

カナダの投資環境

心配ない輸送力

鉄道網を増強

フォーディング・コール社社長

J・H・モリツシユ

昨年の日加経済人会議の席上、日本側からカナダの輸送能力は不十分で、日本の対加投資にマイナスとなっているのではないかと意見が出された。しかし、鉄道にせよ港湾にせよ、カナダにおける現時点および将来の輸送力は心配ない。

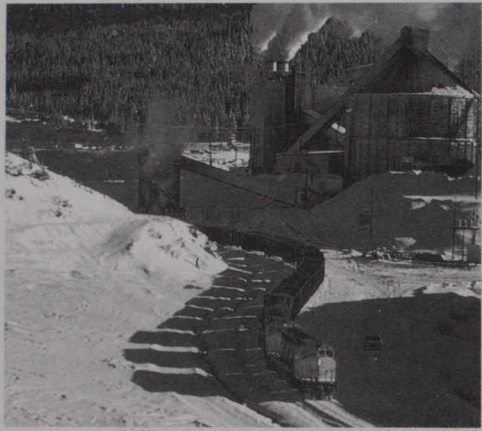
カナダにとって、鉄道は建国当初から最も重要視された輸送手段で、現在も整備・近代化は続いている。例えばカナダ太平洋鉄道(CPR)は、一九六〇年代から七〇年代初めにかけて、ブリティッシュ・コロンビア州の内陸部から日本向けに積み出される石炭用に、コンピューター自動制御のユニット・トレインを開発した。これはロバーツバンクまでの約一千キロを三日間に一往復する百両編成の専用列車で、一回に一万トンの石炭を運ぶことができる。荷積みも荷降ろしもリフトのように順送りにできるため、運転を止める必要がなく、その分効率が上がって石炭の単価も割安となる。

一方のカナダ国鉄(CNR)では、全国的主要駅や操車場をコンピューターで結ぶ最新の情報システム「カードック」を開発、本支線上の貨物の動きが効率的

に把握できるようにした。

こうした輸送力増強を背景に、石炭の対日長期輸出契約が次々に成立した。まずカイザー・リソーセス(現在のウエスタン・リソーセス)、そしてフォーディング・ノスカー、マッキンタイヤと続き、これら四社だけで一般炭の契約量は年間一千万トン余に達した。さらに八〇年代に入って、年間約一千万トンの原料炭をブリティッシュ・コロンビア州北東部で共同開発し、日本の鉄鋼業界に供給するという、新たな契約が締結された。その分の出荷は来年一月に開始される予定である。

日本を中心にアジア向けの輸出は、石炭だけでなく硫黄、塩化カリ、穀物なども増えており、政府はこれに合わせて鉄道網や港湾などの整備、拡張に努めてきた。例えば、ロバーツバンクの石炭取扱い能力は一千万トンから二千二百万トンに拡張され、プリンス・ルパート港では新しい石炭・穀物ターミナルが建設中だ



石炭を運ぶユニット・トレイン(CNR提供)

し、CPR、CNとも複線化や路線増設など輸送力増強計画を進めている。

西部カナダにおける鉄道輸送網の整備・増強と一八九七年以来凍結されている穀物輸送料金(クロウ・レート)の改訂に関する法案が、現在、連邦議会で審議中であるが、これが通過すれば鉄道建設はさらに活発化するものと期待される。

その他、セントローレンス水路や大西洋沿岸諸港、高速道路、航空貨物輸送網、パイプラインなどもよく発達しており、輸送量の増大に十分応えられる。

安定してきた

労使関係

カナダ労働省上席次官補

ウイリアム・P・ケリー

カナダにおける労使関係は、連邦政府と州政府の管轄とに二分されている。連邦政府の管轄は、貿易・商業に不可欠な鉄道、水運、港湾施設、航空、および地上交通の大部分、通信、放送、銀行、穀物取引、ウラニウム採掘などの分野、国有法人、そしてユーコン準州及び北西準州における全産業。これらの労使関係には、カナダ労働法典が適用される。

連邦政府と公務員の関係を律するのは、一九六七年に制定された公務員労働関係法。これによって、連邦公務員に初めて団体交渉権が与えられた。

大多数を占めるその他の労働者は、州

労働法の適用を受ける。産業としては大規模な製造業・建設業から、保健・医療、教育、社会の各分野、さらに小売・サービス部門の小規模企業まで、多くの産業がこれに該当する。

カナダのすべての労働法は、結社の自由、ならびにストライキ権を含めた団体交渉権を尊重するとともに、秩序ある団体交渉を要求・規制し、かつ究極的には争議と作業停止の発生を未然に防止することを狙いとした規定を設けている。交渉関係の安定性をできる限り維持し、また当事者双方がそれぞれ固有の必要に応じて交渉関係を調整できるよう、柔軟性のできる限り高めるためである。

カナダの労使関係の大きな特徴は、団体交渉が中央集権的でないという点である。組合および従業員組織の構造は、極めて細分化されており、組織労働者三百五十万人に対し、労働組合の数は全国組合が百三十九、国際組合が七十七、全国連合組織の直接の許可を得て設立された地方支部組合が二百七十八、さらに独立の地方組織が二百十三もある。

労働協約の期限は最低一年であるが、特に一九六〇年代半ばから、大多数の協約は有効期間が平均二年以上に延びた。鉄道、五大湖の水運業といった基幹部門やほとんどの大港湾では、三年有効の団体協約が締結されているし、東海岸の二つの港湾では四十二か月という長期の協約が結ばれている。これらは、いずれも連邦管轄下の例だが、カナダ全体の状況もこれと大差ない。協約の有効期間中は