示しており、2005年3658億300万Cドル(全輸出に占める割合は83.9%)、2006年3592億5400万Cドル(同81.6%)、2007年3559億100万Cドル(同79.0%)、2008年3755億2000万Cドル

(同77.7%)となっている。一方、アメリカからの輸入額を見てみると、2005年215億9600万Cドル(全輸出に占める割合は56.5%)、2006年217億4200万Cドル(同54.9%)、2007年2205億1200万Cドル(同54.2%)、2008年2270億8910万Cドル(同52.4%)とやはり漸減傾向が見られる。ここでカナダとその他の主要貿易相手国との貿易額の変化を見てみると、対中国：2005年367億3000万Cドル、2006年423億700万Cドル、2007年478億1800万Cドル、2008年529億9900万Cドル、対日本：2005年239億7000万Cドル、2006年247億4700万Cドル、2007年246億8000万Cドル、2008年263億2500万Cドル、対イギリス：2005年186億7500万Cドル、2006年210億1400万Cドル、2007年242億6700万Cドル、2008年254億8800万Cドルで、対メキシコ：2005年179億6100万Cドル、2006年203億9300万Cドル、2007年221億3700万Cドル、2008年237億4000万Cドルとなっている。

2008年、カナダの輸出入貿易額は9165億6800万Cドルで前年を6.9%上回った。主要輸出品は原油、天然ガス、自動車、自動車部品、航空機・部品、精油、木材、アルミニウム、紙、パルプ、通信機器類、医薬品などで、これら製品の輸出动向がカナダの貿易を大きく左右する。

カナダは工業製品では医薬品の輸出が好調に伸び続け、2007年には53億9400万Cドルを記録したが、2008年は52億3164万Cドルとわずかに減少した。アメリカが輸出の80%を占めているが、スイス、イギリス、チェコ、韓国、アイルランドも主要輸出相手国になっており、今後輸出の伸びが期待される分野である。2008年のカナダの主要輸出相手国は、アメリカ、イギリス、日本、中国、メキシコである。

カナダの輸入額は、2004年以降の国内経済の安定と企業の設備導入や消費支出の活発化により増加してきている。なかでも、原油の輸入が増え続けており、2008年は対前年比で41.4%増の341億135万Cドルを記録し、全体の8%を占めた。原油の輸入相手国はアルジェリア、ノルウェー、イギリス、アンゴラ、アメリカ、サウジアラビア、イラク、ロシアが中心である。ア

ルジェリアから76億9656万Cドル、ノルウェーから56億4096万Cドル、イギリスから51億8020万Cドルが輸入されている。

カナダの主要輸入品は工業品が中心であり、自動車・部品、通信機器類、航空機部品、医薬品、データ自動処理機器及び関連付属品・部品、IC デジタルなどがあげられる。2008年における乗用車の輸入は269億2541万Cドルで、主要輸入相手国は、アメリカ、日本、ドイツ、メキシコ、韓国である。携帯用データ処理機器の輸入の主要相手国は中国、マレーシア、アメリカ、日本であるが、なかでも中国は70%を占めている。

カナダの輸入相手国はアメリカを中心に、中国、メキシコ、日本、ドイツ、イギリス、アルジェリア、ノルウェー、韓国、フランス、イタリアが主要な10カ国である。特に中国からの輸入は急増し、2008年には対前年比11.2%増の426億1400万Cドルとで輸入相手国の2位となり、3位以下の国との差がますます拡大してきており、中国本土・香港・台湾を含めると470億5166万Cドルに達する。主要輸入品は、コンピューター関連機器・部品、携帯用電話関連機器、セミコンダクター、ゲーム類、音響機器類、衣料品、家庭用家具類、履物類、ラジオ・テレビ受像機、プラスチック製品、スポーツ用品、皮革製品、照明器具類、食器など広範囲に及んでいる。コンピューター関連製品は54億Cドルで、対前年比10.7%の増加であった。アメリカ、中国に次いでメキシコと日本が3位を争っている状況である。

カナダの州別貿易では、オンタリオ、アルバータ、ケベック、ブリティッシュ・コロンビアの4州が中心で、これらの州だけでカナダの輸出総額の86%を占め、また輸入総額でも91%を占め、カナダの貿易を支えている。

オンタリオ州はカナダの中で最も製造業が発達しており、アメリカへの主力輸出製品である自動車・部品・付属品の輸出が46%を占め、2008年の輸出は1885億3500万Cドルで、カナダの輸出総額の39%を占めている。同州は国内で人口が

一番多く、消費州であるとともに工業州でもあることから輸入も多く、カナダの輸入総額の約60%を占めており、2008年には2418億2100万Cドルを記録した。

ケベック州はカナダの輸出総額の15.5%を占め、また輸入総額は17.5%を占めている。2008年の輸出額は709億4881万Cドル、輸入額は783億7890万Cドルであった。主要輸出品はヘリコプター、ターボジェット機、バイオ関連製品、通信関連機器などの工業製品のほかに、紙、銅、錫、豚肉等食品の輸出を行っている。ブリティッシュ・コロンビア州も木材、紙パルプなど森林資源などを中心とする輸出上位州であり、2008年の輸出額は対前年比21.3%増の50億5042万Cドルであった。

カナダにとって日本は極めて重要な貿易相手国となっている。日本との貿易状況を見てみると、2006年：輸出額94億1600万Cドル、輸入額153億2600万Cドル、2007年：輸出額92億2300万Cドル、輸入額154億5800万Cドル、2008年：輸出額110億900万Cドル、輸入額152億3500万Cドルであった。

これまでカナダから日本への輸出の中心は木材、石炭、パルプ、菜種、小麦、肉などの資源や農林水産物であり、一方日本からの輸入は自動車、自動車関連製品、コンピューター、集積回路等の機械類などの工業製品という貿易構造であったが、近年ではカナダから日本への輸出は、ジェット機、コンピューター・チップ、燃料電池技術、機械機器など高度技術製品が増加している。

2007年、カナダの農産品、食料品の輸出総額は316億400万Cドルであった。主要な輸出相手国は、アメリカ（173億1700万Cドル）、日本（27億2400万Cドル）、メキシコ（13億Cドル）、中国（10億2900万Cドル）、インド（4億4500万Cドル）、ベルギー、インドネシア、韓国、香港、イタリア、イギリス、ベネズエラ、パキスタン、スリランカである。同年、カナダの農産品、食料品の輸入総額は254億1300万Cドルであった。主要な輸入相手国は、アメリカ、メキシコ（11億9100

万Cドル）、フランス（7億2400万Cドル）、イタリア（7億500万Cドル）、ブラジル（6億7000万Cドル）、オーストラリア、中国、ニュージーランド、イギリスである。

(3) 鉱業概況

カナダは世界の主要な鉱物生産国のひとつで約60種類の鉱産物を有し、それは経済発展にとって重要な役割を果たしてきている。カナダのウラン、亜鉛、カリウム鉱石の輸出量は世界1位、ニッケル、カドミウムの生産量は世界2位、ブラチナ、銅、鉛、コバルト、チタニウム、モリブデンの生産量は世界5位である。カナダの鉱産物生産の約80%はオンタリオ州、ケベック州、ブリティッシュ・コロンビア州、サスカチュワン州、大西洋岸のニューファンドランド州の5州が占めている。カナダ全土には300余りの鉱山が存在する。

鉱業がGDPに占める割合は4%以下に過ぎないが輸出に占める割合は15%弱であり、カナダの地域経済を支える重要な産業である。鉱産物生産及び精錬、加工等を含めると全体では600億Cドルを上回っている。2007年の鉱産物生産額は対前年比19%増の403億7538万Cドルと大幅な伸びを見せた。同年の金属鉱産物は同25%増の263億4487万Cドル、非金属鉱産物が同13%増の112億6953万Cドル、石炭は27億6098万Cドルであった。鉱産物総生産量の3分の1はニッケル、銅、鉄鉱石、ウラニウム、金などの金属鉱産物が占める。

2007年の主要鉱産物の生産量（生産額）は次のとおりである。鉄鉱石3315万8300トン（25億1210万Cドル）、銅57万7300トン（45億3320万Cドル）、石炭6954万1000トン（27億6100万Cドル）。石炭については、ブリティッシュ・コロンビア州の生産量は2605万トンであった。なお石炭の45%は輸出されており、2007年の輸出量は3086万トンであった。

2007年、主要生産州における鉱産物生産額は次のとおりである。オンタリオ州106億7512万C

ドル、ブリティッシュ・コロンビア州56億7159万Cドル、サスカチュワン州58億3156万Cドル、ケベック州55億1578万Cドル、ニューファンドランド州50億1964万Cドル。

(4) エネルギー業概況

カナダは豊富なエネルギー源の保有国で、石油、天然ガス、ウラニウムなどは世界でも有数の生産、輸出国である。カナダの原油推定埋蔵量はアルバータ州のオイルサンドを除いて55億バレル以上と見込まれ、産油量も年々増加してきている。2004年以降、オイルサンドを除く原油生産量は240～260万バレル／日が維持されてきており、2007年には275万バレル／日を記録した。オイルサンドの産出については、2006年は113万2000バレル／日であるが、将来的には、2015年には330万バレル／日、2020年には435万9000バレル／日を産出してカナダの原油全産出量の82%を占めるにいたるとカナダ石油生産者協会は予測している。オイルサンドはまだ採算が取れる段階にはないが、将来技術開発が進んで石油市場が拡大すれば有望なエネルギー資源となる。原油の推定埋蔵量はオイルサンドを含むと1800億バレルにも及び、いずれサウジアラビア、イラクに次いで世界3位の産油国になるといわれている。カナダは産油国ではあるもの産油地と消費地とが距離的に離れていることもあって、産油地からアメリカ中西部の工業地域に輸出されており、カナダの工業地域では輸入する構造になっている。

カナダの天然ガス産出量はアメリカ、ロシアに次いで世界3位で、2006年の産出量は171億5000万立方メートルであった。天然ガスの主要産出州はアルバータ、ブリティッシュ・コロンビア、サスカチュワンで、アルバータ州の産出量は全体の83%を占めている。カナダ全体の埋蔵量は確認されただけで1兆7000億立方メートルであり、未確認量としては8兆7000億立方メートルに及ぶとされる。

(5) 製造業概況

2007年、カナダの全産業のGDP総額は1兆2243億1500万Cドルであるが、そのうち製造業は15.1%を占めている。製造業はアメリカとの国境沿いのオンタリオ、ケベック両州を中心とする地域に集中している。業種は多岐にわたるが特に自動車関連産業が中心であるためアメリカ経済の動向を受けやすい。

製造業の中心は輸送関連機械機器、金属加工、食品、化学品、機械機器、木製品・紙などである。自動車及び自動車部品産業を中心とする輸送関連機械機器は、カナダにとって最も重要な産業である。2007年第3四半期のGDPは354億8100万Cドルで全産業のGDP総額の2.9%、製造業中の19.1%を占めていたが、2008年第3四半期では前年同期比13%減の308億5100万Cドルとなっている。輸送関連機械機器の中には航空機・部品も含まれているが、その生産額は上昇しており、2007年の66億Cドルが2008年には77億6200万Cドルに伸びている。2007年の金属加工の生産額は26億3400万Cドルであった。

製造業の主力州はオンタリオ、ケベックであり、両州を合わせた製造業出荷額はカナダ全体の4分の3を占めている。自動車産業をはじめとする機械産業を有するオンタリオ州が最も有力で、カナダ全体の約50%を占めていて、次いでアルバータ州、ブリティッシュ・コロンビア州と続く。

カナダの自動車製品は北アメリカの総生産量の16%を占め、日本、中国に次ぐ世界有数の自動車製品輸出国である。カナダにはアメリカの自動車企業のほかに、日系自動車企業など世界有数の企業がある。乗用車・商用車の組立工場及び自動車部品工場は17万人以上の直接雇用労働者が働く国内最大の製造業部門である。自動車生産台数を見てみると、2006年208万1000台、2007年225万3000台であった。

カナダは世界有数の航空宇宙、防衛産業の生産国で400社以上の企業と7万5000人の熟練労働者を擁し、全生産量の77%以上が輸出されてい

る。世界の航空宇宙産業のリーダーとして急速に成長し、輸出の85%以上はアメリカ向けである。カナダの宇宙産業の大手としては、ABB ボーソン社、ブリストル社など10社があり、宇宙産業全体では6000人以上の高度熟練者、2000近い技術開発の専門家がいる。

情報通信産業分野には世界の多くの企業がカナダのICT専門技術を認めて進出している。IBM社、アルカテル社、エリクソン社などの情報通信関連企業がカナダのビジネスパートナーとして密接な関係を確立している。

カナダは石油と天然ガス生産で世界3位である。カナダの石油・ガス産業は、今後200年間にわたって原油を北アメリカ市場に向けて供給できる能力を持っていると見られている。

カナダは世界最大のオイルサンド備蓄を誇り、海上備蓄が開発され始めている。また世界最大の石油・ガス機器市場への参入地点にもなり、北アメリカのエネルギー市場において石油・ガス機器、テクノロジー、サービスの供給国として重要な役割を果たしている。カナダ政府によれば、今後20年間にわたり大西洋岸の海上における資源発掘等の資金として550億Cドルが注ぎ込まれるとのことである。またカナダ北部やブリティッシュ・コロンビア州での石油・ガス産業に対する関心も高まっている。造船業界はカナダの石油・ガス機器やサービスへの大きな市場になると見られている分野である。

カナダの医療機器産業界には、約2万2000人の高学歴で技術水準の高い労働力を有する約500社の製造企業が存在し、連邦政府の支援のもとで成長を続けている。医療機器の輸出も増加しており、特にアメリカが主要な輸出市場ではあるが、EU諸国や日本の市場への輸出も伸びている。カナダの医薬品産業は世界でも8番目に大きい医薬品市場を有するが、国内医薬品市場も年々伸びている。カナダは世界でも2番目にバイオ技術関連の会社が多い国であり、生物医薬品会社は治療薬開発に際してそれらの会社の能力を活用できる。

カナダの造船業界はフェリー、貨物船、砕氷

船などを建造しており、バンクーバー港、ケベック港、セント・ジョン港、ハリファックス港などに造船所がある。

2. カナダ国際貿易港湾発展の概説

カナダの人口は世界の0.5%を占めるにすぎないが、その輸出額は世界の4%を占めており、輸出はカナダ経済にとって極めて重要である。カナダは世界9位の貿易国である。貿易のうち工業製品は輸出貨物の半分以上を占め、鉱産物の輸出は全輸出の19%を占める。

カナダの最大の貿易相手国（陸上）はアメリカである。2006年の主要な貿易相手国と全体に占める割合は次のとおりである。輸出：アメリカ81.6%、EU6.6%、日本2.1%。輸入：アメリカ54.9%、EU12.4%、中国8.7%。2008年の主要輸出品目は、エネルギー製品、自動車・同関連製品などであり、また主要輸入品目は機械、自動車・同関連部品などである。このうちアメリカへの輸出は78%、一方アメリカからの輸入は52%であり、アメリカへの依存度が高い。2009年の対アメリカの輸出入状況は次のとおりである。輸出：機械類、コンピューター、内燃機関、自動車、航空機部品、鉄鋼など。輸入：機械類、航空機類、肉類、集積回路など。

カナダは世界有数の海洋大国、海運大国そして港湾大国である。水上輸送はカナダ経済及び社会生活の面で重要な役割を果たしている。

カナダの海岸線（沿岸諸島を除く。）は全長5万9509kmあり、セントローレンス湾からスベリオル湖西端までの約3700kmに及ぶセントローレンス水路（セントローレンス川は「カナダの母なる川」と呼ばれる。）は、大西洋岸からアメリカ中西部までの大水上輸送路であり、世界最大級の内陸水路である。水路を使って大型船舶でも大西洋から五大湖の各港に達することができる。カナダ国内には多くの湖があり、水上輸送は鉄道及び陸上輸送と直接結びつくことによって輸送手段網を充実させることができる。

カナダの鉄道は国内全体で年間2億7000万ト

ンの貨物を取り扱うことができる。鉄道は、バンクーバーからハリファックス、モントリオールからアメリカのニューオーリンズ、そしてカルガリーからアメリカのヒューストンまで及んでおりその総運行距離は5万3000kmをカバーしている。また国道の総延長距離は90万kmである。

2005年のアメリカ・カナダ両国を合わせたコンテナ取扱量は4600万 TEU (対前年比8.3%増)で、このうち西海岸は55%、東海岸は41%という割合である。またカナダ単独で見ると、合計取扱量は416万3424TEU (対前年比6.1%増)で、このうちバンクーバー港は176万7379TEU、モントリオール港は125万460TEU、フレイザー港は37万2844TEU となっている。

2006年の統計によれば、水上貨物総取扱量は4億7840万トン (対前年比1.8%増)で、このうちカナダ港湾局 (Canada Port Authority=CPA) の管轄下にある19港における取扱総量は2億5370万トンであった。水上貨物総取扱量のうち、カナダ国内は7000万トン、対アメリカは1億2950万トン、また対海外は2億890万トンであった。貨物取扱量が多いのはバンクーバー港で全体の16.1% (7940万トン)を占め、次いでモントリオール港2510万トン、セント・ジョン港2490万トンの順となる。また貿易面で見ると、輸送手段として海上輸送が占める割合は47%である。

海上輸送による輸出ではアメリカ向けが188億Cドルと圧倒的なシェアを占め、次いで対日本 (81億Cドル)、対中国 (67億Cドル)、対イギリス (37億Cドル)、対韓国 (25億Cドル) の順となっている。一方輸入では近年中国からの海上輸送が増加しており、2006年には対前年比17.5%増の150億Cドルを記録している。中国のほかの主要相手国は、日本 (54億Cドル)、ドイツ (54億Cドル)、ノルウェー (43億Cドル)、アルジェリア (3525億Cドル) である。

アメリカ・カナダ間の貿易量が増加するにつれて、セントローレンス水路による貨物輸送はますます増加しており、西部のバンクーバー港はカナダ最大の港としてアジア諸国との貿易の玄関口となり輸送貨物取扱量は全体の約5分の

1を占めている。また東部では欧州との主要玄関口となるモントリオール港及びセント・ジョン港が中心となっている。

カナダの三大都市はいずれも港湾大都市である。すなわち、トロントは人口551万人、モントリオールは370万人、そしてバンクーバーは229万人を擁する (人口はいずれも2009年推定による)。カナダの商業港は全部で300港以上あるが、そのうちバンクーバー港、トロント港、モントリオール港、ケベック港、サンダーベイン港、フレイザー港、ハリファックス港、セント・ジョン港など19の主要港が国内及び海外との貿易拠点となっており、カナダ港湾局の管轄下にある。国内に散在する湖には小さな港があるが、これらの港は遠隔地間における物資輸送手段となりトランス・カナダが管理している。主要な港のうちでもバンクーバー港・モントリオール港両港を合わせた収入はカナダ港湾局の管轄下の55%を占めている。

2003年の北アメリカ大陸のコンテナ港上位15港のうちカナダは上位3港を占めている。すなわち、1位はバンクーバー港153万9058TEU (対前年比5.5%増)、2位はモントリオール港110万8837TEU (対前年比5.1%増)、3位はハリファックス港54万1650TEU (対前年比3.3%増) である。

3. カナダ主要国際貿易港湾の発展

(1) バンクーバー港

バンクーバー港は太平洋に面しており、アジア諸国から北アメリカ大陸に一番近い、いわば北アメリカの玄関口であるといえよう。シアトル港まで126カイリ、中国上海港まで5100カイリの位置にある。

バンクーバーはトロント、モントリオールに次ぐ都市で、都会の魅力に自然がバランスよく調和し、西海岸特有の過ごしやすい気候に恵まれた美しい街である。人口の29%は中華系であり、日系人も多い。バンクーバーが属するブリ

ティッシュ・コロンビア州には2006年、外資系企業が1474社あり、うち日系企業は157社である。

バンクーバー港は先述のような位置関係から日本の海運会社の北アメリカ航路寄港地や発着地となっている。

バンクーバー港は北アメリカ国際貿易の三大港湾のひとつである。水深の深い天然の良港で冬季も凍結しない。北アメリカ地区で最先端のコンテナ港湾設備を備えている。最優秀の港区運搬施設と鉄道運送施設があり、海上から貨物が陸揚げされると直ちにカナダ大陸横断鉄道などによりカナダ各地及びアメリカの主要な目的地に輸送することができる。

バンクーバー港はカナダの代表的な港湾である。西部海岸の主要な海運センターであり、北アメリカ第2位の拠点港湾として世界的にも注目される大型国際貿易港湾である。本港は世界的に見てもいまだ成長期にある港湾である。

バンクーバーは、北アメリカにおける基地として内陸地の広大な地域の経済的集中化を可能としいわゆる「後背地の位置」との関係により急速な発展を見せてきている。太平洋岸がカナダの交通システムの最重要地点であることから急速に西部地域の拠点となり高度な経済的機能を獲得し、特に財政上の措置が加わったことによりその魅力が高まり、モンリオールに次ぐ拠点都市バンクーバーへ向けて産業機械、電器、化学工業、造船、印刷、木材、肉類加工などが集中し、港湾貨物取扱量が増加することとなったのである。

バンクーバー港区内には水深15mの埠頭が20カ所以上（埠頭の延長は12km余）あり、バースは60余ある。水深の深い石炭輸出埠頭と旅客ターミナルもある。

バンクーバー港は3万人以上の雇用を創出している。内訳を見てみると概ね次の5つの分野に分けられる。すなわち、①2万1000人に及ぶ同港最大の雇用を生み出す海上貨物分野、②5600人の雇用を生み出す客船クルーズ分野、③造船・修理分野、④港湾施設分野、⑤その他の分野である。そして、これらに関連して生み出される

雇用を含めると実に6万2000人の雇用を創出しているのである。ちなみにバンクーバー港と横浜港、中国の大連港、天津港は姉妹港の関係を結んでいる。

バンクーバー港は北アメリカ大陸では5位の取扱量を誇るカナダ最大の商港である。また世界で最も重要な小麦輸出港のひとつであり毎年輸出する小麦は約800万トンである。その他の輸出品は石炭、鉄鉱、木材、紙、魚製品、工業製品である。一方輸入品は、コーヒー、ココア、砂糖、鉄鋼、セメント、工業製品である。

2006年の貨物取扱量は対前年比4%増の7940万トンである。91万人の旅客を取り扱い、入港した外国船は10万隻以上に達する。

2007年の貨物取扱量は約8300万トンで、そのうち95%が外国貿易貨物であり、石炭、肥料、穀物等のバルク貨物が約70%を占める。コンテナ取扱量実績は対前年比4.5%増の230万TEUで過去最高であった。中国向け貨物の取扱量が順調な伸びを示した。また275隻のクルーズ船の入港があり、乗降客数は約95万人であった^③。

2008年、バンクーバー港は周辺の北フレーザー港及びフレーザー川港と合併して、ポート・メトロ・バンクーバー（Port Metro Vancouver）として新しく組織化された。現在、大バンクーバー港には25のターミナルがある^④。2008年のコンテナ取扱量は249万2107TEUであった。

バンクーバー港の長期開発計画の作成により「デルタポート」コンテナターミナルが2010年、拡張・供用開始されることとなっている。2010年の大バンクーバー港（バンクーバー港及びプリンス・ルパート港）の予想取扱貨物量は1億2980万トンである。このようにバンクーバー港は後発港である西海岸北部のプリンス・ルパート港からのチャレンジを受ける立場ではあるが、アジア諸国からの貿易ニーズは強くバンクーバー港及びプリンス・ルパート港の重要性はともに高いものがある。バンクーバー港は、2025年に向けて600~700万TEUの処理能力を目指して拡張計画を推進している。

(2) プリンス・ルパート港

新興の港湾プリンス・ルパート港はバンクーバー港から北西に約765km、アメリカアラスカ州とブリティッシュ・コロンビア州の国境に位置する。同港の主要な取扱貨物は石炭、穀類、木材などである。2007年の貨物取扱総量は対前年比36.8%増の1060万トン、バルク貨物は対前年比80%増の509万トン、そして穀類は約500万トンとなった⁵⁾。

プリンス・ルパート港は2007年10月にフェアビューコンテナターミナルが稼動し、また鉄道の効率改善化なども着々と進行している。カナダ連邦政府による「太平洋ゲートウェイ構想」では、バンクーバー港と並ぶ太平洋航路の玄関港を目指すこととなる。2008年のコンテナ取扱量は18万1890TEUであった。フェアビューコンテナターミナルは、岸壁を800m 延伸して2バースを追加して、処理能力を5万TEUから200万TEUに拡張する⁶⁾。第二段階の拡張工事は2010年から着手し2014年に完成する予定である。

プリンス・ルパート港は北アメリカで一番深い水深を有する天然の良港であり、冬季の凍結の心配もない。なお東京港、横浜港からプリンス・ルパート港までの輸送距離は、アメリカロングビーチ港までの輸送距離より3500km余も短い⁷⁾。アジア諸国からの輸送距離がバンクーバー港やシアトル港と比べて約500カイリ、またアメリカロサンゼルス港やロングビーチ港と比べて約1000カイリ近いことから航海時間の節約になるというメリットがある。つまりアジア諸国から見ると、カナダ太平洋岸の港は地理的な位置関係からアメリカ西海岸の諸港に比べて航海に要する日数が短く、その分燃料消費も少なくて済むという経済効果がある。

(3) モントリオール港

モントリオール港は、内陸部の河川商港であり、カナダ東部最大の港である。モントリオール港からケベック港までの距離は139カイリ、セ

ント・ジョン港までは1033カイリ、そしてハリファックス港までは986カイリである。また5本の鉄道がここで交差する。

2008年のコンテナ取扱量は対前年比7.2%増の146万500TEUで、貨物総取扱量は対前年比2.5%増の2660万トンであった。

(4) ハリファックス港

ハリファックス港はカナダ東海岸の商港であり、冬季にも凍結しない水深の深い天然の良港である。ここで鉄道と高速道路が連結する。ハリファックス港からアメリカのボストン港までの距離は391カイリ、セント・ジョン港までは542カイリである。港区内には水深20~42mのバースが23ある。また旅客ターミナルもある。2005年のコンテナ取扱量は55万462TEUであった。

(5) カナダの未来の国際貿易港湾

カナダ連邦政府は、港湾拡大と国際貿易発展のために壮大な「21世紀国家戦略的ゲートウェイ・貿易回廊構想」を発表した。その主要なもの挙げれば次のとおりである。すなわち、①ハリファックス港を中心とした「太平洋ゲートウェイ」構想、②セントローレンス水路とモントリオール港を中心とした「オンタリオ・ケベック大陸ゲートウェイ」構想、③バンクーバー港、プリンス・ルパート港を中心とした「アジア太平洋ゲートウェイ」構想である。カナダ連邦政府はなかでも、「アジア太平洋ゲートウェイ」構想を最重要と位置づけている。2000年以来高度成長を持続するアジア諸国からの貿易ニーズは強まっており、このままではカナダ西海岸の港湾容量は逼迫する状況が予測されている。また今後バンクーバー港の独占体制が崩れて、バンクーバー港とプリンス・ルパート港の両港間に競争関係が発生することも想定される。そうした場合、両港は利用者から地理的、経済的、国際的関係などの諸観点からその優位性を比較される立場となる。優位性比較に際してはやはり

経済的要因が決定的であろう。すなわち商慣習、港湾の経営、運賃、海上と陸上との連携の便宜性などが考察の対象となる。大きな流れとしてはカナダ西部におけるバンクーバー港の独占的時代から両港連合の時代に移り、両者が協力しながら競争する動態の大港湾体制を形成していくこととなる。カナダは官民一体となり北アメリカ向けの貨物の誘致を図り、北アメリカにおける物流ハブとしての位置の確固を目指すこととなる。カナダ連邦政府は世界レベルでのサプライチェーンの構築を挙げ、主要消費地であるアメリカに隣接するカナダはアジア・北アメリカ間の大中継貿易港で中心的役割を担っていくとの強い意志を表明したものである。ところで、新しい「ゲートウェイ」(Port Metro Vancouver)の状況であるが、カナダ連邦政府主導のもと、2006年から「アジア太平洋ゲートウェイ・輸送ルート整備計画」をスタートさせ、西部の4つの州政府、港湾、空港、鉄道会社、航空会社などが官民一体となって、インフラの整備、改善などを中心とした物流の「ゲートウェイ」化を推進している^⑧。その投資額は連邦政府及びブリティッシュ・コロンビア州、アルバータ州、サスカチュワン州、マニトバ州の4つの州政府に民間を加えると既に1.36兆円に上り、今後7年間で330億Cドル(約3兆9500億円)を同構想に投資していく方針とされる。投資対象は港湾、ハイウェイ、鉄道など多岐にわたり、港湾関連ではバンクーバー港のデルタターミナルの拡張やロバーツバンク地区の鉄道路線立体交差化などが含まれる。

カナダはアジアの港湾事業を最も重視している。カナダ大使館・同領事館主催の「アジア太平洋ゲートウェイフォーラム」が2008年に神戸市で開催され、カナダ運輸省、プリンス・ルパート港湾局、バンクーバー港湾局などの代表者が講演した。講演のなかでは、アジアとの通商拡大を見込んでカナダ西岸で進めている物流インフラの整備などが説明された。カナダ運輸省のマイケル・A・ヘンダーソン太平洋地域局長は「貿易の中心となるアジアとの経済交流の拡大は

カナダにとって最重要のプロジェクトであり、連邦政府も積極的に支援している。」と国際物流を重視する同国の方針を強調し、活発な経済成長を見せるアジア地域と北アメリカ内陸部との「戦略的貿易回廊」の確立に邁進する姿勢を強く印象づけた。この巨大な港湾発展戦略の核となるアジアの貨物の受入れ港であるバンクーバー港とプリンス・ルパート港は先述のように他の西岸港に比べて経済的優位性を有する^⑨。バンクーバー港とプリンス・ルパート港は2020年までに港湾能力が増強されることとなっている。すなわち、両港を合わせてコンテナ取扱能力を3.5倍とするために港湾の拡張を急いでいる。カナダ連邦政府は2020年までにブリティッシュ・コロンビア州全体でコンテナ取扱量900万TEUの達成を狙っている。その量は、2020年に5300万TEUと予想される北アメリカ西岸の取扱量全体の17%を占めることとなる^⑩。

むすび

三つの海に囲まれた巨大な国、カナダは経済産業の成長とともに国際貿易も成長を遂げている。とくに2006年に「アジア太平洋ゲートウェイ・輸送ルート整備計画」が登場して以来、カナダでは港湾、物流がブームとなっている。アジア諸国とりわけ日中両国との協力は順調で、カナダの港湾取扱量はさらなる成長が可能となるだけでなく、カナダの経済産業の一層の発展も期待できる。また北アメリカ全域の経済産業、海上貿易の発展も促進されるであろう。カナダの港湾、物流の大革新は成功が見込まれ、カナダの画期的な海事大プロジェクトは北アメリカとアジア諸国の協力の大舞台となるであろう。そうした意味から21世紀は「太平洋の平和と振興の世紀」である。また21世紀は北極海を利用することによってカナダから北欧諸国への航行距離を短縮する「北極海開拓の世紀」ともなるであろう。

注

- ① 『世界通覧・カナダ巻』馬林、李潔紅主編 ハルピン工程大学出版社 2004年
- ② 『ARC レポート カナダ』編集・発行 株式会社リブロ国際情勢研究会 平成21年
- ③ 『荷主と輸送』2008年12月
- ④ 『港湾』“バンクーバーにおける港湾の統合”山田考嗣 2010.1
- ⑤ CARGO JULY 2007
- ⑥ 『荷主と輸送』“世界主要港の2008年コンテナ取扱量”2009年2月
- ⑦ 『荷主と輸送』“カナダの「アジア太平洋ゲートウェイ政策」”2010年6月
- ⑧ SEPTEMBER 2009 CONTAINER AGE
- ⑨ 『海事新聞』2007年12月3日
- ⑩ 『海事新聞』2007年12月14日

参考文献

- 1 陳才主編『世界経済地理』北京師範大学出版社 2005年第1版
- 2 王裕榮主編『交通運輸』山東科学技術出版社 2007年第1版
- 3 UAE Issa Baluch 著 羅開富等訳『運輸物流—過去・現在と未来』人民交通出版社 2006年第1版
- 4 拓野広志著『船と海運のはなし』成山堂書店 平成18年第1版
- 5 OFFSHORE MARINE TECHNOLOGY 2009
- 6 THE NAVAL ARCHITECT 2009
- 7 Fainolay THE INTERNATIONAL SHIPPING WEEKLY V. 2009
- 8 『海運情報』2007年第3号
- 9 『港湾荷役』2010年2月
- 10 『港湾』2010年6-9号
- 11 『海運』2010年7-9号
- 12 『日本海事新聞“北米港湾事情”』2009年7月22日
- 13 『荷主と輸送』“「アジア太平洋ゲートウェイ政策」の今”2009年6月
- 14 JANUARY 2010 CONTAINER AGE
- 15 『航海』「欧米港湾の拡張」2010年第1号
- 16 『中国水運』「欧米諸国の海運発展」2010年第1号
- 17 『中国港湾』「国内外港湾物流園区の機能の比較」2010年第1号
- 18 『世界海運』「港湾物流の発展」2009年第2号
- 19 『世界海運』「欧米港湾コンテナ港湾・鉄道の連合輸送」2009年第3号
- 20 『世界海運』「国際航運センターの概念」2010年第3号