

# カナダの運輸事情

(2020年9月)

<記載に当たって>

- (1) この調査報告は、「カナダ運輸事情調査報告(2011年3月)」を更新するものである。
- (2) この調査報告の記述の多くは、カナダ運輸省年次報告(本文及び付属図表)に基づいている。カナダ運輸省年次報告は、5年に1度、詳細版が公表され、残りの4年は、簡略版が公表される。簡略版では、本文は要点のみ記述され、付属図表は全て更新される。このため、この調査報告では、本文、付属資料ともに直近の詳細版である2016年の年次報告を参照した。カナダ運輸省のウェブサイトでは、過去数年分の年次報告をダウンロードできる。

<http://www.tc.gc.ca/eng/policy/anre-menu.htm>

- (3) 金額は、特に断りのない限りカナダドル表示である。
- (4) カナダ連邦政府及び州政府の会計年度は、4月1日から3月31日までである。

## 目次

1. 行政組織	— 3	5. 自動車	— 40
(1)カナダ連邦政府		(1)トラック事業の概要	
(2)カナダ運輸省		(2)バス事業の概要	
(3)カナダ運輸省の沿革		(3)タクシー事業の概要	
(4)その他の関係省庁・団体		(4)道路運送事業規制	
(5)連邦政府と州政府の権限分担		(5)車検制度	
		(6)高速道路整備の概要	
2. 運輸の概況	— 9	6. 海運	— 43
(1)カナダの国土・経済の特徴		(1)貨物船事業の概要	
(2)輸送機関分担率		(2)旅客船事業の概要	
(3)行政機関による運輸関係の支出		(3)カナダ籍船の状況	
(4)運輸関係インフラの整備		(4)海運事業規制	
(5)主要都市における交通計画			
3. 航空	— 17	7. 港湾	— 47
(1)概要		(1)カナダの主要港湾	
(2)カナダの主要空港		(2)港湾の経営形態	
(3)空港の経営形態		■バンクーバー港	
■トロント・シティ空港		■セントローレンス航路	
■トロント・ピカリング空港用地			
■モントリオール・ミラベル空港		8. 船員	— 51
■空港利用者の米国流出問題		(1)船員数	
(4)カナダの航空会社		(2)船員教育機関	
(5)航空事業規制等		(3)水先業務	
(6)カナダの国際航空政策		9. 造船	— 52
(7)日カナダ航空関係		(1)概要	
(8)航空保安		(2)造船業に関する政策	
(9)航空機製造業			
4. 鉄道	— 33	10. 観光	— 53
(1)貨物鉄道の概要		(1)概要	
(2)旅客鉄道の概要		(2)カナダの観光政策	
■高速鉄道構想		(3)日加官民観光定期協議	
(3)鉄道事業規制			
(4)鉄道車両製造業		11. 国際協力	— 55
		(1)カナダのODA 実施省庁	
		(2)カナダのODA 政策	

# 1. 行政組織

## (1)カナダ連邦政府

カナダは英国女王を国家元首とする立憲君主制の国であり、英国女王から権限を委任された総督 (Governor General) が、首相の助言に基づいて各種の国事行為を行っている。

行政府の長は首相 (Prime Minister) であり、英国と同様の議院内閣制が取られているため、通例、下院第一党の党首が首相となって内閣を組織する。現在の内閣は閣僚の人数が多いため、選ばれた閣僚のみで構成されるいくつかの閣内委員会 (Cabinet Committee) が設置され、重要な案件の決定を行っている。中央官庁としては、日本の首相官邸に相当する首相府 (Prime Minister's Office)、日本の内閣官房に相当する枢密院事務局 (Privy Council Office) があり、また、それぞれの行政分野を担当する役所として、例えば財務省、外務省、運輸省などの様々な省庁 (Department) が置かれている。

立法府である連邦議会は二院制であり、上院議員 (105 人) は 75 歳定年制で、空席ができる都度、その時の首相の指名により補充される。下院議員 (338 人) は、通常 4 年ごとに行われる小選挙区制の選挙で選ばれる。

## (2)カナダ運輸省

運輸省の組織図は、次頁のとおりである<sup>1</sup>。

運輸大臣は閣僚 (内閣の構成員) であり、下院議員から任命される。政務官も下院議員から任命されている。次官以下の官職には、公務員が就いている。次官補 (Assistant Deputy Minister) は、概ね我が国の中央省庁における局長級に相当し、カナダ運輸省では、それぞれの次官補が統括する組織のまとまりをグループ (Group) と称している。次官補の下に置かれている各局 (Directorate) の局長 (Director General) は、概ね我が国の部長級に相当すると考えて良いようである。各局長の下には、何人かの課長 (Director) が置かれている。

政策グループの国際・政府間関係局は、カナダ運輸省の国際関係の窓口であり、国際交通フォーラム (ITF) や APEC、OECD、WTO などのマルチの国際機関における運輸関係の案件を担当している (ただし、IMO については、安全・保安グループの海上安全局が担当)。また、戦略政策局は、カナダ政府内で「貿易・交通回廊イニシアチブ」の事務局としての役割を務めている。航空交渉も政策グループが担当している。

---

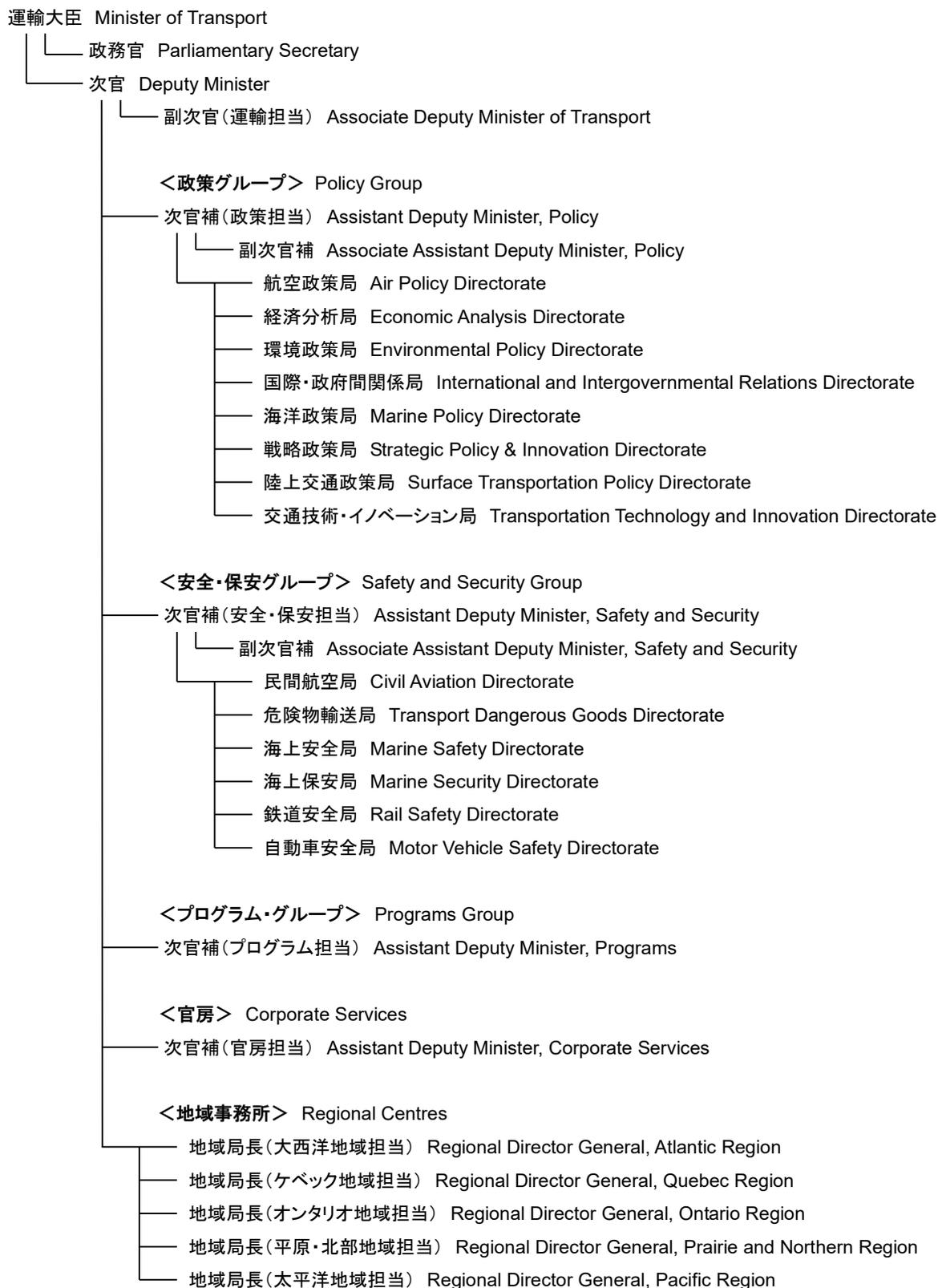
<sup>1</sup> 閣僚の名簿及び略歴については、首相府のウェブサイト参照。 <http://pm.gc.ca/eng/cabinet>  
カナダ運輸省幹部の名簿及び略歴については、カナダ運輸省のウェブサイト参照。

<http://www.tc.gc.ca/eng/aboutus-department-menu.htm>

各省庁の次官以下の官職に就いている個人名及び連絡先については、カナダ連邦政府の職員検索システムで最新のものを確認することができる。 <http://sage-geds.tpsgc-pwgs.gc.ca/>

航空安全に関する二国間協定(BASA)は、安全・保安グループの民間航空局が担当しており、政策グループは関与していない。

(図1) カナダ運輸省の組織図



### (3)カナダ運輸省の沿革

従来、カナダ運輸省の内部部局は、「政策・調整グループ Policy and Coordination Group」、「航空グループ Aviation Group」、「空港グループ Airport Group」、「海運グループ Marine Group」、「陸上交通グループ Surface Group」及び「官房 Departmental Administration」から構成されていた。1990年代半ばに、カナダ連邦政府の財政再建を進めたクレティエン政権下で、航空管制の民営化、空港の地方移管、沿岸警備隊の漁業海洋省への移管、国有鉄道(CN)の民営化などが行われ、これに伴いカナダ運輸省の職員数が従来の約2万人から約5千人に減少した際に、内部部局のグループの数が削減されるとともに機能別に再編されて、現在の構成になった<sup>2</sup>。

### (4)その他の関係省庁・団体

- **運輸庁**(Canadian Transportation Agency)—運輸省の外局。準司法機関(Quasi-judicial Body)であり、毎年、その活動内容を運輸大臣を通じて国会に報告することとされている。根拠法は、カナダ運輸法(Canada Transportation Act)。航空、鉄道及び海運について事業経営の免許、事業計画の許可、運賃の認可などの経済規制に関する事務を行うとともに、旅客・荷主と輸送会社との間の紛争処理に関する事務を行っている。運輸庁の決定又は命令は、連邦裁判所の命令と同等の効力を持つ。理事会(Board)は、議長及び副議長を含む5名以下の常任理事(Full-time Member)及び3名以下の非常任理事(Temporary Member)から構成される。職員数約200人。
- **運輸審判所**(Transportation Appeal Tribunal of Canada)—運輸省の外局として設置された準司法機関で、航空、鉄道及び海運について、運輸省又は運輸庁が行う業務停止命令や事業改善命令などの行政処分不服のある者の訴えを受けて審判を行っている。職員数25人(うち常勤1人、非常勤24人)。
- **運輸安全委員会**(Transportation Safety Board)—独立の機関で、航空、鉄道、海運及びパイプラインの事故調査を行っている5人の委員と事務局からなり、職員数220人。
- **航空管制法人**(NAV Canada)—非営利の民間法人で、航空会社からの利用料金収入により、航空管制業務を実施している。1996年に運輸省から職員、施設及び業務を移管された<sup>3</sup>。職員数4,600人。
- **航空保安庁**(Canadian Air Transport Security Agency)—運輸省監督下の国営企業(クラウン・コーポレーション)で、カナダ国内の主要89空港における旅客及び手荷物のスクリーニングを実施している。9・11テロ事件後の2002年に設立された。
- **国境サービス庁**(Canada Border Services Agency)—公共安全省の外局で、主要な空港、港湾及び米加国境地点において、入国管理、検疫及び税関に関する業務を実施している。9・11テロ事件後の2003年に設立された。職員数14,000人。
- **沿岸警備隊**(Canadian Coast Guard)—漁業海洋省の外局で、船舶航行の支援、航路の管理、砕氷、海難の捜索救助、海洋汚染対策に関する業務を実施している。我が国の海上保安庁とは異なり、警察権はなく、武器を所持していない。このため、基本的に領海警備に関する業務は行っていないが、セントローレンス川及び五大湖周辺の内海においてのみ、連邦警察(Royal Canadian

<sup>2</sup> 東井芳隆「カナダ連邦政府の行政改革—カナダ運輸省はどう変わるのか」(1996年)

<sup>3</sup> 東井芳隆「カナダにおける航空交通管制システムの民営化の経緯とその背景」(1996年)

Mounted Police)と協力して領海警備を実施している。職員数 4,500 人。

- **社会資本省**(Infrastructure Canada)—カナダにおいては、道路などのインフラ整備は州政府の所管であるが、社会資本省は、州政府が行う高速道路や上下水道の整備事業のうち、個別に選定したいくつかのプロジェクトに対して、補助金の交付を行っている。
- **公共事業・政府サービス省**(Public Works and Government Services Canada)—連邦政府の国有財産管理、官庁営繕、政府調達、公務員の給与・年金などを行っている。インフラ整備などの公共事業は担当していない。
- **外務省**(Global Affairs Canada)—外務大臣、国際開発大臣、国際貿易多様化大臣、観光・公用語・フランコフォニー大臣の 4 名の大臣がいる。組織のトップは外務大臣。4 名の大臣の下には、5 名の政務官、4 名の次官が置かれているが、その下の組織は一体化している。首席航空交渉官(Chief Air Negotiator)が置かれており、運輸省と共に航空交渉を担当している。
- **革新・科学・経済開発省**(Innovation, Science, Economic Development Canada)—革新・科学・経済開発大臣に加えて国務大臣(科学および小規模ビジネス・観光担当)が置かれるとともに、観光局(Tourism Directorate)が置かれており、観光行政を所管している。
- **政府観光局**(Destination Canada)—革新・科学・経済開発省監督下の国有企業(クラウン・コーポレーション)で、海外 11 か国に事務所を持ち、各種の観光宣伝活動、観光に関する調査分析などを実施している。2005 年にオタワからバンクーバーに移転した。
- **人的資源・能力開発省**(Human Resources and Skills Development Canada)—船員労働行政を含めて、労働行政を所管している。
- **環境・気候変動省**(Environment and Climate Change Canada)—次官補(気象サービス担当)が置かれており、気象行政を所管している。

## (5)連邦政府と州政府の権限分担

カナダは連邦国家であり、10 の州(Province)と3つの準州(Territory)で構成されている。州政府も、連邦政府と同様に議院内閣制を取っており、一院制の議会(Legislative Assembly)における第一党の党首が首相(Premier)となっており、内閣を組織する。州政府にも、運輸省や観光省など様々な省庁(Ministry)が置かれている。

連邦政府と州政府の権限分担は、憲法上の規定(1867 年憲法第 91 条及び第 92 条)及び慣習により行われている<sup>4</sup>。運輸行政の分野について見ると、航空及び海運については概ね連邦政府の管轄とされる。また、2 つ以上の州にまたがる鉄道及び自動車運送は連邦政府の管轄とされている。例えば、加米を結ぶ国際橋である Gordie Howe International Bridge, St Lawrence 川に架かる Jacques Cartier Bridge 及び New Champlain Bridge、プリンスエドワード島と本土を結ぶ Confederation Bridge は、連邦政府が所有・管轄している。

他方、1 つの州の域内における鉄道及び自動車運送は州政府の管轄とされている。道路整備は、国立公園の敷地内の道路を除き、州政府の管轄である。

<sup>4</sup> 州は、憲法上認められた権限を行使する。準州は、連邦政府が委任した権限を行使する。

州政府が管轄する事項については、それぞれの州の法律により規制が行われる。また、連邦政府と州政府の関係は上下関係ではなく対等な政府間関係と認識されている。このため、運輸行政の分野でも、連邦政府の運輸省と各州政府の運輸省の間の協議を通じて、様々な政策が進められている。

それぞれの州には、州ごとにその態様は様々であるが、地域的な行政を担う行政機関として、Region、County、City、Town、Township、Village などの名称を持つ多数の自治体(Municipality)が置かれている<sup>5</sup>。このため、カナダの政府には、連邦(Federal)、州(Provincial)及び自治体(Municipal)の3つのレベルがあると言われる。

---

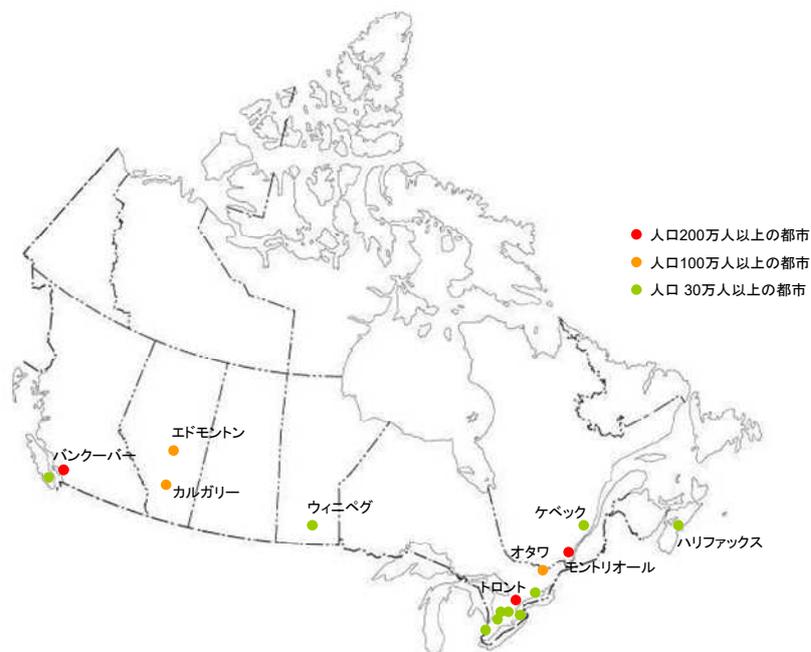
<sup>5</sup> カナダの五大 Municipality は、トロント、モントリオール、カルガリー、オタワ、エドモントンの各市。バンクーバー市は8位。

## 2. 運輸の概況

### (1)カナダの国土・経済の特徴

カナダは、ロシアに次ぐ世界第二位の広大な国土面積(998 万平方キロ)を有するが、人口は 約 3600 万人(2016 年)であり、米国人口の1割程度である。カナダの人口は都市部に集中しており、主要都市は人口の多い順に、トロント(613 万人)、モントリオール(406 万人)、バンクーバー(250 万人)、カルガリー(144 万人)、オタワ(132 万人)などで、いずれも南側の米国との国境近くに位置している。カナダの北部は人口希薄地帯となっている。

(図2) カナダの主要都市



カナダの最大の貿易相手国は米国であり、輸出の 4 分の 3、輸入の半分を占める。その他の国では中国、メキシコ、日本、英国の順となっている。

(表1) カナダの主要貿易相手国・地域(2016年、単位:十億ドル)

	輸出		輸入	
	金額	割合	金額	割合
米国	394.3	76.3%	278.3	52.2%
中国	21.0	4.1%	64.4	12.1%
メキシコ	7.6	1.5%	33.2	6.2%
日本	10.7	2.1%	15.8	3.0%
英国	17.1	3.3%	8.3	1.5%
ドイツ	4.1	0.8%	17.2	3.2%

(出典:カナダ革新・科学・経済開発省)

カナダは天然資源に恵まれた国であり、貿易収支を品目別に見ると、エネルギー製品や林産品といった一次産品が輸出において一定の割合を占める。

(表2) カナダの輸出入金額の商品別内訳(2016年、単位:十億ドル)

	輸出		輸入	
	金額	割合	金額	割合
農水産品	32.0	6.2%	17.1	3.2%
エネルギー製品	76.7	14.8%	26.7	5.0%
金属・非金属鉱物	16.8	3.2%	10.9	2.0%
金属・非金属製品	56.0	10.8%	40.4	7.6%
化学工業品	32.9	6.4%	44.5	8.3%
林産品	41.6	8.0%	23.9	4.5%
産業機械	28.8	5.6%	53.2	10.0%
電気機器	23.9	4.6%	63.3	11.9%
自動車製品	91.2	17.6%	106.8	20.0%
輸送機械	20.2	3.9%	18.8	3.5%
消費財	71.8	13.9%	118.8	22.3%
特殊取引等	25.2	4.9%	8.8	1.6%
合計	517.1	100.0%	533.2	100.0%

(出典:カナダ統計庁)

## (2)輸送機関分担率

カナダ米国間の貨物輸送では自動車が約 6 割を占めている。他方、米国以外については海運が5割弱を占めており、航空も4分の1弱を占めている。

(表3) 貨物の輸送機関分担率(2016年、単位:百万ドル)

	国際(米国)		国際(米国以外)	
	金額	割合	金額	割合
自動車	417,330	62.1%	101,386	26.9%
鉄道	116,565	17.3%	11,733	3.1%
海運	23,841	3.5%	175,263	46.4%
航空	37,865	5.6%	87,323	23.1%
その他	76,750	11.4%	1,711	0.5%
合計	672,750	100.0%	377,416	100.0%

(出典:カナダ運輸省年次報告 EC6 表、EC7 表)

## (3)行政機関による運輸関係の支出

連邦政府、州政府及び自治体における運輸関係の支出額は、2015年度には306億ドルであった。この支出額は、道路、空港、港湾などの運輸関係インフラの整備にかかる費用、連邦政府からVIA鉄道に対する補助金の交付、州政府や自治体による地域の公共交通機関の運営にかかる費用に加え、

航空保安庁、沿岸警備隊、運輸省などの行政機関の運営にかかる費用や各種の調査費用などを含んだものである。

(表4) 行政機関による運輸関係の支出額(2015年度、単位:百万ドル)

	連邦政府	州政府	合計
航空・空港	997	309	1,306
海運・港湾	2,006	524	2,529
鉄道	500	91	590
道路	1,340	14,582	15,922
バス・路面電車等	828	8,022	8,850
その他	1218	230	1,448
合計	6,888	23,757	30,645

(出典:カナダ運輸省年次報告 G2 表)

カナダ政府は、2016 年度連邦政府予算方針において 12 年間で 1,800 億ドル以上の大規模インフラ整備予算「Investing in Canada Plan」を公表した。その内訳は以下に示すもののほか、連邦ガス税基金など既存のインフラ予算(約 910 億ドル)も含まれている。このうち、貿易・交通インフラ(Trade & Transportation)予算はカナダ運輸省が執行主体となり、貿易のボトルネックとなる道路、橋、港湾等のインフラ整備に充てられる。貿易・交通インフラ予算以外は、州や自治体の運営する地域的なインフラの整備に対する補助金として、主にインフラ省から交付される<sup>6</sup>。連邦政府は、同「Investing in Canada Plan」に基づき、補助金の交付の条件等の枠組みを定めた協定(Bilateral Agreement)を全ての州・準州と締結している。

(表5) 2017 年度連邦政府予算方針の主要インフラ関係予算内訳(単位:十億ドル)

名称	予算額	主な用途
Public Transit	28.7	都市鉄道など
Green Infrastructure	26.9	環境インフラ、上下水道など
Social Infrastructure	25.3	公営住宅。児童福祉施設など
Trade & Transportation	10.1	道路、橋、港湾、鉄道など
Rural & Northern Communities	2.0	北方の道路インフラ等

また、カナダ政府は、2017 年 6 月、機関投資家等の民間資本による社会インフラ投資を促進し、各投資案件から一定の収益を上げ、カナダの経済成長と社会インフラの維持・更新を図る目的として、カナダ・インフラ銀行(Canada Infrastructure Bank)を設立した(本部はトロント)<sup>7</sup>。同銀行の資本金 350 億ドルのうち 150 億ドルは、「Investing in Canada Plan」から割り当てられた。初代総裁兼 CEO に

<sup>6</sup> 「Investing in Canada Plan」について、カナダ社会資本省のウェブサイトを参照。同プランは、2016 年度予算方針にて第 1 フェーズ、2017 年度連邦政府予算方針にて第 2 フェーズと、2 段階に分けて発表された。  
<http://www.infrastructure.gc.ca/alt-format/pdf/plan/placemat-tableausynthese-eng.pdf>

<sup>7</sup> インフラ銀行の設立に伴い、2017 年 11 月、カナダ政府(自由党政権)は、前保守党政権により設立された国営企業 PPP Canada の解散を発表。2018 年 3 月 31 日に解散した。

は、外交官として在京カナダ大使館に勤務した経験を持つ Pierre Lavelle 氏が就任し、初代理事会議長には、日系人である Janice Fukakusa 氏が就任した(いずれも2020年4月退任)。同年8月には、第1号案件として、モントリオールの鉄道事業への融資を発表した。インフラ銀行は、都市交通、貿易・輸送、グリーン・インフラを重点3分野としている。

2020年10月、トルドー首相は、コロナ禍において、雇用創出と経済成長を図るため、3カ年、100億ドルの成長計画(CIB Growth Plan)を発表。5つのイニシアティブが掲げられており、20億ドルが建築物の改修、15億ドルがゼロ・エミッション・バスの普及及び電気自動車の充電設備の整備に割り当てられている。同計画は、インフラ銀行の資本金を用いて執行される<sup>8</sup>。

#### (4)運輸関係インフラの整備

2006年以降、カナダ政府は、「アジア太平洋ゲートウェイ政策」(Asia Pacific Gateway Corridor Initiative)に基づき、カナダ西海岸の主要港湾(バンクーバー港及びプリンス・ルパート港)から北米中央部のシカゴ等の大都市までを結ぶ輸送インフラの整備を推進してきた。2016年には、カナダ運輸省が交通関係の将来ビジョンとなる「交通政策2030」(Transportation 2030)を公表した<sup>9</sup>。同ビジョンでは、5つの政策テーマ(①The Traveller, ②Safer Transportation, ③Green and Innovative Transportation, ④Waterways, Coasts and the North ⑤Trade Corridors to Global Markets)を掲げている。

さらに、カナダ政府は、Transportation 2030の実現に向け、2017年度連邦予算方針で、新たなゲートウェイ政策となる「貿易・交通回廊政策」(Trade & Transportation Corridor Initiative)を公表した。この中には、前述の Invest in Canada Plan の貿易・交通インフラ予算101億ドルのうち、20億ドルを National Trade Corridors Fund (NTCF)に拠出する計画が含まれる。NTCFは、港湾(バンクーバー、モントリオール等)、空港、鉄道、道路等の人・物の移動を支える幹線上のボトルネックの解消に重点投資されることとされている<sup>10</sup>。

#### (5)主要都市における交通計画

- トロント市—トロントを含むオンタリオ湖畔の人口稠密地帯である「ゴールデン・ホースシュー」地域においては、オンタリオ州政府の公営企業であり、運輸省の所管するメトロリンクス(Metrolinx)社が、2009年に子会社化したGO Transitの鉄道及びバスを運行している。2008年、メトロリンクス社は「Big Move」計画を策定。メトロリンクス社は、Big Move計画に基づき、地域間高速鉄道(RER)等の交通網の整備を推進しており(Go Expansion Program)。2015年にはトロント都心のユニオン駅とトロント国際空港を直結する鉄道(UP Express)を開設した。また、ユニオン駅は、トロント市が、連

<sup>8</sup> 「CIB Growth Plan」について、下記の首相府及びインフラ銀行のプレスリリースを参照。

<https://pm.gc.ca/en/news/speeches/2020/10/01/prime-ministers-remarks-announcing-infrastructure-plan-create-jobs-and>  
<https://www.infrastructure.gc.ca/site/alt-format/pdf/plan/icp-pic/IC-InvestingInCanadaPlan-ENG.pdf>

<sup>9</sup> 「Transportation 2030」について、カナダ運輸省のウェブサイトを参照。

<https://www.tc.gc.ca/eng/future-transportation-canada.html>

<sup>10</sup> 「Trade & Transportation Corridor Initiative」について、カナダ運輸省のウェブサイトを参照。

<https://www.tc.gc.ca/eng/trade-transportation-corridors-initiative.html>

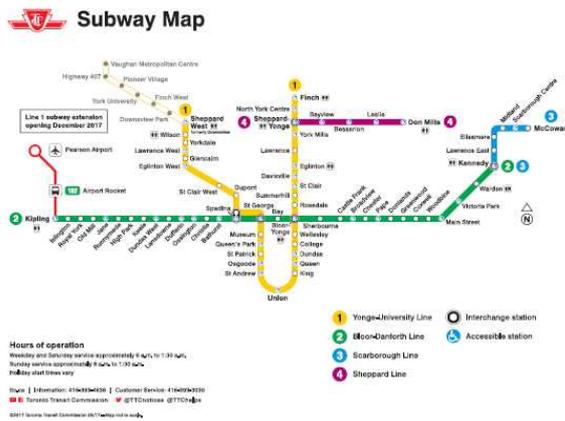
邦政府及びオンタリオ州政府の補助を受け、改修工事を進めている(2025年完工予定)。Big Move計画の発表から10年目となる2018年には、メトロリンクスは、新たな都市交通計画である「2041 Regional Transportation Plan」を発表した。

- 一方、トロント市内では、トロント市交通局(Toronto Transit Commission)が、トロント市から運営費の補助を受けて、地下鉄、路面電車及びバスを運行している。

(図3) GO Transit の路線図



(図4) トロント交通局の地下鉄路線図



- モントリオール市—モントリオールでは、ケベック州政府の公営企業である le Réseau des Transports Métropolitains (RTM) (通称 Exo) が、都市近郊の鉄道を運行している。また、モントリオール市及びケベック州政府の公営企業である Société de Transport de Montréal (STM) が、市内における地下鉄及びバスを運行している。

ケベック預金・投資金庫 (CDPQ) のインフラ関係専門子会社の「CDPQ Infra」は、2016 年、モントリオール国際空港、モントリオール郊外及び市内中心部を結ぶ LRT 整備を盛り込んだ、モントリオール都市圏電気軌道交通網 (REM) 建設計画を発表した。建設費については、CDPQ Infra 及びケベック州政府が出資(それぞれの出資額は総出資額の 70%、30%)。後に、連邦政府の出資に代えて、インフラ銀行が融資を行うこととなった。REM は、CDPQ Infra が所有し、2021 年夏に開業する予定である。

(図5) RTM の路線図



(図6) STM の路線図



(図7) REM 計画の路線図



- バンクーバー市—バンクーバーでは、ブリティッシュ・コロンビア州の法律に基づき設立された公共企業体である TransLink 社 (正式名称は South Coast British Columbia Transportation Authority) が、鉄道 (West Coast Express)、高架式軌道 (SkyTrain)、路線バス及びフェリー (SeaBus) を運行している。2014 年には、市長諮問委員会 (Mayor's Council) が、10-Year Vision for Metro Vancouver Transit and Transportation を策定。2018 年 10 月現在、同計画に基づき、Millennium Line の延伸計画、Fraser Rapid Transit の建設計画 (隣接する Surrey 市に位置) が進められている。Fraser Rapid Transit は、完成すれば、BC 州初の LRT となる見込み。

(図8) SkyTrain 路線図



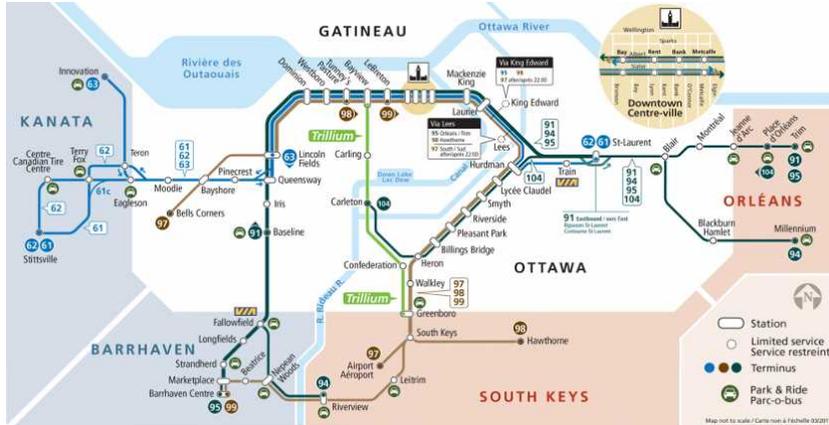
- **オタワ市**—オタワでは、オタワ市交通局(OC Transpo)が、市内の路線バス(一部の幹線区間はバス専用道路を走行)及び路面電車(O-Train)を運行している。このうち O-Train は、2001 年からパイロット事業として運行されているもので、既存の貨物鉄道の線路を利用し、低床式ディーゼル車両により市中心部西側の Bayview 駅からオタワ国際空港手前の Greenboro 駅まで南北に全長 8 km の路線(Trillium Line)を運行している(市中心部と空港のいずれにも乗り入れていない)。また、オタワ川対岸のケベック州ガティノー市内では、Societe de transport de l'Outaouais(STO)が路線バスを運行している。

オタワ市は、2008 年に交通計画(Transit Master Plan)を策定し、これに基づき、2009 年に市中心部を東西に横切る Tunney's Pasture-Blair 間で全長 12.5km(うち市中心部の 3.2km 区間は地下トンネルを走行)の電気式 LRT 新線を建設する案を発表した。2001 年 5 月、オタワ市は 2018 年までに新線建設を完成するとの報告書を発表した。新線(Confederation Line)は 2013 年に建設が開始され、2019 年 9 月に運行が開始された。また、空港を含む南方及び東西への延伸が計画されており、2019 年より建設開始、2023 年頃の完了が予定されている。<sup>11</sup>

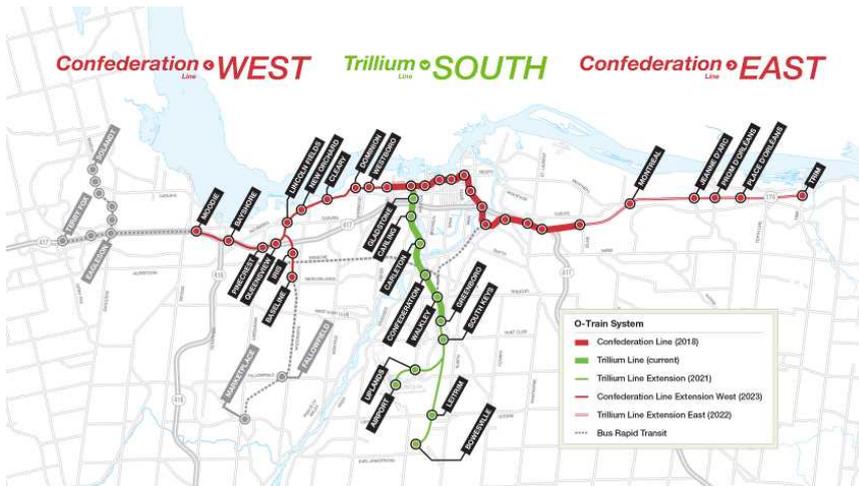
オタワは連邦政府の首都であることから、連邦政府の国営企業(クラウン・コーポレーション)である国家首都委員会(National Capital Commission)が都市計画を行っており、一部の道路(parkway)、橋、公園、緑地などの土地を所有している。このため、オタワ市が交通計画を策定・実施する際には、NCC との調整が必要となる。NCC は 2005 年に、交通政策に関する白書(Strategic Transportation Initiative)を公表している。

<sup>11</sup> Confederation Line 及び LRT 新線計画について、同市のウェブサイトを参照。  
<http://www.ligneconfederationline.ca/>  
<http://www.stage2lrt.ca/>

(図9) OC Transpo の主要バス路線及び O-train 路線図



(図10) Confederation Line 及び LRT 新線の建設計画案



### 3. 航空

#### (1)概要

カナダは国土が広く、都市と都市の間が離れていること、また、北部には道路でアクセスできない地域もあることから、航空は移動のために不可欠な交通機関となっている。最近の航空旅客の輸送実績は、次のとおりである。

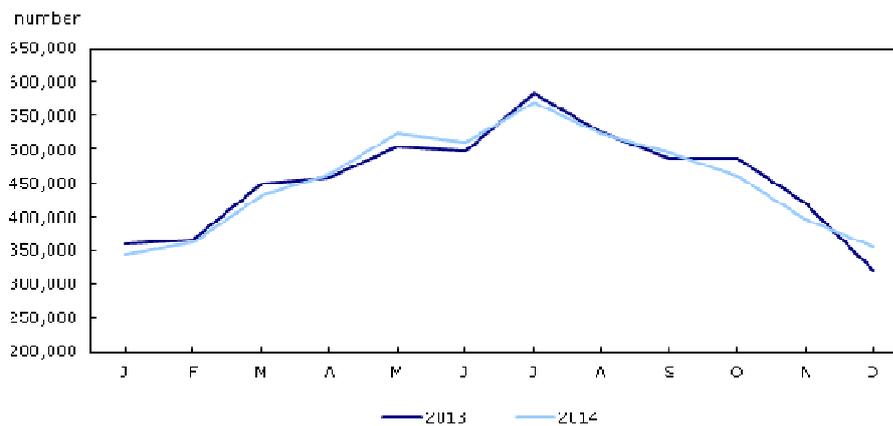
(表6) カナダにおける航空旅客輸送実績(単位:百万人)

	国内線	国際線 (米国)	国際線 (米国以外)	合計
2009	64.7	20.5	19.6	104.8
2010	65.8	22.0	21.4	109.1
2011	67.8	22.8	22.9	113.5
2012	71.5	24.0	23.6	119.2
2013	74.1	24.7	24.0	122.7
2014	78.0	26.2	25.7	129.9
2015	79.5	26.5	27.4	133.4
2016	83.9	26.7	29.4	140.0

(出典:カナダ運輸省年次報告 A15 表)

カナダでは、次の図のとおり、季節による航空需要の増減が大きいことが特徴である。

(図11) カナダ国内の主要42空港(NAV Canada 管制塔設置空港)における航空機の月別発着回数



(出典:カナダ統計庁 <http://www.statcan.gc.ca/pub/51-209-x/2015001/ct002-eng.htm>)

#### (2)カナダの主要空港

カナダには約 1,600 の空港があるが、このうち、利用者数の多い主要空港は次のとおりである。1

位のトロント国際空港の年間利用者数は約 4 千万人であり、単独でカナダの全空港の年間利用者数の 3 割を占めている。これに、バンクーバー国際空港、モントリオール国際空港、カルガリー国際空港が続いている。

(表7) カナダの主要空港の年間利用者数(2016年、単位:百万人)

		国内線	国際線 (米国)	国際線 (米国以外)	合計	カナダの全空港 に対するシェア
1	トロント国際空港	16.7	11.3	14.2	42.3	30.2%
2	バンクーバー国際空港	10.8	5.2	5.4	21.4	15.3%
3	モントリオール国際空港	6.0	3.3	6.1	15.4	11.0%
4	カルガリー国際空港	10.5	2.9	1.5	14.8	10.5%
5	エドモントン国際空港	5.7	0.9	0.4	7.0	5.0%
6	オタワ国際空港	3.6	0.6	0.4	4.5	3.2%
7	ハリファックス国際空港	3.2	0.3	0.3	3.8	2.7%
8	ウィニペグ国際空港	3.2	0.4	0.2	3.8	2.7%

(出典:カナダ運輸省年次報告 A15 表)

### (3)空港の経営形態

現在、表 7 に掲げた空港を含むカナダの主要 26 空港(National Airports System と称する)については、原則として、連邦政府が空港の用地及び施設を所有し、これを空港ごとに設立されている非営利の空港公団(Canadian Airport Authorities)に貸し付け、それぞれの空港公団が空港の運営及び維持整備を行うという形態が取られている。空港公団は毎年、連邦政府に空港用地のリース料を支払っており、2015 年に連邦政府に支払われたリース料は、26 空港の合計で 3.2 億ドルであった<sup>12</sup>。このリース料収入は、連邦政府から他の地方空港に対して交付される滑走路や誘導路などの整備のための補助金(Airport Capital Assistance Program)の財源に当てられている。なお、この ACAP 制度に基づく補助金の交付対象は、安全性(Safety 及び Security)の向上のために行われる整備に限られ、空港容量の拡大のために行われる整備は対象とはならない。

1990 年代までは、連邦政府(カナダ運輸省)が主要な約 150 の空港を所有するとともに、その運営についても自ら行っていたが、1994 年に空港運営の効率化を目的として「国家空港政策」(National Airports Policy)が策定され、次の区分に従い、地方への移管が実施された。<sup>13</sup>

(表8) 1994年の「国家空港政策」に基づく空港の地方移管

区分/該当空港数	要件	所有・運営の形態
----------	----	----------

<sup>12</sup> リース料については、カナダ運輸省年次報告本文を参照。

<sup>13</sup> 「国家空港政策」について、以下のカナダ運輸省のウェブサイト及びシンクタンク Institute for Governance of Private and Public Organizations (IGOPP) のウェブサイトを参照。

<http://www.tc.gc.ca/eng/programs/airports-index.htm>

“The governance of Canadian Airports: Issues and Recommendations 2014”

[http://igopp.org/wp-content/uploads/2014/04/igopp\\_gouvernanceaeroport\\_en\\_web\\_lowres.pdf](http://igopp.org/wp-content/uploads/2014/04/igopp_gouvernanceaeroport_en_web_lowres.pdf)

国家空港 (National Airports System)	26	○定期便が就航しており、年間旅客数が 20 万人以上の空港 ○連邦、州及び準州の首都所在地の空港 (※これら 26 空港だけでカナダの航空輸送の 94%を占める)	○連邦政府が引き続き空港施設を所有。 ○非営利の空港公団(2018 年 11 月現在、21 存在)が 22 の空港を運営。その他の 4 空港は、準州又は市が運営。 ○空港公団は連邦政府に空港施設のリース料を支払う。リース料収入は、地方空港に対する滑走路、誘導路等の整備のための補助金 (ACAP)の財源に当てられる。
地方空港 (Regional and Local Airports)	71	○定期便が就航しており、年間旅客数が 20 万人未満の空港	○州又は自治体に、所有及び運営を移管。 ○連邦政府は、滑走路・誘導路等の整備のための補助金 (ACAP)を交付。
小規模空港 (Small Airports)	31	○定期便が就航していない空港	○州又は自治体に、所有及び運営を移管。
遠隔地域空港 (Remote Airports)	13	○航空でしかアクセスできない地域の空港	○連邦政府が引き続き運営。
極北地域空港 (Arctic Airports)	11	○準州内の空港 (※うち準州の首都所在地の 3 空港は国家空港と重複)	○準州に所有及び運営を移管。

## ■トロント・シティ空港

トロント・シティ空港は、都心から約 4 キロの至近に位置するオンタリオ湖の島の上にあり、トロント国際空港を補う地域空港として、定期便の短距離路線及びジェネラル・アビエーションに利用されている。空港の運営は、連邦政府、トロント市及びトロント港湾局の三者合意(1983 年)に基づき、トロント港湾局が行っている。滑走路は 3 本(1,212m x1, 909m x2)であり、厳しい騒音規制があるため、ターボプロップ機のみが運航されている。また、本土との間は幅 121 メートルの水路で隔てられており、橋の建設が禁じられているため、フェリーが 15 分間隔で運航している。ターミナル建物はポーターが所有しており、2010 年 3 月にリニューアルされた。2015 年 7 月、本土と空港を結ぶ歩行者用トンネルが開通した。

2006 年 10 月、ポーターがトロント・シティ空港を拠点として運航を開始した際に、それまで同空港に乗り入れていたエアカナダは乗り入れを停止せざるを得なくなり、このため、エアカナダは同空港への乗り入れ再開を求めて連邦裁判所に提訴した。当初、ポーターは 1 日 112 回の発着枠を有していたが、2010 年に 90 回が増枠されたことにより、ポーターに 44 回、エアカナダに 30 回、コンチネンタル航空に 16 回が追加配分された<sup>14</sup>。これにより、エアカナダ(傘下のエアカナダ・エクスプレス)は、2011 年 5 月からトロント・シティ空港＝モントリオール線を 1 日 15 便運航している。他方、コンチネンタル航空はトロント・シティ空港への就航計画を取りやめ、配分された発着枠を返却した。ポーターは 2013 年より、

<sup>14</sup> 2010 年 6 月 23 日付 Globe and Mail 紙記事「Air Canada, Continental win Toronto Island airport slots」  
<http://www.theglobeandmail.com/report-on-business/air-canada-continental-win-toronto-island-airport-slots/article1615073/>

ボンバルディアの CS-100 ジェット機を運航すべく滑走路の延長を実現するため三者合意の協議再開を目指したが、11月に連邦議会選挙で勝利した自由党政権に拒否され、実現しなかった<sup>15</sup>。

(図12) トロント・シティ空港の位置



## ■トロント・ピカリング空港用地

1972年に、連邦政府は、将来のトロント都市圏の航空需要に応える第二の国際空港の建設に備えるため、トロントの北東約50kmに位置するピカリングに7530ヘクタールの土地を購入した。しかし、1975年に建設計画は中断され、今日まで、連邦政府が保有するピカリングの土地は農地として民間に貸し付けられて利用されている。1998年以降、連邦政府は、ピカリングの土地を将来空港用地に転用できるようにするため、航空法に基づくゾーン規制を適用するための手続を開始し、2005年から実際にゾーン規制を適用している。2011年7月、カナダ運輸省は、「将来の航空需要の増大により、2027年から2037年までの間にトロント都市圏で新たな空港建設が必要となることを見込まれるため、それまでの間、ピカリング空港用地を引き続き保存しておくことが適当である」とする調査報告書を公表した<sup>16</sup>。2015年4月、カナダ運輸省は土地面積のうち1,900ヘクタールを公園建設のためパークス・カナダに移管し、2017年4月、政府は追加で2,100ヘクタールをパークス・カナダに移管した。2017年4月現在、カナダ運輸省が所有する土地は約3,500ヘクタールとなっている。

<sup>15</sup> 2015年CBC記事「Billy Bishop airport expansion off the table, Garneau says」  
<http://www.cbc.ca/news/canada/toronto/garneau-island-airport-liberal-1.3316527>

<sup>16</sup> ピカリング空港用地について、カナダ運輸省のウェブサイトを参照。  
<http://www.tc.gc.ca/eng/ontario/pickering-menu-1362.htm>

(図13) ピカリング空港用地の位置(黄色い線で囲まれた部分)



## ■モントリオール・ミラベル空港

モントリオール・ミラベル空港は、航空需要の増大に対応して、モントリオール国際空港(ドーバル空港、都心からの距離 20km)を代替するため、都心から約50キロ離れた位置に建設され、モントリオール・オリンピック大会の前年の 1975 年に開港した。開港と同時に、米国路線を除く全ての国際線はドーバル空港からミラベル空港に移された。しかしながら、その後の石油危機やモントリオール経済の相対的な地位低下により航空需要が低迷したことを受けて、国内線及び米国路線についてもドーバル空港からミラベル空港に移すとの当初の方針は撤回され、空港アクセス鉄道の建設計画及び空港アクセス高速道路の延伸計画は中止された。さらに、1997 年には、国際線がドーバル空港とミラベル空港を自由に選択できることとされた結果、全ての国際旅客定期便が再びミラベル空港からドーバル空港に移った。2004 年以降、ミラベル空港は貨物便の専用空港として運営されている。なお、1992 年以降、ミラベル空港とドーバル空港(2004 年にトルドー空港と改称)は、いずれもモントリオール空港公団が運営している<sup>17</sup>。

## ■空港利用者の米国流出問題

近年、カナダの航空運賃水準が米国に比べて高いため、カナダ国内から自家用車を運転して国境を越えて最寄りの米国内の空港(トロントから近いバッファロー空港、バンクーバーから近いシアトル空港やベリンガム空港、モントリオールから近いバーリントン空港など)に行き、そこから米国の国内線を利用して目的地まで旅行する旅客が増えており、その人数は報道によれば年間 500 万人とも推計されている<sup>18</sup>。このため、カナダの空港の国際競争力が低いために米国の空港に旅客を奪われて

<sup>17</sup> ミラベル空港について、カナダ運輸省及びモントリオール空港公団のウェブサイトを参照。

<http://www.admtl.com/AboutUs/WhoAreWe/History.aspx>

<sup>18</sup> 2015 年 9 月 24 日の Financial Post「Canadians' love for cross-border flights the latest casualty of sinking loonie」  
<http://business.financialpost.com/news/economy/canadians-love-for-cross-border-flights-the-latest-casualty-of-the-sinking-loonie/wcm/a9029009-2420-4ba1-a214-fc0dc5c23567>

いる現象(leakage)であるとして批判されている。カナダの航空運賃水準が高い理由は様々な要因が考えられるが、空港公団が連邦政府に支払う空港用地のリース料が高いことも一つの要因として指摘されている。

#### (4)カナダの航空会社

現在、カナダ国内で全国規模のネットワークを展開している航空会社は、エアカナダ及びウエストジェットの2社である。カナダ国内線におけるエアカナダの市場シェアは51%であり、これに対してウエストジェットの市場シェアは37%であるが、後者は地域的に偏りがあり、路線別に見ると、エアカナダの市場シェアに匹敵しているのはカルガリー＝バンクーバー線、エドモントン＝バンクーバー線、カルガリー＝ウィニペグ線など、主にカナダ西部の路線に限られている。このほか、トロントを拠点にカナダ東部で近距離路線を運航するポーターは国内線で3.3%のシェアを有しており、運航している路線がカナダ東部の特定の路線に限られるが、参入している路線では2割から3割程度の市場シェアを有している。極北地域への路線を運航する地域航空会社であるファーストエア、カナディアンノース及びエアノースは3社合わせて国内線で3.7%のシェアを有している。

(表9) カナダ国内線の航空会社別シェア(供給座席キロベース)

	2015	2016
エアカナダ	48.2%	51.1%
ウエストジェット	40.2%	37.1%
ポーター	3.0%	3.3%
ファーストエア	1.6%	1.6%
カナディアンノース	1.4%	1.3%
エアノース	0.8%	0.9%

(出典:カナダ運輸省年次報告 A12 表)

(表10) カナダ国内の上位の路線における市場シェア(2016年)

	上位の国内路線	1日当たり 供給座席数	エアカナダ グループ	ウエスト ジェット	ポーター
1	モントリオール＝トロント(注)	6,140	62.6%	19.5%	14.3%
2	バンクーバー＝トロント	4,301	69.1%	28.4%	
3	オタワ＝トロント(注)	3,974	52.3%	24.0%	23.6%
4	カルガリー＝バンクーバー	3,514	47.6%	51.2%	
5	カルガリー＝トロント	3,298	54.4%	45.3%	
6	エドモントン＝トロント	2,106	55.8%	44.2%	
7	バンクーバー＝エドモントン	2,065	51.1%	48.9%	
8	ハリファックス＝トロント	1,916	63.5%	35.9%	0.5%
9	ウィニペグ＝トロント	1,767	55.44%	44.48%	0.03%
10	カルガリー＝エドモントン	1,748	42.9%	51.0%	

(注)トロント・シティ空港を含む。

(出典:カナダ運輸省年次報告 A13 表)

カナダ国際線の市場シェアは、米国路線ではエアカナダが 45%、ウエストジェットが 21%であり、その他の路線では、エアカナダが 39%、エアトランザットが 9%を占めている。<sup>19</sup>

(表11) カナダ国際線の航空会社別シェア(2016年、供給座席キロベース)

国際線(米国路線)		国際線(その他)	
エアカナダ	45%	エアカナダ	39%
ウエストジェット	21%	エアトランザット	9%
ユナイテッド航空	12%	ウエストジェット	5%
アメリカン航空	9%	KLM 航空	5%
デルタ航空	7%	サンウイング	4%
その他	6%	その他	38%

(出典:エアカナダがOAGに基づき作成)

カナダにおける主要な航空会社の概要は、次のとおりである。

- **Air Canada** — 1937年にカナダ国鉄(CNR)の子会社として設立され(当時の社名はトランス・カナダ航空)、1965年にエアカナダに社名変更し、1978年にはカナダ国鉄から独立して連邦政府直属の国有企業(クラウン・コーポレーション)となった後、1989年に完全民営化された。この頃、カナダの大手航空会社はエアカナダとカナディアン航空の2社であったが、2001年にエアカナダがカナディアン航空を買収し、カナダから世界主要地域への国際線を運航する唯一のフラッグキャリアとなった。2003年に経営が悪化したため、会社債権者調整法(我が国の会社更生法に相当)の適用を受け、2004年に経営再建された。2009年にも経営が悪化した。このときは企業年金の支払猶予について労使合意するとともに金融機関から追加融資を受けて経営回復した。2017年末現在、カナダ国内64都市、米国60都市、世界各国(欧州・中東・アジア・豪州・メキシコ・カリブ・南米地域)98都市の合計222都市に就航しており、運航機材数は379機(レジャー路線の子会社エアカナダ・ルージュ及び傘下の地域航空会社エアカナダ・エクスプレスを含む)。<sup>20</sup>
- **West Jet** — 1996年に設立され、カルガリーを拠点に、バンクーバー、エドモントン、ウィニペグなどカナダ西部の路線を運航開始した。1999年に株式を公開し、2000年にオタワ、2002年にトロントに乗り入れてカナダ東部に進出した。2003年には大西洋沿岸のハリファックスに乗り入れてカナダ全土に路線網を広げた。2004年に米国への路線の運航を開始し、2006年以降はカリブ地域への国際線を運航するなど、レジャー路線を中心に路線網を順調に拡大している<sup>21</sup>。2016年末現在、カナ

<sup>19</sup> カナダ国際線のシェアは、エアカナダ投資家向けプレゼンテーション資料による。

[https://www.aircanada.com/content/dam/aircanada/portal/documents/PDF/en/investor/2017\\_AIF.pdf](https://www.aircanada.com/content/dam/aircanada/portal/documents/PDF/en/investor/2017_AIF.pdf)

<sup>20</sup> エアカナダの概要について、同社のウェブサイト参照。<http://www.aircanada.com/en/about/acfamily/index.html>

<sup>21</sup> ウエストジェットの社史について、同社のウェブサイトに掲載された広報資料を参照。

<http://www.westjet.com/pdf/investorMedia/westjetBackgrounder.pdf>

ダ国内、カリブ地域・メキシコの合計 104 都市に就航しており、運航機材数は 153 機<sup>22</sup>。2010 年から 2011 年にかけて、キャセイ・パシフィック航空とコードシェアに関する業務提携を締結したほか、ブリティッシュ航空、エールフランス航空、アメリカン航空及びデルタ航空とインターライン(一つの航空券で接続する便の座席を購入できるようにすること)に関する業務提携を締結するなど、外国航空会社との業務提携を進めている<sup>23</sup>。2017 年 4 月、新たな低コストキャリア(Ultra Low Cost Carrier)である Swoop の創設を公表。Swoop は 2018 年 6 月に運航を開始し、2018 年 11 月現在、カナダ国内だけでなく、アメリカ、メキシコにも路線を開設している。

2019 年 5 月、トロントに拠点を置く投資管理会社(private equity firm)である Onex が、West Jet の友好的買収を発表。7 月に行われた West Jet の株主投票では、圧倒的多数で賛成。他のエアラインによる買収ではないことから、競争環境への影響は無く、7 月には運輸省、8 月には競争当局による承認を取得。12 月には、運輸庁が、West Jet 及び Swoop に関する重要事項についてはカナダ人が半数以上を占める役員会での議決を経よう Onex の社内規則を改正することを条件に、買収を承認(カナダ運輸法は、役員会におけるカナダ人の比率が 50%以上であることをエアラインに求めており、ライバル会社であるエアカナダが、運輸法の既定を根拠に当該買収に異を唱えていた。)し、同月クロージングした。

- Porter — トロント都心部に立地するトロント・シティ空港を拠点として、ターボプロップ機(ボンバルディア式 Q400 型機)でカナダ国内東部地域及び米国東部地域の主要都市へのポイント・トゥ・ポイントの短距離路線を運航。2006 年 10 月にトロント=オタワ間で運航を開始し、同年 12 月にはモントリオールに就航。順調に路線を拡大し、2018 年 10 月現在、トロント、オタワ、モントリオール、ケベックシティ、ハリファックスなどカナダ国内東部地域の 16 都市に加え、米国 7 都市への定期路線を運航している。2010 年に株式公開を計画していたが、株式市場の状況にかんがみ延期された。
- Air Transat — モントリオール、トロント及びバンクーバーを拠点として、主にパッケージ旅行のためのチャーター便を運航。冬期はフロリダ、ハワイ、メキシコ及びカリブ地域、夏期はヨーロッパ方面などに運航している。2019 年 6 月、Air Canada による買収について、Air Canada と合意したと発表。同年 8 月に行われた Air Transat の株主投票では、圧倒的多数で賛成の決議がなされた。この買収が成立すれば、Air Canada は、カナダの大西洋路線のシェアの 60%を握ることになるため、2020 年 8 月現在、カナダ及びヨーロッパの競争当局及びカナダ運輸省が審査中。2020 年第 4 四半期のクロージングを予定しているが、コロナ禍による Air Canada の資金余力の低下もあり、買収の先行きは不透明。なお、仮に買収が成立しても、Air Canada は、Air Transat のブランドを残すとしている。

## (5)航空事業規制等

<sup>22</sup> ウェストジェットの年次報告書を参照。

<https://www.westjet.com/assets/wj-web/documents/en/about-us/financialReports/WestJet2016AR.pdf>

<sup>23</sup> 2011 年 2 月 8 日付ロイター通信記事「Westjet, Delta sign travel partnership」

<http://www.reuters.com/article/2011/02/08/uk-westjet-delta-idUSLNE71700U20110208>

カナダでは航空事業の規制緩和は 1970 年代から徐々に行われていたが、1985 年、カナダ政府は航空を含む運輸事業における市場競争の促進を内容とする「Freedom to Move」を発表し、1988 年、これに基づき新たな国家運輸法 (National Transportation Act) が施行された。これにより、国内線の新規路線参入に際しての需給調整規制が廃止されるとともに、運賃規制などの経済的規制が緩和された。1996 年には、同法が改正されてカナダ運輸法 (Canada Transportation Act) が施行され、カナダ北部地域についてのみ残されていた需給調整規制が廃止された。この結果、現在では、カナダの航空事業に対する規制は安全基準への適合や保険加入の義務付けに限られている<sup>24</sup>。

2016 年 11 月、カナダ運輸省は、カナダの航空会社に対する外国資本の持ち株比率を従来の 25% から 49% へ緩和する (ただし、一つの外国企業が保有できる比率は最大 25%) ことを公表した。また、格安航空会社 2 社 (Enerjets 社、Canada Jetlines 社) については、現行の外資規制が即時免除された<sup>25</sup>。外国資本の持ち株比率の緩和は、2018 年 5 月の運輸近代化法 (Transportation Modernization Act)<sup>26</sup> の成立により実現した。

カナダは、1980 年代より、航空運送については受益者負担を原則としており (User Pay Policy)、北部 3 準州などの遠隔地に路線を敷くエアラインに対する補助金の交付は行っていない。また、エアラインに対し、路線の維持の義務も負わせていない。この政策は、米国の Essential Air Service Program や、欧州諸国の Public Service Obligation 政策とも異なるものである。

2019 年 5 月、カナダ運輸庁により、航空旅客保護規則 (Air Passenger Protection Regulations) が、公布された。この規則は、エアラインに対して、オーバーブッキングなどによる搭乗拒否、遅延又は運航キャンセルの際に、旅客への補償金の支払いを求めること等を求めるものであり、同年 7 月 15 日に第 1 弾が施行された。しかしながら、第 2 弾の施行 (12 月 15 日) 前に、エアラインなどから、規則の無効化の訴えがなされている。

## (6) カナダの国際航空政策

2006 年 11 月、カナダ政府は、国際航空の自由化に関する「ブルースカイ政策」を発表した。その内容は、各国との間でオープンスカイ型の合意を目指して積極的な航空交渉を行うことを基本とした上で、相手国がオープンスカイ型の合意に前向きでない場合や、航空企業間の公平な競争環境が確保されていないといった場合には、オープンスカイ型の合意ではなく漸進的な航空自由化を進めるとするものである。カナダ政府は、「ブルースカイ政策」に基づき各国との間で航空交渉を積極的に進めている。同政策を策定した 2006 年 11 月以降に航空交渉で合意した相手国は、次のとおりである。<sup>27</sup>

<sup>24</sup> 運輸事業の規制緩和の経緯について、カナダ運輸庁のウェブサイト参照。

[http://www.otc-cta.gc.ca/doc.php?sid=31&lang=eng#tc-tm\\_3](http://www.otc-cta.gc.ca/doc.php?sid=31&lang=eng#tc-tm_3)

<sup>25</sup> 格安航空会社の外資規制について、カナダ運輸省のウェブサイト参照。

<https://www.canada.ca/en/transport-canada/news/2016/11/minister-garneau-presents-strategy-future-transportation-canada-transportation-2030.html>

<sup>26</sup> 運輸近代化法は、カナダ運輸法を含む 13 の法律を一括改正する法律。

<sup>27</sup> 「ブルースカイ政策」の全文は、カナダ運輸省のウェブサイトに掲載されている。

<https://www.tc.gc.ca/eng/policy/ace-blueskypolicy-menu-749.htm>

各国との航空交渉の合意状況について、カナダ運輸省の報道発表を参照。

<https://www.tc.gc.ca/eng/policy/air-bluesky-menu-2989.htm>

(表12) 「ブルースカイ政策」に基づくカナダの航空交渉の合意状況(2018年10月時点)

合意内容	相手国
オープンスカイ型の合意 (20 各国)	アイルランド、アイスランド、ニュージーランド、バルバドス、ドミニカ共和国、コスタリカ、韓国、エルサルバドル、スイス、トリニダード・トバゴ、ジャマイカ、ブラジル、ホンジュラス、ニカラグア、キュラソー、シント・マルテン、ガイアナ、アンティグア・バーブーダ、セントルシア、ベリーズ
航空関係の拡大の合意 (26 各国)	アルジェリア、オーストラリア、バハマ、中国、キューバ、エジプト、エチオピア、ハイチ、インド、イスラエル、日本、ヨルダン、マレーシア、メキシコ、モロッコ、パキスタン、パナマ、ペルー、タイ、フィリピン、UAE、サウジアラビア、シンガポール、南アフリカ、トルコ
新規の航空協定の締結 (30 各国)	アゼルバイジャン、バーレーン、バングラディシュ、ベナン、ブルキナファソ、ブルンジ、コロンビア、クロアチア、カメルーン、エクアドル、ガンビア、ギニア、ケニア、クウェート、マケドニア、マリ、モーリシャス、ナイジェリア、オマーン、パラグアイ、ルワンダ、セネガル、セルビア、セーシェル、シエラレオネ、スリランカ、タンザニア、トーゴ、チュニジア、ウルグアイ
EUとの包括的な航空協定 (28 各国)	従来、カナダと航空協定を締結していなかった、クロアチア、キプロス、エストニア、ラトビア、リトアニア、ルクセンブルグ、マルタ、スロバキア、スロベニアの 9 各国を含む EU 加盟国

(合意内容の分類は、カナダ運輸省の発表による)

また、2002 年以降、カナダ政府は国際線について、路線の規模に関わらず複数の自国航空会社の参入を認める「複数航空企業指定政策」(Multiple Designation Policy)を採用している。

カナダと米国の間では、既に 1995 年 2 月のオープンスカイ合意により両国間における輸送(第 3・第 4 の運輸)が自由化されていたが、2005 年 11 月、両国は更なるオープンスカイに合意し(2007 年 3 月に署名)、新たに旅客及び貨物の以遠輸送(第 5 の運輸)及び貨物の相手国と第三国間の輸送(第 7 の運輸)が自由化された。なお、相手国内での輸送(カボタージュ)は引き続き認められていない。

カナダと EU の間では、2008 年 11 月に、EU の全ての加盟国が対象となる包括的な航空協定に合意した(2009 年 12 月に署名)。この合意は、従来のカナダと EU 各加盟国との二国間協定を破棄して置き換わるものである。この合意においては、将来的に、カナダにおける航空会社の外資規制の緩和に応じて更なる輸送の自由化を段階的に進めることが規定されており、このため双方の航空当局間で定期的に合同委員会を開催することとされている。しかしながら、交渉の期限や、第 2 段階以降の自由化が進展しない場合に第 1 段階の自由化を取り消す趣旨の規定は設けられていない<sup>28</sup>。

<sup>28</sup> 2008 年のカナダ EU 航空合意の概要については、欧州委員会のウェブサイトを参照。  
[https://ec.europa.eu/transport/modes/air/international\\_aviation/country\\_index/canada\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/canada_en)

(表13) 2008年のカナダ EU 航空合意における、段階的な航空自由化に関する規定

	段階的な航空自由化(第2段階以降の発効には別途の協議が必要)	航空会社の外資規制
第1段階	<ul style="list-style-type: none"><li>• 旅客便及び貨物便の加 EU 間の輸送(第3・第4の運輸)の自由化</li><li>• 貨物便の以遠輸送(第5の運輸)の自由化</li><li>• その他、従来のカナダと EU 各加盟国との二国間協定で個別に認められていた輸送(以遠輸送等)については引き続き行うことが可能</li></ul>	外資規制 25%
第2段階 (未発効)	<ul style="list-style-type: none"><li>• 旅客便の中間地点への以遠輸送(第5の運輸)の自由化</li><li>• カナダ側旅客便の EU 域内の別の加盟国、モロッコ、スイス、EEA 及び ECAA への以遠輸送(第5の運輸)の自由化</li><li>• 貨物便の相手国と第三国間の輸送(第7の運輸)の自由化</li></ul>	外資規制 49%
第3段階 (未発効)	<ul style="list-style-type: none"><li>• 旅客便の以遠輸送(第5の運輸)の自由化</li></ul>	相手国での航空会社設立が可能
第4段階 (未発効)	<ul style="list-style-type: none"><li>• 相手国内での輸送(カポタージュ)の自由化</li></ul>	外資規制なし

## (7)日カナダ航空関係

カナダとの間では、1955年1月12日に航空協定「航空業務に関する日本国とカナダとの間の協定」<sup>29</sup>に署名し、同年7月20日発効し、公布されている(条約第7号)。

現在、日カナダ間で運航されている航空路線は、次のとおりである。これらの便の利用者の特徴として、カナダと日本の間の旅客需要だけでなく、カナダから東京で乗り継いでアジア各地の目的地へ向かう乗り継ぎ旅客の需要が比較的大きいと言われている。

<sup>29</sup> 航空協定本文は、以後、一度も改正されていない。また、協定付表は、1994年に改正されたものが最新である。

(表14) 日カナダ間の航空路線(2017年夏期)

航空会社	路線	便数
日本航空	東京(成田)＝バンクーバー	週7便
エアカナダ	東京(成田)＝バンクーバー	週7便
エアカナダ	東京(成田)＝トロント	週7便
エアカナダ	東京(成田)＝カルガリー	週7便
全日空	東京(羽田)＝バンクーバー	週7便
エアカナダ・ルージュ	東京(羽田)＝トロント	週7便
エアカナダ・ルージュ	大阪(関空)＝バンクーバー	週7便
エアカナダ	名古屋(中部)＝バンクーバー	週4便(最大)
エアカナダ	東京(成田)＝モントリオール	週7便

2009年4月に東京で日加航空当局間協議が行われ、①カナダ側の航空会社が成田路線で一定の増便ができる発着枠の付与、②両国の航空会社がそれぞれ羽田空港(深夜早朝時間帯)とバンクーバー又はトロントを結ぶ路線を運航できる発着枠の付与、③成田・羽田関連以外の路線の自由化、の3点について合意した<sup>30</sup>。これを受けて、エアカナダは2010年3月に成田＝カルガリー直行便を就航し、同年10月までの夏期ダイヤ期間中、週3便で運航した(同年冬期ダイヤ期間中は運休した)。2011年3月からは週5便に増便して運航する予定であったが、東日本大震災の影響のため実際には週3便程度の運航にとどまった。また、エアカナダは2011年1月(後に3月に延期)から羽田＝バンクーバー線に週7便で就航する旨を発表し、航空券の販売を開始するなど就航準備を進めていたが、直前の2011年1月になって就航を無期延期する旨を発表した。

その後、2011年9月にバンクーバーで日加航空当局間協議が行われ、①成田空港関連路線の日カナダ間輸送のオープンスカイ(航空自由化)の実現(2013年夏期予定)、②首都圏空港以外の空港について、現在の二国間輸送の自由化に加え、以遠地点への輸送についても相互に自由化(いわゆる以遠権の自由化)、などについて合意した<sup>31</sup>。

また、2013年9月にバンクーバーで日加航空当局間協議が行われ、羽田空港の昼間時間帯について、国際線の発着枠が3万回から6万回に増加する段階において、日本・カナダ双方が、1日1便ずつの運航を可能とする枠組みの設定について合意した<sup>32</sup>。これを受けて、全日空は2014年3月に羽田＝バンクーバー線に週7便で就航し、エアカナダは2014年7月に羽田＝トロント線に週7便で就航した。また、エアカナダは、2018年6月より、成田＝モントリオール線に週7便で就航した。

日カナダ航空関係の経緯については、次のとおりである。

<sup>30</sup> 国土交通省の報道発表を参照。[http://www.mlit.go.jp/report/press/cab03\\_hh\\_000065.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/cab03_hh_000065.html)

<sup>31</sup> 国土交通省の報道発表を参照。[http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku03\\_hh\\_000167.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku03_hh_000167.html)

<sup>32</sup> 国土交通省の報道発表を参照。[http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku03\\_hh\\_000217.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku03_hh_000217.html)

(表15) 日カナダ航空関係の経緯

1949年	カナダ太平洋航空がバンクーバー＝東京＝香港線の運航を開始。
1955年	日カナダ航空協定に署名(1月12日)、発効(7月20日)。
1968年	日本航空が東京＝バンクーバー＝サンフランシスコ線の運航を開始。
1970年	日本航空の上記路線がバンクーバー止まりとなる。
1972年	日本航空の上記路線が東京＝バンクーバー＝メキシコシティ線となる。
1987年	カナダ太平洋航空がパシフィック・ウェスタン航空に買収され、カナディアン航空となる。
1989年	カナディアン航空が東京＝トロント線(日本航空との共同運航)、東京＝エドモントン＝カルガリー線、名古屋＝バンクーバー線の運航を開始。
1992年	カナディアン航空が東京＝エドモントン＝カルガリー線の運航を休止し、東京＝香港区間の運航を休止。
1993年	日本航空がカナディアン航空との東京＝トロント線の共同運航から撤退。
1994年	エアカナダが大阪(関西空港)＝バンクーバー線の運航を開始。
1996年	全日本空輸がエアカナダ運航便へのコードシェアを開始。
2001年	エアカナダがカナディアン航空を買収し、東京＝バンクーバー線、東京＝トロント線、名古屋＝バンクーバー線の運航を引き継ぎ。
2005年	エアカナダが名古屋(中部空港)＝バンクーバー線の運航を休止。
2008年	エアカナダが大阪＝バンクーバー線の運航を休止。
2010年	日本航空がバンクーバー＝メキシコシティ区間の運航を休止。 エアカナダが東京＝カルガリー＝トロント線の運航を開始。
2014年	全日空が東京(羽田)＝バンクーバー間の運航を開始。 エアカナダが東京(羽田)＝トロント間の運航を開始。
2015年	エアカナダ・ルージュが大阪(関西)＝バンクーバー間の運航を開始(夏期のみ)。
2017年	エアカナダ・ルージュが名古屋(中部)＝バンクーバー間の運航を開始(夏期のみ)。
2018年	エア・カナダが東京(成田)＝モントリオール間の運航を開始。

## (8)航空保安

従来、カナダの空港における旅客及び手荷物のスクリーニングは各航空会社実施していたが、2002年以降は、9・11テロ事件を受けて設立された国営企業(クラウン・コーポレーション)である航空保安庁(CATSA)がカナダ国内の主要89空港における旅客及び手荷物のスクリーニングを実施している。また、2002年以降、カナダ連邦政府は航空保安庁の運営費用その他の航空保安に関する施策に当てるため、これらの主要89空港を利用する旅客から「航空旅客保安料金」(Air Travellers Security Charge)を徴収している。航空旅客保安料金の額は度々改定されており、2010年4月以降は、国内線片道7.48ドル、国内線往復14.96ドル、国際線(米国、出発旅客のみ)12.71ドル、国際線(米国以外、出発旅客のみ)25.91ドルとなっている。<sup>33</sup>

現在、カナダ政府が講じている航空保安のための施策としては、次のようなものがある。

<sup>33</sup> カナダの航空保安に関する施策の概要について、カナダ運輸省のウェブサイトを参照。

<https://www.tc.gc.ca/eng/aviationsecurity/page-181.htm>

<http://www.tc.gc.ca/eng/aviationsecurity/page-188.htm>

- **カナダ航空企業保護プログラム** (Canadian Air Carrier Protective Program) —カナダで登録された商用航空機による特定の便にカナダ連邦警察の保安担当官 (In-Flight Security Officer) が搭乗することにより、ハイジャックを防止するもの。2002 年より実施。
- **空港制限区域内への立ち入りに対するスクリーニング** (Non-Passenger Screening) —カナダ国内の主要 28 空港で、空港制限区域内に立ち入る空港従業員、航空機の乗務員、建設会社の職員などに対してランダムにスクリーニングを実施するもの。併せて、虹彩及び指紋の生体情報を記録した身分証明書 (Restricted Area Identity Card) を導入している。2004 年より実施。
- **旅客保護プログラム** (Passenger Protection Program) —カナダ政府が航空会社に対し、航空保安の観点から搭乗を拒否すべき者の名簿 (Specified Persons List、対外秘) を提供するもの。2007 年より実施。
- **航空貨物保安プログラム** (Air Cargo Security Program) —カナダ政府は、航空貨物の輸送に係る保安対策を講じるため、2010 年からの 5 年間で 9,570 万ドルの予算を計上した。
- **全身スキャナーの導入** (Full Body Scanner) —2009 年 12 月のデトロイト行きノースウェスト航空機爆破未遂事件を受けて、2013 年 4 月現在、カナダ国内の主要空港で 52 台の全身スキャナー (ミリ波方式) が導入されている。通常の金属探知機による検査を受けた旅客のうち、ランダムに選ばれた旅客は、2 次検査として全身スキャナー又は検査官の手による身体検査を選ぶこととされている。

34

## (9) 航空機製造業

- **ボンバルディア** —モントリオールに本社を置き、航空機と鉄道車両の製造販売を主な事業としていた企業グループ。1940 年代にケベック州でスノーモービル製造会社として設立されたが、1970 年代にモントリオール地下鉄への車両納入を契機に鉄道車両製造に進出し、欧州の複数の鉄道車両メーカーを買収して成長した。また、1986 年にカナダ政府の国営企業 (クラウン・コーポレーション) の航空機メーカーであったカナダエアを買収し、1992 年には当時ボーイング社の子会社であったデハビランド・カナダを買収して航空機製造業に進出した<sup>35</sup>。

ボンバルディアの航空機製造部門は、かつて、米国のボーイング、欧州のエアバスに次ぐ世界第 3 位の航空機メーカーであった。主なモデルは、Q シリーズ (60～90 席のターボプロペラ機) と CRJ (40～100 席のリージョナルジェット機) であったが、2008 年、C シリーズ (100～150 席のジェット機) の開発に着手し、2015 年 12 月、最初のモデルとなる CS100 について、カナダ運輸省から型式証明を取得した。

三菱重工は、1990 年代からボンバルディアの Q シリーズ及び CRJ の共同開発に参加し、Q400 の中胴や CRJ700 の後胴などの製造を担当していたが、これらの型式については、2008 年 2 月に

<sup>34</sup> 全身スキャナーの概要について、カナダ運輸省のウェブサイトを参照。

<https://www.tc.gc.ca/eng/mediaroom/infosheets-menu-7669.html>

<sup>35</sup> ボンバルディアの概要について、同社のウェブサイトを参照。<http://www.bombardier.com/en/corporate/about-us>

担当部位の製造契約を解消し、生産をボンバルディアに移管した。他方で、ボンバルディアのビジネスジェットについては、引き続き、Global 5000/5500/6000/6500(8人乗り)の主翼及び中胴並びに Challenger 350(8人乗り)の主翼の製造を行っている(2006年に設立され、ミシサガ市に拠点を置く MHI Canada Aerospace が製造)<sup>3637</sup>。

Cシリーズの開発が遅れ、開発コストが増大する中、2015年10月、ケベック州政府は同事業に対し、10億米ドルを出資することを公表した。また、2017年2月、連邦政府は、同社に対し3,725億加ドルの無利子融資を行うことを公表したが、これに対し、2017年2月、競合社であるエンブラエルを有するブラジル政府はカナダ政府をWTOに提訴した。WTOは同年9月にパネルを設置(2018年10月現在、決定はなされていない。)

また、2017年4月、ボーイングは、ボンバルディアがケベック州・連邦政府等の支援により米国内で不当に安く航空機を販売したと米国商務省に対して申し立てを行った。5月、米国商務省は、カナダからの商用機輸入に係る相殺関税及び反ダンピング税に係る調査開始を決定。同年9月、米国商務省は相殺関税(220%)を課すことを仮決定し、続けて10月には反ダンピング税(80%)を課すことを仮決定した(相殺関税と合わせると300%)。

同年10月、ボンバルディアは、エアバスにCシリーズ事業の持分(Stake)の過半を売却することに同社と合意した旨を発表。

同年12月、米国商務省は、相殺関税(212%)、反ダンピング税(80%)の計292%を課すことを最終決定した。

2018年1月、米国の国際貿易委員会は、ボーイングの申し立てを退け、米国商務省がボンバルディア社Cシリーズに課していた相殺関税及び反ダンピング税を無効とした。

同年7月1日、エアバスは、Cシリーズ事業の持分の過半(50.01%)を取得。ボンバルディアが約34%、ケベック州政府が約16%を保有することとなった<sup>38</sup>。同時に、CシリーズはA220シリーズと改称された。

2018年11月には、Qシリーズ事業をビクトリアに拠点を置くヴァイキング・エアに売却することで合意。2019年6月に売却を完了した。

2019年6月、三菱重工業は、ボンバルディアとの間で、CRJの事業譲渡契約を締結。三菱重工は、CRJの保守、カスタマーサポート、改修、マーケティング、販売及びカスタマーサポート機能のほか、型式証明を継承することとなった。本契約は、2020年6月1日にクローリングし、同日、三菱重

<sup>36</sup> 三菱重工が製造の一部を担当しているボンバルディアのビジネスジェットについては、同社のウェブサイト参照。

[http://www.mhi.co.jp/products/air\\_list.html](http://www.mhi.co.jp/products/air_list.html)

<https://aiac.ca/members/mhi-canada-aerospace-inc/>

<sup>37</sup> ボンバルディアは、ビジネスジェットについて、トロントのダウンズビュー工場にてGlobalを製造。ケベック州のDorval及びSt. Laurentにおいて、Globalの内装の艤装を行うとともに、Challengerを製造。Learjetは、カンザス州Wichitaで製造。

<sup>38</sup> エアバス社によるCシリーズ事業の買収については、エアバス社、ボンバルディア社の以下のウェブサイト参照。

<https://www.airbus.com/newsroom/press-releases/en/2017/10/airbus-bombardier-cseries-agreement.html>

<https://www.airbus.com/newsroom/press-releases/en/2018/07/airbus-majority-stake-in-c-series-partnership-with-bombardier-a.html>

工は MHI RJ アビエーショングループを設立した<sup>39</sup>。

2020年2月12日、ボンバルディアは、事業コストの増大を理由に、A220事業の残りの持分の一部をエアバスに売却、一部をケベック州政府に譲渡した。その結果、エアバスが75%、ケベック州政府が25%の株式を保有することになった<sup>40</sup>。これにより、ボンバルディアの航空機事業は、ビジネスジェット機(Global, Challenger, Learjet)事業のみとなった。

- **CAE**—モントリオールに本社を置くフライト・シミュレーター会社。民間航空機及び軍用機のためのフライト・シミュレーターを製造販売しており、これまでに1,000台以上のフライト・シミュレーターを納入した。また、世界各地の35箇所で航空機操縦の訓練センターを運営している。2016年度の営業収入は25億ドル<sup>41</sup>。

---

<sup>39</sup> 三菱重工の以下のプレスリリースを参照。  
<https://www.mhi.com/jp/news/story/20200507.html>

<sup>40</sup> ボンバルディアによるA220事業の残りの株式の売却・譲渡については、ボンバルディアの以下のウェブサイト参照。  
<https://www.bombardier.com/en/media/newsList/details.binc-20200213-airbus-and-the-government-of-quebec-become-sole-ow.bombardiercom.html>

<sup>41</sup> CAEの概要について、同社のウェブサイト参照。<http://www.cae.com/en/about.cae/home.asp>

## 4. 鉄道

### (1)貨物鉄道の概要

カナダにおける鉄道事業の大半は、CN 鉄道と CP 鉄道の 2 社が担っている。両社とも、現在は貨物鉄道事業のみを行っており、旅客鉄道事業は行っていない。また、両社とも、カナダ国内で北米大陸を東西に横断する鉄道路線を有するとともに、米国内にも鉄道路線を有している。

(表16) 鉄道会社の路線延長(2016年、単位:km)

	路線延長	シェア
CN 鉄道	22,186	49.1%
CP 鉄道	11,574	25.6%
その他	11,440	25.3%
合計	45,199	100.0%

(出典:カナダ運輸省年次報告 RA1 表)

(表17) 鉄道会社の営業収入(2015年、単位:百万ドル)

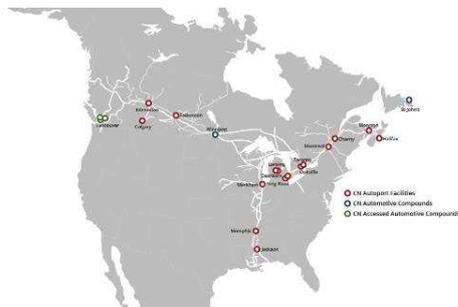
	営業収入	シェア
CN 鉄道	8,292	57.8%
CP 鉄道	4,798	33.4%
その他	1,268	8.8%
合計	14,358	100.0%

(出典:カナダ運輸省年次報告 RA2 表)

CN 鉄道(Canadian National Railway)は、1919 年に連邦政府の国有企業(クラウン・コーポレーション)として設立され、当時のグランドトランク鉄道やインターコロニアル鉄道など既存の複数の鉄道会社を統合してカナダ全土に及ぶ路線を持つ鉄道会社となった。鉄道事業に加えて、航空事業(1937 年にトランス・カナダ航空を設立。現在のエアカナダ)、放送事業(1976 年にトロントの CN タワーを建設)、旅客船事業(1977 年に CN Marine を設立。現在の大西洋海運会社)、ホテル事業など幅広い分野に事業を拡大した。1995 年に民営化された。2017 年現在、カナダと米国を合わせて約 32,000km の鉄道路線を有しており、カナダ国内では東はハリファックス、西はバンクーバー及びプリンス・ルパート、米国内ではメキシコ湾岸のニューオリンズまで延びている。

CP 鉄道(Canadian Pacific Railway、カナダ太平洋鉄道)は、1881 年に民間企業として設立され、連邦政府の手厚い保護を受けて、1885 年にカナダ建国初期の国策であった大陸横断鉄道の建設を果たした。鉄道事業に加えて、航空事業(1942 年にカナダ太平洋航空を設立、1987 年に売却)、海運事業、ホテル事業、鉱山事業など幅広い分野に事業を拡大した。2017 年現在、カナダと米国を合わせて約 20,000km の鉄道路線を有しており、その路線はカナダ国内では東はモントリオール、西はバンクーバー、米国内ではニューヨーク及びシカゴまで延びている。

(図14) CN 鉄道の路線図



(図15) CP 鉄道の路線図



1990年代以降、余剰鉄道路線の合理化が進められており、2004年から2013年までの間にCN鉄道とCP鉄道の両社合わせて1万kmを超える路線が廃止又は譲渡されている。他方で、CN鉄道は1995年の民営化の後、米国のイリノイ・セントラル鉄道、ウィスコンシン・セントラル鉄道などを買収して米国内の路線を拡充している。2016年には、同社の営業収入の17%が米国内の貨物輸送、34%がカナダ米国間の貨物輸送、18%がカナダ国内の貨物輸送、31%が国際貨物輸送によるものであった。<sup>42</sup>

(表18) カナダ国内の鉄道路線の合理化(2004年～2013年、単位:km)

	廃止	譲渡
CN 鉄道	1,270	728
CP 鉄道	916	548
その他	308	7,403
合計	2,493	8,679

(出典:カナダ運輸省年次報告 RA2 表(2013年))

カナダの貨物鉄道による主な輸出入品目は、穀物、石炭、肥料、鉄鉱石、林産品などである。

(表19) 貨物鉄道による輸出品目(2016年、単位:千トン)

輸出品目	重量	輸入品目	重量
林産品	16,423	石炭	8,530
化学製品	11,686	化学製品	5,620
石油	10,635	石油	3,765
肥料	9,334	農産品	2,657
その他	24,499	その他	13,921
合計	72,577	合計	34,493

(出典:カナダ運輸省年次報告 RA8 表)

## (2)旅客鉄道の概要

現在、カナダ国内における都市間の旅客鉄道事業は、連邦政府の国有企業(クラウン・コーポレーション)であるVIA鉄道(ヴィア・レール)が担っている。

(表20) 都市間鉄道の輸送旅客数(2015年、単位:千人)

VIA 鉄道	3,818
その他	197
合計	4,015

(出典:カナダ運輸省年次報告 RA16 表)

<sup>42</sup> CN 鉄道年次報告(2016年)の記述による。

かつては CN 鉄道及び CP 鉄道も自ら旅客鉄道事業を行っていたが、戦後のモータリゼーションの進展と航空輸送の発展により両社の旅客鉄道部門は慢性的な赤字となり、新規投資が行われず旅客数が減少する悪循環が続いた。このため、1971 年の米国におけるアムトラック鉄道の設立にならって、1977 年に連邦政府の国有企業(クラウン・コーポレーション)として VIA 鉄道が設立され、CN 鉄道及び CP 鉄道から旅客鉄道事業を引き継いだ。

VIA 鉄道は、73 の車両、501 両の機関車を保有し、12,500km の鉄道路線で運行している(2019 年 2 月 15 日現在)。ただし、鉄道路線を殆ど保有しておらず、CN 鉄道や CP 鉄道などの貨物鉄道会社が保有する鉄道路線を利用することにより運行している。

現在、VIA 鉄道の輸送旅客数の 9 割は、オンタリオ州とケベック州にまたがる幹線(ケベックシティ=ウインザー回廊)の旅客であり、この幹線では週約 500 便の列車が運行されている。他方で、旅客数の少ない他の区間については、トロント=バンクーバー間で週 3 便、モントリオール=ハリファックス間で週 6 便などの運行となっている。

(図16) VIA 鉄道の路線図



VIA 鉄道は赤字であり、連邦政府から毎年 200 百万ドル以上の補助金を受けて運行している。また、これに加えて、連邦政府は VIA 鉄道に対し、安全性の維持や乗客の快適性の向上のためのインフラ整備事業のための補助金を交付している。近年、VIA 鉄道は、定時制の確保および便数の増加等のため、ケベックシティ=ウインザー間における貨物路線から独立した路線を活用した高頻度旅客輸送(High Frequency Rail)の実現を計画している。2016 年には、調査経費として連邦政府予算に 330 万ドルが計上された。続いて、2018 年にも、継続調査経費として連邦政府予算に 800 万ドルが計上された。また、2019 年 6 月には、連邦政府が 1610 万ドル、インフラ銀行が 5,500 万ドルの調査経費の拠出を発表した。2019 年 7 月現在、連邦政府における検討が進められている。

米国のアムトラックは、モントリオール=ニューヨーク間、トロント=ニューヨーク間及びバンクーバー=シアトル間の路線で、カナダ米国間の国際列車を運行している。

## ■高速鉄道構想

カナダでは、ケベックシティ＝ウインザー間(約 1,200km)及びエドモントン＝カルガリー間(約 300km)、バンクーバー＝シアトル(米ワシントン州)＝ポートランド(米オレゴン州)の路線について、高速鉄道構想が検討されてきている。しかしながら、カナダは国土が広大で人口が少ないこと、都市間輸送に占める鉄道のシェアが小さいこと、建設費用が多額であることが課題となっており、進捗は芳しくない。

ケベックシティ＝ウインザー間の高速鉄道構想については、1995年に連邦政府、ケベック州政府及びオンタリオ州政府の三者が共同で、建設費用、需要予測、収支予測などに関する調査報告書を取りまとめた。その後、1998年にボンバルディア社が、2003年にVIA鉄道が、それぞれ高速鉄道の導入に関する提言を行った経緯がある。2009年からは、3百万ドルの調査費を計上して、1995年の報告書のアップデートのための調査が行われた<sup>43</sup>。

他方、オンタリオ州政府は、トロント＝ウインザー間の高速鉄道計画につき、2016年12月に第三者機関による実現可能性報告書<sup>44</sup>を公表した。最高時速250kmで既存及び新設の路線を使用する予定であり、早ければ2025年に一部開業(トロント＝ロンドン間)を目指すとされている。オンタリオ州政府の委託を受けたWSP社(本社モントリオール)が環境影響評価を実施中、2018年11月に州新政権(進歩保守党)が、環境影響評価の範囲を拡大し、VIA Railの高速化、バスのキャパシティ拡大、高速道路網の整備を、高速鉄道を代替する選択肢に含めることとした。さらに、2019年4月、州進歩保守党政権は、2019年度予算において、高速鉄道関連の予算を全て停止することを発表した。

エドモントン＝カルガリー間における高速鉄道構想は、1970年代に遡る。同構想は、アルバータ州の域内に収まる鉄道路線であることから、連邦政府は積極的には検討に関与していない。1985年にアルバータ州政府が検討委員会を組織し、翌年に報告書を公表<sup>45</sup>。2004年には民間団体が調査報告書を公表しており、アルバータ州政府は、2008年、2014年にも調査報告書を公表しており<sup>46,47</sup>、特に、2014年の調査報告書では、両都市の人口を考えると、プロジェクトは採算が取れないと結論付けている。2020年8月、民間企業(TransPod社)が行う、両都市をハイパーloopで結ぶ構想の実現可能性調査に関し、同社とアルバータ州政府が、MOUを締結。なお、2020年7月に、カナダ運輸省の委託を受けてAecon社が発表した、ハイパーloop技術に関する調査報告書では、少なくとも2030年代後半までは、同技術を利用したプロジェクトは採算性が取れないと結論付けられている<sup>48</sup>。

<sup>43</sup> カナダ運輸省のウェブサイト参照。

<https://www.tc.gc.ca/eng/policy/acg-acgb-high-speed-rail-2956.htm>

<sup>44</sup> オンタリオ州運輸省のウェブサイト参照。

<http://www.mto.gov.on.ca/english/publications/high-speed-rail-in-ontario-final-report/>

<sup>45</sup> アルバータ州政府のウェブサイト参照。<https://open.alberta.ca/publications/919807>

<sup>46</sup> アルバータ州運輸省のウェブサイト参照。<http://www.transportation.alberta.ca/3940.htm>

<sup>47</sup> アルバータ州政府のウェブサイト参照。

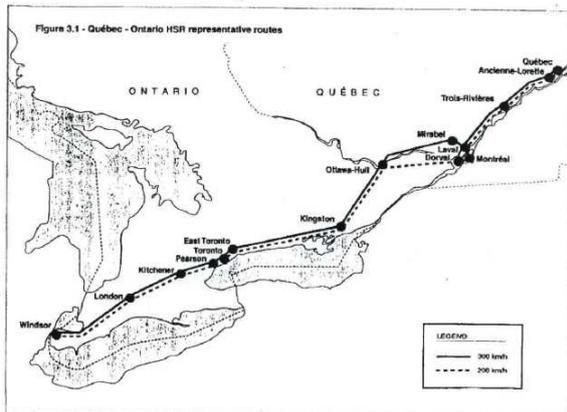
<https://www.assembly.ab.ca/committees/PastReports/2014/High%20Speed%20Rail%20Transit%20System%20in%20Alberta.%20Final%20Report.pdf>

<sup>48</sup> “Preliminary Feasibility of Hyperloop Technology”

<https://tcdocs.ingeniumcanada.org/sites/default/files/2020-08/Hyperloop%20prelim%20study.pdf>

また、バンクーバー＝シアトル(米ワシントン州)＝ポートランド間における高速鉄道プロジェクトについては、2016年、ワシントン州知事とBC州知事が同構想を含む技術協力協定に署名。2017年にワシントン州運輸省が同プロジェクトの実現可能性調査を実施し、報告書を提出。2018年には、ワシントン州運輸省は、追加調査(Business Case Study)を開始し、BC州、オレゴン州、マイクロソフト社が資金援助を発表した。同調査の結果は、2019年夏に公表される予定。

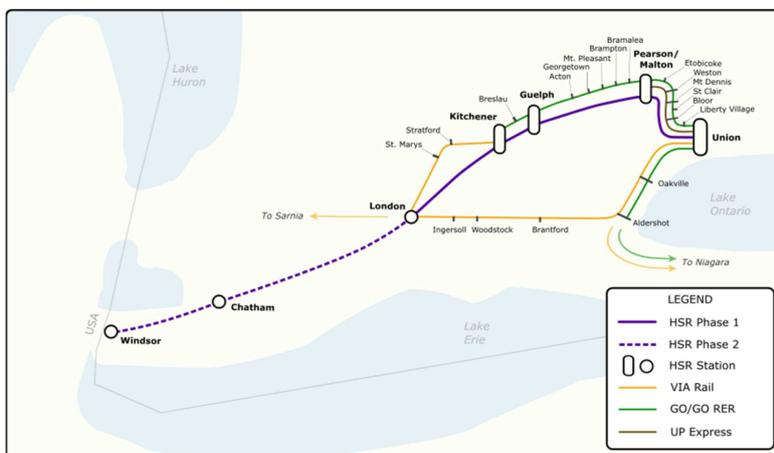
(図17) ケベックシティ＝ウインザー間の高速鉄道構想



(図18) エドモントン＝カルガリー間の高速鉄道構想



(図19)ウインザー＝トロント間の高速鉄道構想



### (3) 鉄道事業規制

鉄道事業の規制緩和は1988年に施行された国家運輸法によって行われ、鉄道会社と荷主の間の秘密契約の容認(運輸庁への届出制)、運賃認可制度の廃止(輸送コストを補うことが要件)、不採算路線の廃止手続の簡素化(90日前までに公告、利用者より不服申し立てがあったときは運輸庁が6月以内に廃止の是非を決定)などの規制緩和が行われた。その後、国家運輸法に代わって1996年に施行されたカナダ運輸法では、鉄道会社による路線の廃止・売却をより容易にするための手続が設

けられている<sup>49</sup>。

貨物鉄道会社によるカナダの平原諸州及び米国産の小麦の輸送については、カナダ運輸庁がカナダ運輸法に基づき、CN 鉄道及び CP 鉄道に対して年間の営業収入額の上限(revenue cap)を設けている(Maximum Revenue Entitlement)。したがって、両社は小麦の運賃(rate)は自由に設定できるものの、これによる年間を通じた営業収入額は、カナダ運輸庁が設定する上限額を超えることが認められない<sup>50</sup>。

2013 年、大豊作と同年冬の寒波の影響による穀物の輸送遅延が発生したことを契機に、連邦政府は翌年より CN 鉄道及び CP 鉄道に対して最低穀物輸送量を設定した。また、鉄道会社間の競争促進のため、「インター・スイッチング」と呼ばれる制度を導入した。インター・スイッチング制度では、荷主が、積み込み地点又は荷下ろし地点で利用できる鉄道会社が 1 社しかない場合に、同地点から 160km 以内にあり、2 社以上の鉄道会社が接続しているインター・スイッチング・ポイントまでの運賃を規則により定めるとともに、荷主が、インター・スイッチング・ポイントにおいて、貨物を積み替え、残りの長距離区間を輸送する鉄道会社を選択することを可能とする制度である。

2018 年 5 月には、更なる競争促進のため、運輸近代化法(Transportation Modernization Act)により、対象距離が 1,200km 又は総輸送距離の 50%のいずれか長い方にまで延長された(Long Haul Inter switching)。また、荷物の積み込み地点又は荷下ろし地点からインター・スイッチング・ポイントまでの運賃は、荷主の申請を受け、カナダ運輸庁が柔軟に設定できるようにした。

さらに、カナダ運輸省は、CN 鉄道及び CP 鉄道に対して、小麦の輸送用の貨物鉄道車両を無償で貸し付けている<sup>51</sup>。

#### (4) 鉄道車両製造業

ボンバルディアの鉄道車両製造部門は、高速鉄道、都市鉄道、路面電車など幅広い車両を製造している。1980 年代～1990 年代にかけ、欧州の中規模の鉄道車両メーカーの買収を繰り返して成長した。鉄道車両製造部門の本社はベルリンに置かれている。カナダ国内の工場は、ケベック州ラ・ポカティエール、オンタリオ州サンダーベイにある。かつては、フランスのアルストム、ドイツのシーメンスと並ぶ「欧州ビッグ 3」の一角であったが、世界各地で納入遅延や不具合を起こし、業績不振に陥った。2020 年 2 月 17 日、ボンバルディアは、フランスのアルストムに鉄道車輛製造部門を売却することに同社と合意した<sup>52</sup>。2020 年 7 月 31 日、欧州委員会は、同売却を条件(一部事業・工場の売却)付きで承認<sup>53</sup>(欧州の競争当局は、2019 年 2 月に、アルストムとシーメンスの統合を阻止していた)。クロージンは、2021 年第 1 四半期を予定。アルストムは、買収額を現金と同社の株で支払うため、売却が

<sup>49</sup> 鉄道会社による路線の廃止・売却手続きについて、カナダ運輸庁のウェブサイト参照。

<https://otc-cta.gc.ca/eng/transfer-and-discontinuance-railway-lines>

<sup>50</sup> 小麦の輸送に係る年間営業収入額の上限制度の詳細については、カナダ運輸庁のウェブサイト参照。

<https://otc-cta.gc.ca/eng/publication/backgrounder-western-grain-revenue-cap-program>

<sup>51</sup> カナダ運輸省のウェブサイト参照。<http://www.tc.gc.ca/eng/policy/acg-acqb-grain-menu.htm>

<sup>52</sup> ボンバルディアによる鉄道事業の売却については、同社の以下のウェブサイト参照。

<https://www.bombardier.com/en/media/newsList/details.binc-20200217-bombardier-announces-its-strategic-decision-to-foc.bombardiercom.html?>

<sup>53</sup> 承認に関する欧州委員会のプレスリリースは、以下のウェブサイト参照。

[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_1437](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1437)

完了すれば、ケベック預金・投資金庫(CDPQ)がアルストムの株の 18%を保有することになり、筆頭株主になる。

## 5. 自動車

### (1)トラック事業の概要

カナダでは、トラック輸送に従事する事業者が約 6 万 7 千社活動しており、オンタリオ州(41.1%)、アルバータ州(16.3%)、ケベック州(15.1%)、ブリティッシュ・コロンビア州(14.6%)に集中している<sup>54</sup>。カナダ国内で用いられているトラック車両数は、2009 年には大型トラック(15トン以上)が 32 万台、中型トラック(4.5トン以上 15トン未満)が 44 万台、小型トラック・バンなどが 1976 万台であった<sup>55</sup>。

### (2)バス事業の概要

バス事業のうち、市内で運行される路線バスについては、カナダ全国で 90 社により運行されており、2014 年の営業収入は 44 億ドル、輸送旅客数は延べ 21 億人であった。これには、カナダ運輸省の統計上、市内の路面電車や地下鉄の営業収入及び輸送旅客数も含まれている。その多くが、州政府や市から補助金を受けることにより運行されている。

都市間で定期的に運行される長距離バスも国内各地で運行されており、2014 年の営業収入は 4 億ドル、2008 年の輸送旅客数は延べ 1770 万人であった(以降は公表無し)。最大の事業者は米国及びカナダで事業を展開しているグレイハウンド社であり、同社はカナダ国内では主にオンタリオ州及び西部 2 州で都市間バスを運行している。同社の親会社は米国の Laidlaw 社であったが、2007 年に英国の FirstGroup 社に買収された。このほか、ケベック州及び大西洋沿岸の諸州で都市間バスを運行している大手の事業者として Groupe Orleans がある。

学校からスクールバスの運行を請け負うスクールバス事業も大きな市場規模があり、2014 年の営業収入は 19 億ドルであった<sup>56</sup>。

### (3)タクシー事業の概要

タクシー事業については、2007 年にはカナダ国内で約 4 万 1 千社が活動しており、営業収入は 19 億ドルであった(リムジン・サービスを含む)<sup>57</sup>。

他方、近年カナダの各都市にライドシェアサービスが進出しており、2016 年にトロント市で条例が改正され、合法化されたのを皮切りに、各都市で条例制定が進んでおり、2017 年 8 月現在、トロント、オタワ、モントリオール、ケベックシティ、カルガリー、エドモントンといった主要都市でサービスが開始されている。

<sup>54</sup> カナダ運輸省年次報告本文 P24 参照。

<sup>55</sup> カナダ運輸省年次報告 RO3 表による。

<sup>56</sup> カナダ運輸省年次報告 RO14 表による。

<sup>57</sup> カナダ統計庁「Taxi and limousine services, operating statistics, by province and territory (Canada)」による。  
<http://www.statcan.gc.ca/tables-tableaux/sum-som/l01/cst01/trad49a-eng.htm>

## (4)道路運送事業規制

カナダでは、トラック事業及びバス事業については、憲法に基づき、州際及び国際の運送を行う事業は連邦政府の管轄、州内の運送のみを行う事業は州政府の管轄とされているが、前者についても、連邦政府の自動車運送法(Motor Vehicle Transport Act)により、事業者に対する許認可などの具体的な規制は、一定の要件の下で州政府の立法及び行政に委任されている<sup>58</sup>。

1987年、自動車運送法の改正により、州際及び国際の運送を行うトラック事業に対する規制緩和が行われ、経済的規制が廃止されて安全規制のみが課されることになった。トラック事業に対する安全規制については、国内統一的な基準(National Safety Code)が策定されている。

## (5)車検制度

カナダでは、自動車の安全・排出ガス基準の策定及び義務付けは連邦政府が所管しており、安全については自動車安全法(Motor Vehicle Safety Act)に基づき、また、排出ガス基準についてはカナダ環境保護法(Canadian Environmental Protection Act)に基づき、カナダで製造される自動車又はカナダに輸入される自動車がクリアしなければならない基準を定めている。一方、自動車の登録及びナンバープレートの交付、自動車損害賠償責任保険の加入の義務付け、運転免許証の交付については、州政府が所管している。

定期的な検査を義務付ける車検制度はないが、州により、定期的に排出ガス試験を受けることを義務付けている場合がある。例えば、オンタリオ州政府は、同州の環境保護法に基づき「Drive Clean Program」を実施しており、製造されてから7年以上経過した自動車については、登録及び2年ごとの登録更新を行う際に同州の環境省が認定した試験場(民間の自動車修理サービス施設など)で排出ガス試験を受けることを義務付けている。他方、ブリティッシュ・コロンビア州政府は、バンクーバー都市圏で登録される自動車を対象とした同様の「AirCare Program」を、車両の排出ガスの削減能力の向上を理由に2014年に終了している<sup>59</sup>。

## (6)高速道路整備の概要

カナダでは、高速道路の整備は、国立公園内の高速道路(カナダ公園庁が管理)及びアラスカ高速道路の一部区間(公共サービス・調達省が管理)を除き、各州・準州政府が所管しているが、1950年から1971年にかけて、トランス・カナダ高速道路法(Trans-Canada Highway Act)に基づき、連邦政府と各州政府が費用を分担することにより、カナダの10州を東西に結ぶトランス・カナダ高速道路が建設された。

<sup>58</sup> 道路運送事業に関する連邦政府と州政府の役割分担について、カナダ運輸省のウェブサイト参照。

<https://www.tc.gc.ca/eng/motorvehiclesafety/roadsafety-motor-carriers-commercial-vehicles-drivers-1312.htm>

<sup>59</sup> オンタリオ州政府の「Drive Clean Program」のウェブサイト及び「AirCare Program」のウェブサイト参照。

[http://www.ene.gov.on.ca/environment/en/category/drive\\_clean/index.htm](http://www.ene.gov.on.ca/environment/en/category/drive_clean/index.htm)

<https://news.gov.bc.ca/stories/aircare-program-comes-to-an-end>

1988年には、連邦政府と各州・準州政府の運輸担当大臣会合(Federal/Provincial/Territorial Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety)において、トランス・カナダ高速道路を含む既存の高速道路のうち約24,500kmの区間が州際及び国際の旅客及び貨物の輸送を支えるために重要な「国家高速道路」(National Highway System)として指定された。その後、2005年に見直しが行われた結果、現在では「国家高速道路」は、「基幹ルート」、「フィーダー・ルート」及び「北部・遠隔地ルート」からなる約38,000kmの区間となっている<sup>60</sup>。

(図20) トランス・カナダ高速道路



(図21) 「国家高速道路」



<sup>60</sup> トランス・カナダ高速道路及び「国家高速道路」について、カナダ運輸省のウェブサイトを参照。  
<http://www.tc.gc.ca/eng/policy/acg-acgd-menu-highways-2141.htm>

## 6. 海運

### (1) 貨物船事業の概要

カナダの貿易収支は、原油、鉱物資源、穀物、木材などの一次製品の輸出金額が大きな割合を占めており、海運はその輸送手段として重要な役割を果たしている。カナダの海運貨物輸送量の内訳は、次の表のとおりである。

(表21) カナダの海運貨物輸送量(2015年、単位:百万トン)

内航	外航(米国)	外航(米国以外)	合計
62.5	98.0	250.0	410.5

(出典:カナダ運輸省年次報告 M16,17 表)

内航海運については、カナダ東部の五大湖、セントローレンス航路及び大西洋沿岸地域では、Algoma Central Corporation、Canada Steamship Lines 等の会社が穀物、石炭、鉄鉱石などを運搬している。これに対し、カナダ西部の太平洋沿岸地域では、タグボート及びバージ船による木材の運搬が主である<sup>61</sup>。

外航海運については、カナダ米国間の輸送を除いて、カナダの海運会社が運航するカナダ籍船は活動しておらず、カナダの主要港湾に寄航する外国籍船がほぼ全ての輸送を担っている。外航海運による主な輸送品目は、輸出については、農産品、石油製品などであり、輸入については、機械製品、日用品、自動車などである。

(表22) カナダの外航海運による主な輸出入品目(2016年、単位:百万ドル)

#### カナダ・米国間

品目	輸出	輸入	総額
石油製品、LNG	11,651	6,000	17,651
ベースメタル	1,541	43	1,583
非金属鉱石	491	520	1,010
金属鉱石	81	905	987
化学製品	279	615	894
その他	1,158	557	1,715
総計	15,201	8,640	23,841

#### カナダ・他国間

品目	輸出	輸入	総額
農産品、食料品	26,194	11,877	38,071
機械製品	3,776	20,145	23,921
日用品	1,799	18,171	19,970
化学製品	6,394	11,864	18,258
自動車、部品	4,401	13,639	18,040
その他	31,436	25,567	57,003
総計	74,000	101,263	175,263

(出典:カナダ運輸省年次報告 M20 表)

<sup>61</sup> カナダ運輸省年次報告本文の記述による。

## (2)旅客船事業の概要

国内旅客船については、連邦政府の国有企業、各州政府の公営企業、民間企業などがフェリー事業を運営している。旅客が最も多いのはブリティッシュ・コロンビア州であり、本土とバンクーバー島を結ぶ航路など太平洋沿岸地域で年間2,800万人の旅客を運んでいる。また、旅客船はトラック輸送や車両の輸送にも活用されているが、輸送量は若干の減少傾向にある。ブリティッシュ・コロンビア旅客船会社(British Columbia Ferry Services Inc.)は従来BC州政府の公営企業であったが、2003年に民営化されている。他方、大西洋海運会社(Marine Atlantic Inc)は、連邦政府の国有企業として大西洋沿岸地域のノバスコシア州とニューファンドランド島との路線を運航している<sup>62</sup>。

(表23) カナダの旅客船による輸送客数(人)及び車両数(台)(2014年:但し旅客船協会未加盟分を除く)

品目	旅客	車両
大西洋地域	7,971,481	4,240,802
ケベック地域	5,141,748	2,173,901
オンタリオ地域	3,022,315	790,121
プレーリー地域	538,971	288,020
ブリティッシュ・コロンビア地域	28,283,379	9,247,420
北部カナダ	108,332	67,089
総計	45,066,226	16,807,353

(出典:カナダ旅客船協会による調査)

(図22) ブリティッシュ・コロンビア旅客船会社の路線図



(図23) 大西洋海運会社の路線図



<sup>62</sup> カナダの国内旅客船の概要及び統計については、カナダ旅客船協会のウェブサイトを参照。

<http://www.canadianferry.ca/>

<http://www.canadianferry.ca/wp-content/uploads/2016/02/CFOA-Sector-Survey-2015-Finished-copy.pdf>

クルーズ船については、バンクーバー又はシアトルを出発してブリティッシュ・コロンビア州沿岸を通航してアラスカ州まで往復する「アラスカ・クルーズ」の人気の高いほか、ニューヨーク又はボストンを出発してハリファックスなど大西洋沿岸の港に寄航しながらセントローレンス川に入ってケベックシティやモントリオールまで往復する豪華クルーズ船も運航されている。

(表24) カナダの主要港における国際クルーズ船の輸送人数(2016年、単位:千人)

バンクーバー	モントリオール	ケベックシティ	ハリファックス	セント・ジョン
827	69	109	238	144

(出典:カナダ運輸省年次報告 M14 表)

### (3)カナダ籍船の状況

2016年現在、総トン数1,000トン以上のカナダ籍船は185隻であり、これらのカナダ籍船はカナダの内航海運の大部分を担っているほか、カナダ米国間の海運輸送の一部も担っている。しかしながら、外航海運については、カナダ米国間の輸送を除いて、カナダの海運会社が運航するカナダ籍船は活動しておらず、カナダの主要港湾に寄航する外国籍船がほぼ全ての輸送を担っている。

歴史的には、カナダは、19世紀後半にハリファックスを拠点に創業されたキュナード汽船会社が大西洋横断航路で定期船を運航するなど、大西洋沿岸諸州を中心に海運・造船が盛んな国であった。しかしながら、20世紀に入るとカナダ商船隊は国際競争力を失い、1949年に自国籍船の保護政策が打ち切られたため、現在、外航海運ではカナダ籍船はほとんど活動していない<sup>63</sup>。

(表25) カナダ籍船の隻数(2016年)

ばら積み乾貨物船	68
タンカー	25
一般貨物船	16
フェリー	70
その他	6
合計	185

(出典:カナダ運輸省年次報告 M9 表)

(表26) 内航海運の輸送量に占める割合(2015年)

	輸送量(百万トン)	シェア
カナダ籍船	61.3	98.1%
外国籍船	1.2	1.9%

(出典:カナダ運輸省年次報告 M16 表)

### (4)海運事業規制

内航海運のカボタージュについては、沿岸貿易法(Coasting Trade Act)に基づき、原則としてカナダ籍船でなければカナダ国内で旅客及び貨物の輸送をしてはならないこととされており、カナダ籍船の手配が困難である場合のみ、個別にカナダ運輸庁及びカナダ国境サービス庁の許可を受けて外国

<sup>63</sup> カナダ海運業の歴史については、カナダ百科事典の「Shipping Industry」の項を参照。  
<https://www.thecanadianencyclopedia.com/en/article/shipping-industry/>

籍船による国内輸送を行うことが認められている。

外航海運の海運同盟については、海運同盟適用除外法(Shipping Conference Exemption Act)に基づき、競争法の適用が除外されている。海運同盟はカナダ運輸庁への届出が必要である。海運同盟の運賃の値上げについては、30 日前までに運輸庁に届け出る必要がある。なお、海運同盟適用除外法においては、競争促進の観点から、5 日前の事前通告によるインディペンダント・アクション制度(海運同盟のメンバーである船社が海運同盟の取り決めと異なる運賃やサービスを独自に提供すること)などの規定も設けられている<sup>64</sup>。

---

<sup>64</sup> 海運事業規制につき、カナダ運輸庁の下記 HP を参照。  
<https://otc-cta.gc.ca/eng/marine-legislation>

## 7. 港湾

### (1)カナダの主要港湾

カナダの主要港湾は次のとおりである。1位のバンクーバー港は、単独でカナダの全港湾の年間取扱貨物量の約4分の1を占めている。これに、大西洋沿岸のセント・ジョン港、セントゴ航路に位置するモントリオール港などが続いている。6位のプリンス・ルパート港は、カナダ西海岸でバンクーバー港に次ぐ主要港湾であり、北米の他の港湾と比べてアジアからの輸送時間を最大3日間短縮できる港湾とされている。

(表27) カナダの主要港湾の取扱貨物量(2016年)

	取扱貨物量 (百万トン)	カナダの全港湾 に対するシェア	
1	バンクーバー港	121.9	25.8%
2	モントリオール港	32.0	6.8%
3	セント・ジョン港	26.4	5.6%
4	セプティル港	22.7	4.8%
5	ケベック・シティ港	21.4	4.5%
6	プリンス・ルパート港	19.7	4.2%
7	ハミルトン港	9.2	2.0%
8	サンダーベイ港	8.9	1.9%

(出典:カナダ運輸省年次報告 M15 表)

カナダでは西岸のバンクーバー港及び東岸のモントリオール港がそれぞれコンテナ取扱いにおける東西のゲートウェイ港として機能しており、両港でカナダ全体の取扱個数の4分の3を占める。西岸のプリンス・ルパート港は2007年より国際コンテナの取扱いが開始されたが、近年急速に取扱個数を伸ばし、2015年現在では全体の1割強を占めるに至っている。

(表28) カナダの主要港湾の国際コンテナ取扱個数(2015年、空コンテナを含む)

	取扱貨物量 (千 TEU)	カナダの全港湾 に対するシェア	
1	バンクーバー港	3,054	52.5%
2	モントリオール港	1,446	24.9%
3	プリンス・ルパート港	776	13.4%
4	ハリファックス港	418	7.2%
5	その他	118	2.0%

(出典:カナダ運輸省年次報告 M19 表)

### (2)港湾の経営形態

上の表に掲げた港湾を含むカナダの主要 18 港湾(国家港湾、National Port System)については、港湾ごとに設立された非営利の港湾公社(Canada Port Authorities)が運営する経営形態が取られている。港湾公社が経営する主要 18 港湾で、海運貨物の半分以上(2017 年は約 3.4 億トン)の貨物が取り扱われている。

港湾公社は、公社から独立した取締役会(Board of Directors)が運営の管理を行う形を取っており、取締役会は、連邦政府、州政府、自治体が指名した者などから構成される。港湾の運営は、自立運営が原則であり、政府からの財政支援は受けていない。港湾公社は、船舶から入港料・停泊料を徴収するほか、ターミナル・オペレーターに用地を貸し付け、貸付料を得ている。収益は、港湾の拡張などの開発プロジェクトの費用に当てられるが、港湾公社は、開発資金の一部の拠出を連邦政府に申請することができる。また、収益の一部は、毎年、連邦政府に納められる。国家港湾の用地は国有地であり、港湾公社が自由に処分することはできない。

1990 年代までは、連邦政府(カナダ運輸省)が主要な 549 港湾を自ら運営していたが、1995 年に策定された「国家海運政策」(National Marine Policy)及びこれに基づく 1998 年のカナダ港湾法(Canada Marine Act)に従い、国家港湾(National Port System)、地方港湾(Regional and Local Ports)、遠隔地港湾(Remote Ports)の 3 つに分類した上で、1996 年から 2006 年までにかけて連邦政府の他省庁(漁業海洋省など)や各州政府への移管、民間への売却、買い手がいない港湾の廃棄処分などが実施された。この結果、2018 年 3 月現在、カナダ運輸省が引き続き自ら運営している港湾は、地方港湾と遠隔地港湾を合わせて 47 港湾である<sup>6566</sup>。

## ■バンクーバー港

バンクーバー港は、カナダで 1 位、北米全体で 3 位の貨物取扱量を有しており<sup>67</sup>、カナダの対アジア貿易の玄関口として重要な役割を担っている。

従来、バンクーバー港の港湾当局はバンクーバー港湾公社、フレイザー・リバー港湾公社及びノース・フレイザー港湾公社の 3 つに分かれていたが、2008 年に合併してバンクーバー・フレイザー港湾公社(通称は Port of Vancouver)となった<sup>68</sup>。バンクーバー・フレイザー港湾公社の管轄地域は、16 の自治体にまたがっている。

バンクーバー港で取り扱われる貨物の大部分はカナダから外国に輸出される貨物であり、その主な内訳は石炭、小麦、カノーラ油、肥料、木材などである。これらの輸出貨物は、内陸にある生産地から鉄道(CN 鉄道、CP 鉄道、BNSF 鉄道)及びトラックを利用してバンクーバー港に運ばれ、貨物船に積み込まれる。

<sup>65</sup> カナダ運輸省年次報告 M2 表による。

<sup>66</sup> 2019 年 6 月、プリンス・ルパート港のターミナル施設を所有する公営企業である Ridley Terminal は、株式の 90%を米国の 2 社、株式の 10%を 2 つの先住民グループに売却することを発表した。

<sup>67</sup> バンクーバー港の年次財務報告書を参照。

<https://www.flipsnack.com/portvancouver/financial-report-2016/full-view.html>

<sup>68</sup> バンクーバー港の概要については、バンクーバー港湾当局のウェブサイト参照。  
<http://www.portmetrovanvancouver.com/en/about.aspx>

(表29) バンクーバー港の貨物取扱量の内訳(2016年、単位:百万トン)

	インバウンド	アウトバウンド	合計
輸出入貨物	16.5	89.9	106.4
国内貨物	11.1	18.0	29.1
合計	27.6	107.9	135.5

(出典:バンクーバー・フレイザー港湾公社「Statistics Overview 2016」)

(表30) バンクーバー港の主要輸出入相手国(2016年、単位:百万トン)

<輸入相手国>

	輸入貨物量
1 中国	7.2
2 米国	2.2
3 韓国	1.3
4 台湾	0.9
5 モロッコ	0.8
6 日本	0.6

<輸出相手国>

	輸出貨物量
1 中国	22.8
2 日本	15.2
3 韓国	9.7
4 インド	5.8
5 米国	4.1

(出典:バンクーバー・フレイザー港湾公社「Statistics Overview 2016」)

バンクーバー港には、全部で 28 のターミナルが存在する。コンテナ・ターミナルについては、フレイザー・サリー・ドック、センターム、バンターム及びデルタ・ポート(ロバーツ・バンク・ターミナル)の 4 つが存在し、年間約 300 万 TEU を取り扱う。現在、デルタ・ポートに更なるコンテナ・ターミナルを拡充するプロジェクト(Robert Bank Terminal 2 Project)が進行中であり(2018 年 8 月現在、連邦政府が環境影響評価を実施中)、2022 年の建設開始、2029 年のサービス開始を予定している。本プロジェクトにより、バンクーバー港の取扱い容量は 240 万 TEU 増加する見込みである。

(図24) Robert bank Terminal 2 Project の完成予想図(バンクーバー港湾公社資料より)



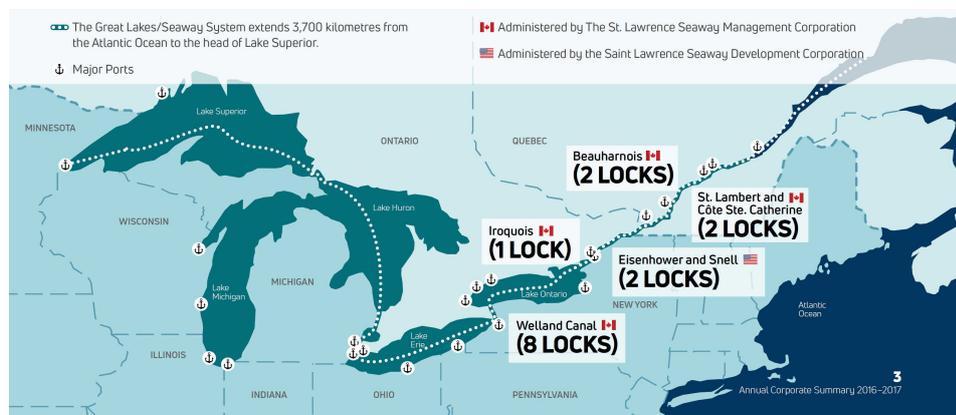
## ■セント・ローレンス航路

セント・ローレンス航路(St Lawrence Seaway)は大西洋と五大湖を結ぶ航路で、約 180 メートルの高低差があるため、モントリオールとオンタリオ湖の間に 7 つの水門、オンタリオ湖とエリー湖の間(ウエランド運河)に 8 つの水門が設けられている。航路は米国とカナダが分担して管理しており、このうちカナダが管理する部分については、連邦政府が施設を所有しているが、1998 年にカナダ港湾法(Canada Marine Act)に基づき設立された非営利法人であるセントローレンス航路管理公社(St Lawrence Seaway Management Corporation)が管理運営を行っている。セントローレンス航路管理会社は航路を通航する船舶から通航料を徴収しているが、赤字であるため連邦政府から交付金を受けている。

セント・ローレンス航路を利用して運搬される主な品目は穀物と鉄鉱石であり、2016 年にセントローレンス航路を利用して運搬された貨物量は、モントリオール＝オンタリオ湖間で 2,710 万トン、オンタリオ湖＝エリー湖間で 2,620 万トンであった<sup>69</sup>。

大西洋からモントリオール港までは年間を通じて航行可能であるが、モントリオール港から先のセントローレンス航路は、冬期(例年、12 月下旬頃から 3 月下旬頃まで)は川が凍結するため航行できない。

(図25) セント・ローレンス航路図(St Lawrence Seaway Management Corporation 年次報告書より)



<sup>69</sup> セント・ローレンス航路については、カナダ運輸省年次報告本文、M12 表及び M13 表による。

## 8. 船員

### (1) 船員数

カナダの船員数は、1998 年には、船会社に雇用されている者と政府関係・自営業の者を合わせて約 1 万人であった<sup>70</sup>。

(表31) カナダの船員数(1998年)

	船会社 (for-hire)	政府関係・自営業	合計
船舶職員 (officers)	2,006	964	2,970
部員 (crew members)	3,495	3,346	6,841
合計	5,501	4,310	9,811

(出典:カナダ統計庁「Shipping in Canada, 1999」2.7 表)

### (2) 船員教育機関

カナダ運輸省は、1995 年の「船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」(STCW 条約)に基づき、船員の訓練に関する基準を設定するとともに、カナダ国内における船員教育機関の訓練プログラムに対する認定を行っている<sup>71</sup>。

### (3) 水先業務

カナダ運輸省監督下の国営企業(クラウン・コーポレーション)である 4 つの水先当局 (Pilotage Authority) が地域ごとに設置されており、水先案内人に対する免許の発行及び水先案内人又はその所属会社との労働契約の締結などを行っている。2019 年、連邦政府は、水先当局の規則制定・執行権限を運輸省に移管する水先法 (Pilotage Act) 改正案を提出した。

(表32) カナダの水先当局の活動状況(2016年)

水先当局	水先人数(2016年)	業務実施回数	1人当たり回数
大西洋地域水先当局	58	7,959	137
ロレンシャン地域水先当局(セントローレンス川担当)	185	22,432	121
五大湖地域水先当局	59.5	7,020	118
太平洋地域水先当局	111	12,661	114
合計	414	50,072	121

(出典:カナダ運輸省年次報告本文、M10 表)

<sup>70</sup> カナダ統計庁「Shipping in Canada」は、1999 年以降、カナダの船員数を掲載していない。

<sup>71</sup> 主要な船員教育機関及び認定を受けた訓練プログラムの一覧については、カナダ運輸省のウェブサイトを参照。  
<https://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/mpsp-training-examination-certification-stcw-menu-2065.htm>

## 9. 造船

### (1)概要

2015 年末現在、カナダ国内には造船業の事業所が 264 か所あり、このうち、従業員数が 500 人以上の事業所は 3 か所、100 人以上 499 人以下の事業所は 12 か所であり、営業収入は 15 億ドルであった<sup>72</sup>。

### (2)造船業に関する政策

カナダ産業省は、2001 年に、造船業の振興に関する政策として「Focusing on Opportunities」を発表した。これに基づき、カナダ産業省は、カナダ国内の造船所の生産キャパシティを維持することを目的として、カナダ国内の造船所で建造される船舶を購入する者に対し、その船舶の購入価格の 15% を上限として融資を行うという公的融資制度 (Structured Financing Facility) を 2013 年まで実施している<sup>73</sup>。

また、2010 年に、カナダ公共事業・政府調達省は、連邦政府が所有する船舶の政府調達について、カナダ国内の 2 つの造船所を選定して長期の調達を行うという政策 (National Shipbuilding Procurement Strategy) を発表した<sup>74</sup>。

---

<sup>72</sup> 造船業に関する統計情報については、カナダ革新・科学・経済開発省のウェブサイト参照。

<https://www.ic.gc.ca/app/scr/app/cis/summary-sommaire/3366>

<sup>73</sup> 「Focusing on Opportunities」の全文及びカナダの造船業に対する公的融資制度 (SFF) については、カナダ革新・科学・経済開発省のウェブサイト参照。

[https://www.ic.gc.ca/eic/site/sim-cnmi.nsf/eng/h\\_uv00053.html](https://www.ic.gc.ca/eic/site/sim-cnmi.nsf/eng/h_uv00053.html)

[http://www.ic.gc.ca/eic/site/sim-cnmi.nsf/eng/h\\_uv00002.html](http://www.ic.gc.ca/eic/site/sim-cnmi.nsf/eng/h_uv00002.html)

<sup>74</sup> カナダ公共事業・政府調達省のウェブサイト参照。

<https://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/app-acq/amd-dp/mer-sea/snrcn-nss/index-eng.html>

## 10. 観光

### (1)概要

2016年には、カナダを訪問した外国人旅行者数(インバウンド)が1998万人であったのに対し、外国を訪問したカナダ人旅行者数(アウトバウンド)は4,332万人(2015年)であり、アウトバウンドの方が2倍近く多い(共に日帰りを除く)。

カナダを訪問する外国人の内訳は、米国人が約7割を占め、米国以外では、イギリス人、フランス人など欧州の国からの旅行者が多い。アジアでは中国人が一番多く、次いで日本人が多い。他方、カナダ人の旅行先の内訳は、米国が6割以上を占め、次いでメキシコ、キューバなど中米カリブ地域の国が多く、イギリス、フランスなど欧州の国が続いている。アジアでは中国が一番多い。

(表33) カナダへの訪問者数の多い主な国

	人数(千人)
1 米国	13,900
2 イギリス	833
3 中国	610
4 フランス	545
5 ドイツ	369
6 オーストラリア	333
7 日本	303
8 韓国	244
9 メキシコ	243
10 インド	215

(出典:カナダ観光局「Tourism snapshot」)

(表34) カナダ人の主な訪問先国

	人数(千人)
1 米国	28,142
2 メキシコ	1,905
3 イギリス	1,181
4 フランス	1,135
5 キューバ	800
6 ドイツ	569
7 中国	480
8 ドミニカ共和国	479
9 イタリア	468
10 スペイン	399

(出典:カナダ統計庁「Travel by Canadians to foreign countries」)

二国間の旅行者数の推移を見ると、日本からカナダへの旅行者数の方が、カナダから日本への旅行者数よりも多い状況が長らく続いていた。日本からカナダへの旅行者数は、1996年に73万人のピークに達した後、2000年代前半には、SARS流行のため減少した2003年を除き、40万人台半ばで推移していた。2000年代後半には為替レートの影響や名古屋及び大阪からの直行便の運航休止等を背景に減少が続いた結果、2009年には約20万人にまで落ち込んだ。2010年以降、再び増加に転じたものの、2018年には減少した<sup>75</sup>。

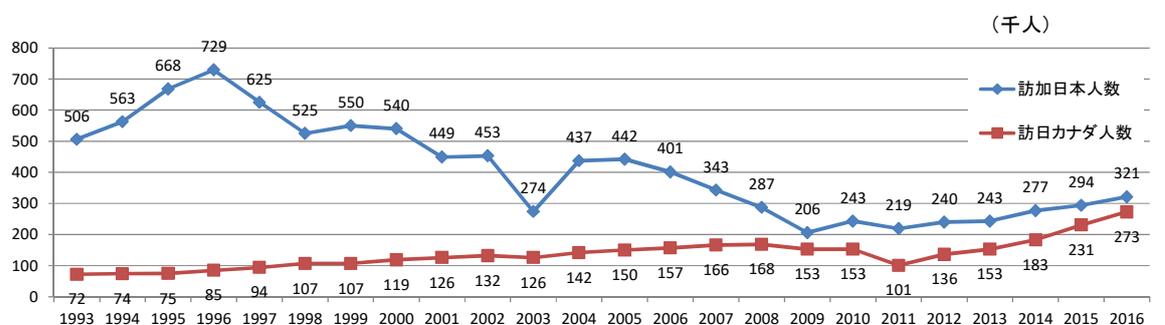
他方、カナダから日本への旅行者数は、2003年にビジット・ジャパン・キャンペーンが開始されて以降、毎年5%程度の伸び率で増加を続けていたが、2009年には世界経済危機のため減少し、2010年は微増であった。2011年には東日本大震災の影響で減少したが、その後は一貫して回復傾向にあり、早くも2014年には過去最高を更新。2018年には、訪日カナダ人数が訪加日本人数を大幅に上回った(訪日カナダ人数33.1万人、訪加日本人数25.1万人)<sup>76</sup>。

<sup>75</sup> 訪加日本人客数につき、カナダ統計庁の下記ウェブサイトを参照。

<http://www5.statcan.gc.ca/olc-cel/olc.action?ObjId=66-001-P&ObjType=2&lang=en&limit=0>

<sup>76</sup> 訪日カナダ人数につき、日本政府観光局の下記ウェブサイトを参照。

(表35) 日加間の旅行者数の推移



(出典: 訪加日本人旅行者数は、カナダ統計庁、訪日カナダ人旅行者数は、日本政府観光局ウェブサイト参照)

## (2) カナダの観光政策

連邦政府の観光宣伝機関であるカナダ政府観光局(Destination Canada)は、オーストラリア、フランス、ドイツ、イギリス、米国、ブラジル、中国、インド、日本、メキシコ、韓国の合計 11 か国を対象として、カナダへの観光客誘致のための宣伝活動を行っている。カナダ政府観光局の予算は、連邦政府からの交付金を主な財源としているが、これに加えて個別の宣伝活動のパートナーとなる事業者からの拠出金も財源の一部としている。

2017 年 5 月、カナダ政府は新たな観光ビジョンを公表した。カナダ政府は定期的に観光ビジョンを公表しており、同ビジョンは 5 年ぶりのものとなった。同ビジョンでは、①2021 年までにカナダに来訪する海外観光客数 3 割増②2021 年までに中国からの観光客数を 2 倍とする③2025 年までに国際観光ランキングのトップ 10 に入る の 3 つのコミットメントが掲げられている。

## (3) 日加官民観光定期協議

1993 年に二階運輸政務次官を団長とする海外旅行促進ミッションがカナダを訪問した際に、モントリオールで日加観光会議が成功裏に開催されて以来、1 年から 1 年半に 1 回程度の頻度で、日本とカナダを交互に開催地として日加官民観光定期協議が開催されてきた。2007 年 9 月にナイアガラで開催された第 11 回日加官民観光定期協議では、両国間の観光交流促進のための課題について幅広く意見交換が行われるとともに、「両国間の観光交流については、これまで二国間協議での意見交換を重ね、様々な成果を挙げてきており、より実効性ある方策に発展させていくべき時期にあることから、今後はそれぞれの国の観光宣伝活動を展開しつつ、その機会に関係者間で必要な方策について意見交換することも含めて、最も効果的な意見交換のあり方を検討していく」とされている<sup>77</sup>。

[https://www.jnto.go.jp/jpn/statistics/data\\_info\\_listing/index.html](https://www.jnto.go.jp/jpn/statistics/data_info_listing/index.html)

<sup>77</sup> 国土交通省の報道発表を参照。[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010907\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010907_.html)

## 11. 国際協力

### (1)カナダの ODA 実施省庁

カナダの ODA 関係予算の大半は、カナダ外務省 (Global Affairs Canada) の国際開発大臣 (Minister of International Development) が所管している<sup>78</sup>。カナダ政府の 2015 年度の ODA 支出額は 48 億ドルであった<sup>79</sup>。

### (2)カナダの ODA 政策

カナダ政府は、世界の貧困を削減することを基本理念として開発援助に取り組んでいる。カナダ外務省は、2017 年 6 月、新たな国際援助政策「Canada's Feminist International Assistance Policy」を公表した。①ジェンダーの平等と女性、少女のエンパワーメント、②人間の尊厳、③全ての人のための成長、④環境及び気候変動、⑤包括的ガバナンス、⑥平和と安全 の 6 つの重点分野に関する行動に重点的に取り組むとの方針を発表した。

---

<sup>78</sup> 以前は、カナダ国際開発庁 (Canadian International Development Agency) という独立した機関が所管していたが、2013 年に外務省に統合された。

<sup>79</sup> カナダの ODA 関係予算の詳細について、カナダ外務省による「Statistical Report on International Assistance」を参照。  
<http://www.international.gc.ca/gac-amc/publications/odaaa-lmado/sria-rsai-2015-16.aspx?lang=eng>