

# World Watching 202

ワールド・ウォッチング



長山 達哉

在カナダ日本国大使館  
一等書記官

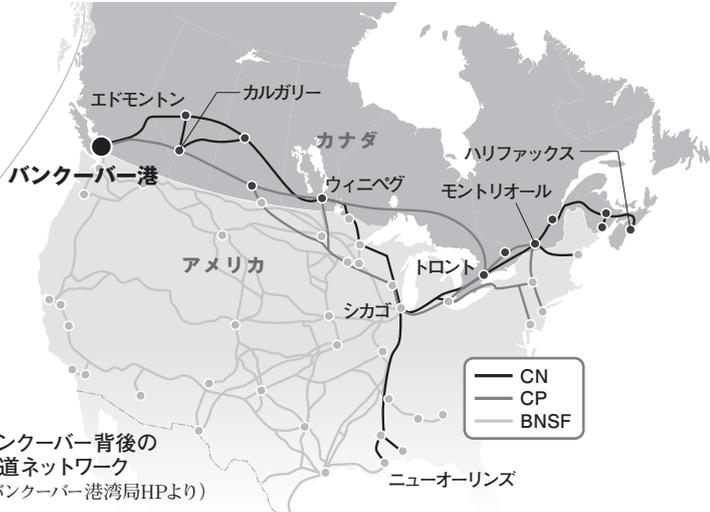
カナダは、南方を除く3方を海に囲まれた国家であり、太平洋に面する西岸に位置するバンクーバー港は、カナダの対アジア貿易を支える西のゲートウェイとして、競争の厳しい北米西岸において貨物量を伸ばし続けている。本稿では、バンクーバー港の経営戦略につき概説する。



## バンクーバー港の概況

バンクーバー港は人口200万人超のバンクーバー都市圏を背後に抱え、カナダ西岸のバラード入江やフレゼラー川沿いに立地する港湾施設に加え、ロバーツバンクの沖合に開発された人工島上の港湾施設を有する。北米の主要港湾の中で最もアジアに近接した地域に位置する地理的優位性から、カナダ政府は同港を太平洋側貿易の玄関口と位置づけ、2006年よりアジア・太平洋貿易回廊ゲートウェイ・イニシアティブを掲げ、港湾施設及び背後道路、鉄道に予算を重点的に投資している。

バンクーバー港を含む国内の主要港湾は、1995年策定の国家海運政策（The National Marine Policy）及び1998年策定のカナダ海事法（The Canada Marine Act）に基づき、港湾公社（Canada Port Authorities（CPAs））が港湾の管理を行っており、現在、国内には18の港湾公社が存在している。バンクーバー港は2008年1月に近隣2港（フレ



## カナダの貿易を支える バンクーバー港の 経営戦略



バンクーバー港コンテナターミナル位置図  
(バンクーバー港湾局HPより)

ザリーバー港、ノース・フレゼラー港）と統合した港（本誌2010年1月号World Watching参照）であり、現在、バンクーバー港湾局（Vancouver Fraser Port Authority）が同港の港湾公社として一体的に管理運営を行っている。一般的に、港湾公社自身は各ターミナルのオペレーションを行わず、所有する土地を民間のターミナルオペレーターに長期で貸し出す形式がとられており、港湾公社が防波堤整備、浚渫、土地の造成等を実施し、荷役機械等は全てターミナルオペレーターが整備している。

カナダは広大な国土を背景とした資源国家であり、バンクーバー港ではカナダ西部で産出される石炭、石油や中部平原地帯で生産される穀物、木材を中国や韓国、日本といったアジア諸国に輸出し、一方でアジア等から日用品や完成自動車、自動車部品等を輸入している。この他、同港はアラスカ向けクルーズの中心港でもあり、年間乗降客数は約80万人である。

ターミナル名	ターミナルオペレーター	主要な利用船社
センターム	DP World Vancouver	APL, CMA CGM, COSCO,
デルタポート	GCT Canada Limited Partnership	Evergreen, Hapag-Lloyd, Hyundai,
フレイザー・サリー・ドック	Fraser Surrey Docks LP	K-Line, Maersk Line, MSC, MOL,
バンターム	GCT Canada Limited Partnership	NYK, OOCL, UASC, Yangming 等

バンクーバー港コンテナターミナルの概況 (バンクーバー港湾局HPより)



## 背後圏物流を支える鉄道ネットワーク

カナダは国土面積が日本の約26倍であり、カナダ国内で発生する荷物を全てトラックで港湾へ輸送することは現実的に困難である。このため、カナダでは人口が集中する国土の南半分の主要都市を結ぶ形で、広い範囲で貨物鉄道網が整備されている。

バンクーバー港では、カナダ全土を横断するネットワークを有するカナディアン・ナショナル（CN）鉄道、カナディアン・パシフィック（CP）鉄道のカナダの二大貨物鉄道会社に加え、米国のBNSF鉄道がサービスを提供している。CN、CPの両鉄道会社のネットワークは国内に留まらず米国にまで広がっており、バンクーバー港からは、米国までを背後圏とする鉄道サービスが提供されている。バンクーバー港湾局の統計によると、同港で輸入されるコンテナ貨物のうち、米国向け貨物の割合は近年急増しており、2010年には全体の約1割であったものが、2015年には約4分の1を占めるに至っている。

バンクーバー港の全てのコンテナターミナルには鉄道引き込み線が整備され、積み替えに係るコストや時間を節約することが可能となっている。また、貨物鉄道の稼働状況は同港のHP上で日々更新されている。こうした効率性改善の取り組みもあり、バンクーバー港湾局の統計によると、同港を経由する背後コンテナ輸送に占める鉄道輸送の割合は約5割と高く、この他にも穀物など専用の貨車で港湾まで輸送される鉄道貨物も存在することを考慮すると、貨物鉄道輸送は同港の背後物流において極めて重要な役割を担っているといえる。



## ターミナルのコンテナ搬出入におけるトラック輸送の効率化

バンクーバー港を出入りするトラックには全てGPSの装着が義務化され、港湾周辺の渋滞状況は港湾局に備え付けられたモニターに映し出され、即座に把握可能である。また、GPS情報の活用により、コンテナターミナルの運営状況やゲートの稼働状況等が同港ウェブサイトのほか、2016年8月からはスマートフォンのアプリでも公開されており、物流事業者は港湾の運営状況を即時に把握することが可能である。これらは効率的な港湾の運営に繋がるのみならず、同港における温室効果ガスの排出削減にも大きく寄与している。



## 将来への投資

バンクーバー港のコンテナ貨物量は2015年時点で約300万TEUと、カナダで最大の取扱量を誇る。ま



デルタポート・コンテナターミナル（バンクーバー港湾局HPより）

た、バンクーバー港湾局が公表している将来貨物量推計によると、取扱い貨物量は今後も順調に増加する見込みであり、2025年の貨物量は約500万TEU程度になることが予測されている。

こうした将来需要に対応するため、現在、センターム・コンテナターミナルやデルタポート・コンテナターミナルの取扱容量の拡張工事が進められている（2018年完了予定）ほか、更に沖合に建設が予定されている新コンテナターミナルも2023年頃運営開始予定である。新コンテナターミナルは、鉄道引き込み線を有するほか、3バース同時着岸可能となるなど、効率性に優れた先進的なターミナルになる予定であり、新コンテナターミナルの完成により、バンクーバー港のコンテナ取扱能力は約600万TEUに達する見込みである。

なお、2015年11月に誕生した自由党政権は、国内インフラへの積極投資を前面に打ち出し、今後12年間で1,800億ドルを国内インフラに投資すると公表している。貿易・交通インフラもその対象であり、こうした状況も追い風となり、港湾においても今後更なる投資が進むことが予想される。



## 結び

これまで述べたとおり、同港では、広大な国土の貿易を支える拠点港として、鉄道網を活かすための港湾づくりが進んでいるほか、効率性の向上のため、ITを活用したトラック輸送の効率化にも非常に積極的に取り組んでいる。こうした手法は、我が国の港湾にも参考になる部分があると思われる。

カナダの運輸政策は今、大きな転換点を迎えている。2016年2月、国内運輸事業の規制・制度について定めたカナダ運輸法の見直しに係る報告書が有識者より提出されたことを受け、昨年11月、カナダ運輸省はカナダの将来交通ビジョンとなる「Transportation2030」を公表した。同ビジョンでは、上記報告書を踏まえた規制緩和等の政策が盛り込まれたほか、貿易回廊インフラへの投資も重点項目として挙げられており、今後の展開が注目される。さらに、先述した報告書では更なる競争力強化に向けた国内港湾の民営化も勧告されており、こうした動向について引き続き注視していくこととしたい。