

「アジア太平洋ゲートウェイ・輸送ルート整備計画」

ゲートウェイ 輸送ルート ニュース

アジア太平洋ゲートウェイ・輸送ルートに10億ドルの投資計画

「21世紀の幕開けに際し、新興グローバル経済において成功するのに、カナダほど地の利に恵まれた国は他にありません。ゲートウェイ整備計画は、カナダの将来の繁栄にとって非常に重要です。」 カナダ首相ステューブ・ハーバー (2007年5月4日)

世界のサプライチェーンが高度に統合されている現在、信頼性と効率に優れ、安全で確実かつ環境上持続可能な輸送システムが、輸出入事業者にとってこれまでになく重要になっています。これは、北米と経済の急成長が続くアジア地域とをつなぐカナダの地の利を最大限に活用する好機をも意味しています。

カナダはこの機会を積極的に捉えようとしています。「アジア太平洋ゲートウェイ・輸送ルート整備計画 (APGCI)」は、インフラ、政策、統治、運営の問題を一つにまとめ、統合化および複合化された官民戦略として総合的に取り組むものです。

2年連続合計10億カナダドルに達する連邦政府予算を充当された同計画では、アジア太平洋ゲートウェイ・輸送ルートシステムのあらゆる役割を担う、連邦政府をはじめ、プリティッシュ・コロンビア州その

他西部諸州政府、地方自治体、地域運輸当局、港湾・空港当局、民間分野の主要機関の間に、強固なパートナーシップが形成されています。

カナダ首相が同整備計画を発表した2006年10月以降、建設、計画、プロジェクト選択、港湾合併、政策策定、技術利用、国際協力、マーケティングといった各分野で、すでに成果が上がっています。

2007年5月4日、ゲートウェイ・輸送ルート国際会議の場で、ハーバー首相は、プリティッシュ・コロンビア州が果たす戦略上重要な役割を認め、APGCI予算のうち8億カナダドルを同州内での支出に充てることを発表しました。APGCIの新規プロジェクト10件のうち、6件がプリティッシュ・コロンビア州、4件が平原諸州(アルバータ州、サスカチュワン州、マニトバ州)で行われるものとなります。これらプロジェクトの詳細は、下記ならびにAPGCIホームページをご覧ください。



2007年5月4日、バンクーバーで開催されたゲートウェイ・輸送ルート国際会議で演説するステューブ・ハーバー首相

2007年春

ゲートウェイ・輸送ルートのインフラシステムの構築

戦略的インフラプロジェクトに向けた新規・追加予算により、海上交通、鉄道、道路の接続性とシステム能力を高めます。

プリティッシュ・コロンビア州

- ・サウスフレイザー・バイパス: 2億6300万カナダドル
- ・ノースフレイザー・バイパス: 6500万カナダドル
- ・ロバーツバンク鉄道ルート鉄道道路立体交差化およびその他整備事業: 2500万カナダドル
- ・その他ローワーメインランド(バンクーバー周辺)地域プロジェクト: 1045万カナダドル

アルバータ州

- ・エドモントン: ハイウェイ2号線と41アベニュー交差点のインターチェンジ/新設とカナダ太平洋鉄道物流施設移転のための鉄道・道路整備事業: 7500万カナダドル

サスカチュワン州

- ・サスカトゥーン: カナディアン・ナショナル鉄道物流ターミナルへのアクセスを向上する二つのインターチェンジ新設: 2000万カナダドル

マニトバ州

- ・ウィニペグ: 北西ウィニペグ・アクセスプロジェクト第一部: 道路と交差点、インターチェンジの整備、および鉄道立体交差化によるアクセスの向上: 3325万カナダドル

APGCIの体系的なアプローチにより、インフラプロジェクト案は、国際貿易量と多モードシステムの効率に関する詳細な基準に照らして評価されています。

連邦政府の新規投資総額: 4億9170万カナダドル

プロジェクト総額: 18億7000万カナダドル

すべての新規プロジェクトは、各関係機関による出資の確約、適正評価の完了、協力合意、ならびに連邦政府による最終的なプロジェクト承認が条件となります。



ゲートウェイ・輸送ルートの国外での広報活動

デビッド・エマーソン国際貿易大臣兼太平洋ゲートウェイおよびバンクーバー・ウィスラー・オリンピック担当大臣は、2007年初頭に民間セクターのゲートウェイ執行委員から成る使節団を率いて、香港、北京、上海を訪問しました。使節団は、ゲートウェイ・輸送ルートに関するカナダの統一ビジョンを紹介し、中国関係者の見解に耳を傾けるとともに、中国のビジネスリーダーならびに政府首脳とのネットワーク形成を図りました。

訪問の中で、エマーソン大臣と中国の通信大臣は、国際貿易を支える一貫輸送ゲートウェイに関する協力促進に向けた合意書に署名しました。

また、APGCI国際マーケティング・プログラムに700万カナダドルが投じられています。同プログラムはカナダ外務・国際貿易省の多くの優れた人材を活用するもので、アジアならびに米国駐在のトレードコミッショナーにゲートウェイ・輸送ルートの知識をじかに提供することにより、国外での広報活動の効果を一層高めています。

物流促進のための技術活用

APGCIの下、プリティッシュ・コロンビア州ローワーメインランド地域の地域輸送管理センター向けに500万カナダドルの投資が確定しています。同センターは、輸送の効率と安全性を向上し、温室効果ガス排出を削減するため、主要道路と輸送システムの流れを監視・管理する拠点となります。

カナダ運輸省とプリティッシュ・コロンビア州運輸大臣およびバンクーバー都市圏交通局は、2009年末までの同センター運営開始を目標に、プロジェクトの次のステップをすでに策定しています。

また、輸送ルート上の人とモノの動きを向上するために、最新技術を駆使した幅広いシステムを整備する指針となる「ハイテク輸送ルート戦略」作成にも、200万カナダドルの投資が約束されています。

これらは、交通渋滞の解消、排気ガスの削減、増加する輸送貨物が通過する地域社会の生活の質の向上を目指す高度交通システムを推進するAPGCIの取り組みの一例です。



ビット川橋梁完成予想図



ゲートウェイ・輸送ルートに最新の保安体制を確保

カナダの輸送システムは世界有数の安全性を誇り、国境における通関・出入国プログラムは世界最高水準の効率性を備えています。これは貿易国としてのカナダの成功に不可欠なものです。

APGCIは保安体制に関して、グローバルなサプライチェーンと輸送ネットワークを通じて行われる国際貿易と輸送の、相互依存性が高く統合された方式を反映したアプローチを推進しています。

ゲートウェイ・輸送ルートの視点に立つて保安体制を強化することは、新しいことではありません。すでに強固な基盤が存在し、輸送の安全、国境管理、危機管理に関するプログラムやイニシアティブが幅広く実施されており、その他プログラムも作成・実施が進んでいます。これらのプログラムには、米加国境管理の警戒体制も含まれています。

ゲートウェイ・輸送ルートは特に、2001年9月11日のテロ攻撃以降カナダが実施してきた国家安全保障分野への大規模な投資と進展から直接大きな恩恵を受けています。

プリンスルパート港の新しい通関サービス

カナダ政府は2800万カナダドルを投じて、プリンスルパート港フェアビュー・ターミナルでカナダ国境サービス庁が実施する最新型貨物検査プログラムの新設を進めています。同ターミナルは予定通り2007年秋に運営開始する見込みです。(下図は完成予想図)



成功へのカギとなる民間セクターと州・地方自治体

民間投資は今後もカナダのアジア太平洋ゲートウェイ・輸送ルートの成功の原動力となります。これまで58億カナダドル以上の民間投資が、ゲートウェイ関連インフラストラクチャー向けに2004年から2010年の間に行われることが計画されています。連邦政府はこのような投資を継続・拡大させるために最適な環境を整備し、国民の利益を守るための政策の策定と実施に注力しています。

公共投資については、ほとんどの連邦予算は他の管轄自治体との共同事業として投資されています。これには、プリティッシュ・コロンビア州内の最重要ゲートウェイ・プロジェクトであるサウスフレイザー・バイパス建設事業への投資も含まれています。

控えめに見積っても、10億カナダドルの連邦政府の投資は全体として26億カナダドルを超える規模のプロジェクトを支援することになります。

合併に向かう港湾局

プリティッシュ・コロンビア州ローワーメインランド地域の3つの港湾局は、単一主体への統合に向けて前進しています。連邦政府のローレンス・キャンノン運輸・社会資本・地域社会大臣から提示された課題に応じて、バンクーバー、フレイザーリバー、ノースフレイザーの各港湾局は、合併に伴う管理・法律・運営上の問題に取り組んでいます。

港湾局を統合することにより、効率性、信頼性が増し、土地と既存インフラのより戦略的な利用が可能になり、カナダのゲートウェイ・ビジョンを実現する態勢を整えることができます。

鉄道輸送ルートの主要整備事業

APGCIは、主要コンテナ・石炭ターミナルを北米鉄道網につなぐ70キロにわたるロバーツバンク鉄道輸送ルート整備事業に7500万カナダドルを充当しています。同ルートはプリティッシュ・コロンビア州の5つの市町村を通り、通過する国際貨物量は増加の一途をたどっています。

カナダ運輸省と関係各機関(バンクーバー港湾局、プリティッシュ・コロンビア州運輸省、バンクーバー都市圏交通局、バンクーバー都市圏ゲートウェイ評議会、デルタ市、サレー市、ラングレー市、ラングレー郡区、アボッツフォード市、カナディアンナショナル鉄道、カナダ太平洋鉄道など)は、鉄道・道路立体交差化の優先順位を決定するための調査を終了しました。この立体交差化事業は、慎重に選択した道路閉鎖、交通網再編成、交通管理措置とあいまって、自動車および鉄道輸送の利益を最大化すると同時に、地域住民の生活の質の向上を実現します。

この緊密な協力の結果として、これら関係機関が費用を分担する、総額3億カナダドルを超える道路・鉄道総合整備事業が2007年春に予定されています。APGCIの一環として行われるこの事業は、ゲートウェイのコンセプト、ならびに全体のシステムとパートナーシップに重点を置く取り組みの力を明らかに実証するものです。



国際海上輸送用空コンテナの活用

カナダ運輸省は3つの平原諸州と共同で、カナダ西部におけるコンテナの活用法について調査・検討を行っています。

調査の第一段階では、空のコンテナの動きを調査し、空コンテナの活用のための主な課題と機会を特定しました。2007年夏に終了する予定の第二段階では、主要課題のより詳細な分析を行い、西部カナダにおけるコンテナ利用最大化のビジネスモデルを作成します。

長期計画を支える体系的なデータ収集と分析

APGCIの主要優先事項のひとつは、正確なデータを確保し、長期の計画と戦略のための基盤となる輸送システム分析を行うことです。

従来のアプローチは個々の輸送方式に焦点を当てるものでしたが、ゲートウェイのアプローチでは、北米ならびに世界貿易の物流の視点から、輸送システム全体としての理解を深めることが必要です。

また、体系的なデータ収集と分析は、成果を測定し、投資に対する説明責任の裏付けを得るためにも欠かせないものです。

協力体制は、インフラ投資のための最重要優先事項です。カナダ政府は官民両セクターのパートナーと協力し、WESTAC(カナダ西部輸送諮問評議会)が主導する「貨物需要予測」プロジェクトなど、既存の取組みを土台にして一層の努力を続けていきます。



カナダの「アジア太平洋ゲートウェイ・輸送ルート整備計画」による新規および進行中のプロジェクト

記載されている金額はすべて、各プロジェクトに対する連邦政府による拠出額です。ほとんどのプロジェクトは州政府・地方自治体、港湾局、鉄道会社などと費用を分担し、これらパートナーも相当額の拠出を行います。

すべての新規プロジェクト(青字の項目)は、各関係機関による出資の確約、適正評価の完了、協力合意、ならびに連邦政府による最終的なプロジェクト承認が条件となります。

プリンスルパート港コンテナ警備プログラム 2800万カナダドル
カナダ国境サービス庁の海運コンテナプログラムにより、2007年秋に運用開始予定の新しいフェアビュー・コンテナターミナルにおける通関業務の安全性と効率性を確保します。

カナダ横断ハイウェイ・バンフ国立公園内並行道路増設 3700万カナダドル
カナダ横断ハイウェイのレイクルーズ付近の区間に並行道路を増設し、モノと人の動きをより円滑にします。世界最新技術の活用により野生動物への影響は緩和されます。

アルバータ州エドモントンのハイウェイ2号線と41アベニューの物流センター・アクセス 7500万カナダドル
ハイウェイ2号線と41アベニューのインターチェンジ新設により、カナダ太平洋鉄道社の物流施設移転を促進します。

サスカチュワン州サスカトゥーンの2つのハイウェイ・インターチェンジ 2000万カナダドル
ローンアベニューとサークルドライブ・サウス、ならびにアイディルウィルド・フリーウェイとサークルドライブ・サウスを接続する二つのインターチェンジ新設によりカナディアンナショナル鉄道の物流ターミナルへのアクセスを向上します。

マニトバ州の北西ウィネブ・アクセスプロジェクト 3325万カナダドル
重要な多モード国際貨物輸送経路であるインクスター・ブルバードの一部を中央分離帯を設けた4車線道路に拡張するとともに、交差点整備、鉄道陸橋建設、バイパス・ハイウェイと接続するインターチェンジの整備などを行います。

ビット川橋梁とメリーヒル・インターチェンジ 9000万カナダドル
7車線の橋梁により、ビット川両岸の貿易・輸送関連施設を結び、ローワーメインランド(バンクーバー周辺地域)を通る国際貨物の流れを向上させます。

ノースフレージャー・バイパス、ユナイテッド・ブルバードの延長 6500万カナダドル
4車線道路の延長と、4車線の陸橋ならびにブルネット川に架ける橋梁の建設などを行うプロジェクト。港と鉄道ターミナルの接続を強化し、鉄道・車両交通の効率を高めます。

ロバーツバンク鉄道路線立体交差化 7500万カナダドル
最高9ヶ所の道路/鉄道立体交差化事業は、道路閉鎖、道路網再編、交通管理措置とあわせて、道路と鉄道の輸送能力を拡大し、国際コンテナ・石炭ターミナルを北米鉄道網に接続するこの70キロの鉄道路線が周辺地域に与える影響を緩和します。

デルタ市 73万カナダドル
アナシス・アイランドにあるチェスターロードとダーウオントウェイ、ならびにチェスターロードとクレープデンアベニューの二つの交差点の整備により、同地域におけるトラック輸送をより円滑にします。

リッチモンド市 472万カナダドル
ウェストミンスター・ハイウェイとネルソンロードを4車線に拡張するとともに、関連する交通信号の整備により、コースト2000ターミナル、HBCロジスティクス社、ウェストラン社などのゲートウェイ関連施設が利用する道路網の効率を向上させます。

サウスフレージャー・バイパス、デルタポート接続道路 3億6500万カナダドル
デルタポートとハイウェイ1号線を結ぶ全長40キロの4車線道路と、ゴールデン・イヤーズ橋により、東西トラック輸送専用ルートを開き、国際貨物の流れを向上するとともに、地域一般道路網へのトラック輸送の影響を緩和します。

デルタポート拡張
カナダ最大のコンテナターミナルであるデルタポートでは、急速な拡張事業が進行しており、現在は第三バースの建設中です。

フレージャー港の浚渫 400万カナダドル
水路の深度と幅を拡大することにより、フレージャーリバー港湾局の効率向上と輸送能力最大化を実現します。

