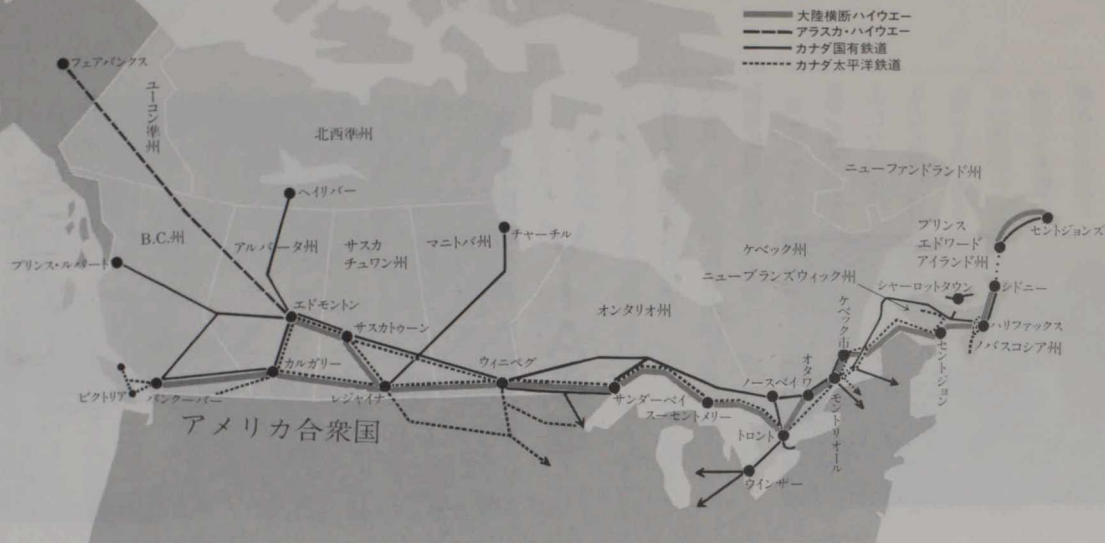


貨物輸送の柱——鉄道

西部カナダの輸送力増強を推進



カナダ最大の貨物輸送手段は、何よりも鉄道である。鉄道は、カナダの主な港湾、都市、工業地域、鉱業地帯、農畜産集積地を結ぶ、カナダ経済を支える大きな動脈となっている。

カナダでもここ数十年、鉄道は自動車や航空輸送の急伸に押され気味であった。しかし、何とんでも鉄道は、一回に大量の貨物を、比較的安い運賃で運ぶことができる。鉄道の大量輸送、低廉性の良さが認識されるにつれて、カナダでは鉄道貨物の量が、最近ふえる傾向にある。

とくに穀物、石炭、鉱石などのバルク貨物（バラ荷）については、鉄道ほど適した輸送機関はない。西部の石炭、北部の銅・亜鉛、東部の鉄やアスベスト、平原地方の穀物・農産物など、全国各地にそれぞれ膨大な量の資源を産するカナダにとって、鉄道は欠くことのできない輸送手段である。

複合一貫輸送

しかし鉄道、自動車、船舶は、競争関

航空機や砕氷船が活躍する 北方カナダの輸送

北方カナダでは、かつては河川が「ハイウエー」であり、カヤックや犬ぞりが車であった。やがて蒸気船の時代となり、そしてアツシユ・パイロット（辺境を飛ぶ飛行士）、ヘリコプター、平底荷船がやってきた。第二次世界大戦中に、全長約二千五百キロのアラスカ・ハイウエーも建設された。特にアラスカ・ハイウエー



砕氷船の支援なしに運行できる特殊砕氷貨物船MVアークティック号が就船している。カナダ政府は、鉄道貨物輸送とともに北極輸送の開発・整備に力を入れていく考えで、北極地域で採掘される石油や天然ガスを運ぶための極地砕氷タンカーの開発に取り組んでいる。

北方に点在する大小さまざまな村落や係にあるばかりではない。コンテナ輸送方式を使って、これらの異種輸送機関を上手に組み合わせる方が、はるかに能率的である。



幸いなことに、カナダの二大鉄道会社CN（カナダ国鉄）とCP（カナダ太平洋鉄道）

（カナダ太平洋鉄道）は、鉄道だけでなく自動車、海運、航空部門を持っている。産地—中間集積地—輸出港あるいは消費地までの道のりを、普通コンテナやタンク（液体貨物）やホッパー（粉粒体貨物）が、トラック、鉄道の支線幹線、あるいは船に、次々と積み替えられ、運ばれていく。カナダにおける貨物輸送の特徴のひとつは、こうした複合一貫輸送が発達している点にある。そのための荷役設備の近代化もすすんでいる。

資源開発基地には、今や定期の航空便が飛び交い、また陸上では北方特有の気候や地質に合ったトラックや各種のオフ・ロード雪上車、あるいはスノーモービルなどが走り回って、大ぞりの時代がとうの昔に消えてしまったことを物語っている。そしてほとんど年間を通じて氷に閉ざされている北極海では、砕氷タンカーやバージのほか水海でも砕氷船の支援なし