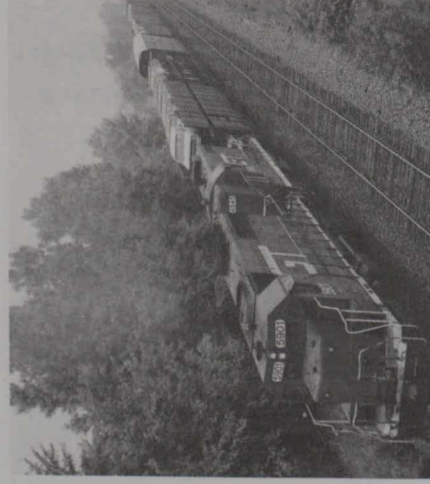


輸送力増強計画を進めてきた。とくにエドモントン・ジャスパー間の複線化と、ジャスパー・プリンス・ルパート間の拡張工事(路線増強、引っ込み線増設、橋の補強や架け替え)に力点が置かれている。

CNのこれらの計画が完成すれば、穀物だけでなく、BC州北東部で現在開発中の石炭の輸送も確保されることになる。プリンス・ルパート港では、現在、新しい石炭ターミナルや石化製品ターミナル、および大型穀物貯蔵庫の建設計画が進められており、ここから石炭や穀物を満載した船が、日本あるいは中国へと向かう姿が見られるようになる。

他方、CPの輸送力増強計画も、西部地域を中心に進行中である。CPがとく



に力を入れているのは、カルガリー・バンクーバー間の複線化。カナダ西部の輸送は、ロッキーマウンテンをどう越えるかが一大問題だが、CP技術陣は、既存トンネルの下にもう一本トンネルを通すことにした。こうすると単に複線化の効果だ

けでなく、路線勾配が小さくなるから、より重い列車を、より少ない機関車で引っぱることができ、二重、三重の意味で輸送力の増強と生産性の向上が得られる。

こうした輸送力増強計画と並行して、CNでは、錯綜する本文線上の荷動きを監視するため、全国の主要駅や操車場をコンピューターで結ぶ最新式の情報システム「カーロック」を数年前に開発した。これによって荷主は自分の荷物の状況を常時確認できるし、鉄道側も列車の効率的な運用が可能となった。

またCPでは、早くから石炭輸送の合理化に取り組み、独自のコンピューター制御ユニット・トレイン方式を開発した。これは石炭の積み替えや列車走行をコンピューターで自動的に行う特別設計のシステムで、貨車百両をつないで一回に一万トン運べるようにしたものである。これだと一列車で年間百万トンは輸送できる。

こうした輸送力増強や技術導入は、莫大な資金を必要とする。資金の調達とも関連して、カナダでは今、穀物輸送料金の改訂が問題となっている。カナダ西部の穀物輸送は、いわゆるクロウ・レートと呼ばれる法定料金が実施されているが、これは八十五年前の制定当時の金額がそのまま据え置かれ、トン当り一マイル〇・五セント、ときわめて安い。現実のコストはその五倍といわれ、鉄道会社の大きな負担となっている。政府は目下この料金の改訂を検討しており、近い将来に適正価格に引き上げられる可能性が大きい。

自動車からバス・電車へ

カナダの都市旅客輸送(アーバン・トランジット)

カナダの人口は約二千四百五十万人。そのうちの八割近くが、都市に住んでいる。どこでもそうだが、カナダでも都市の急速な発達は住宅不足を生み、人々は郊外へ、外へと移っていった。しかし公共旅客輸送網は都市のスプロール現象に追いつかず、人々は自動車に頼るようになる。ところが自動車の大幅利用により、道路の混雑、大気汚染、騒音、道路整備



や駐車場設置のための土地確保の困難など、さまざまな問題が発生した。

そこでカナダの諸都市が力を入れたのが、アーバン・トランジット(都市旅客輸送システム)の整備・拡充。北米におけるアーバン・トランジットのモデル都市と言われるトロント(人口二百二十万)では、トロント交通局(TTC)が、地下鉄、路面電車、トロリー、およびટેイセル・バスからなる有機的総合輸送システムを運営しているが、エネルギー、コスト、輸送力、環境汚染、資本効率、土地利用など、すべての面でアーバン・トランジットの良さを証明している。アーバン・トランジットの整備により、旅客の輸送がスムーズになるにつれ、都心に企業、小売店、アパートが復帰し、トロント自体が再活性化したのは言うまでもない。

モントリオール、バンクーバー、オタワ、エドモントンといったそのほかの都市でも、アーバン・トランジットに対する取り組みは熱心で、カナダが開発した地下鉄、バス、快速電車などを体系的に