

CA1
EA947
B71
#44 Sep. 1982
DOCS



特集・カナダの交通と輸送

1982年9月
No. 44

ISSN 0389-1852



トピックス—— 2

カナダの交通と輸送

縦横に発達した交通・輸送網—— 4

貨物輸送の柱——鉄道—— 8

カナダの都市旅客輸送—— 10

エキスポ86—— 4

エアロバック—— 5

チャレンジャー—— 6

VIA鉄道—— 7

北方カナダの輸送—— 8

セント・ローレンス水路—— 9

高速列車LRC—— 11

中量快速電車ICTS—— 12

日本におけるカナダ研究・大原祐子—— 13


われら姉妹都市⑤ 尾鷲&プリンス・ルパート・石淵巖生—— 14

カナダ研究の潮流⑦ デビッド・スミス—— 15

カナダ人物記⑤ カレン・ケイン—— 16

編集後記—— 16

Bulletin Canada

発行  カナダ大使館

TOPICS

NYの地下鉄にカナダ製車両 ボンバルディエ社が受注

五月中旬に行われたニューヨーク市の地下鉄車両入札で、カナダの車両メーカー、ボンバルディエ社（本社モントリオール）が、日本の川崎重工業と共に成約した。

ボンバルディエ社の契約額は約十億カナドルで、受注車両は八百二十五台。

同社ではモントリオール近辺にある工場て車両を製作し、米バークシャー州の工場て最終組み立てを行う。車両は八四年七月から八七年五月まで引き渡される予定。



ボンバルディエ社の地下鉄車両

ボンバルディエ社の新車両は、日本製と同様、ニューヨークの地下鉄で現在一番古い車両が使われているIRT線を走ることになっている。

トロントで自動車部品ショー 技術交流、取引の場を提供

国際自動車部品ショー「S I E V アメリカ82」が、十一月二日から四日まで、オンタリオ州トロントのカナダ博覧会場で開かれる。

これは自動車メーカー、部品メーカー、関連資材メーカー、研究機関、運輸あるいは投資、情報など関連各分野の関係者が出席・参加して、技術交流、企業提携などのあり方を考え、また取引をする場を提供するのが基本目的。ショーの期間中、出品参加者は新技術、新製品を紹介し、さらにショー主催者（オンタリオ州）が組織する技術、情報セミナリーなどの催しに参加できることになっている。

日本からも、自動車メーカーおよび部品メーカーが参加する。

「CAN DU 炉の父」に 米政府がフェルミ賞

カナダのCAN DU原子力計画の父と呼ばれるW・ベネット・ル

イス博士（七十四歳）に、このほどアメリカ政府エネルギー省から有名な「エンリコ・フェルミ賞」（金メダルと賞金二万五千ドル）が贈られた。受賞理由は、「原子力の開発・利用・制御・科学的管理、原子力工学における優秀かつ傑出した科学的・技術的業績」。

レーガン大統領のサインが入った賞状は、研究および発電用としての「重水減速材原子炉の推進、カナダの原子力開発におけるリーダーシップ、国際原子力機関を通じた原子力利用・制御に対する貢献」をあげて、ルイス博士を賞賛している。

今年の「フェルミ賞」の唯一の受賞者となったルイス博士は、一九七三年にカナダ原子力公社を引退するまでCAN DU原子力計画の科学面を担当していた。原子力の平和利用を堅く信じ、国際原子力機関（IAEA）に二十年間籍をおいていた。以前、「平和のため

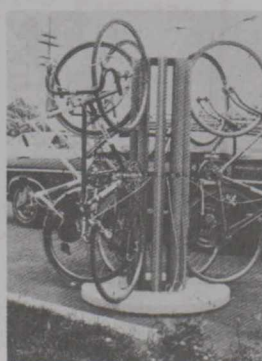
自転車混雑に新兵器 一平米に十台駐車

日本では駅前などの「自転車公害」が問題になっているが、混雑緩和にカナダ人が開発した「バイク・ラック」（写真）はいかが。

これは長さ約一・五メートルの両側に穴をあけたみぞ形金属棒を十本、ぐるりと立てただけのもので、みぞ部分にタイヤをはさみ、穴にはめたピンで車体を固定するようにになっている。これだと、約

一メートル四方の場所に十台の自転車駐車できることになり、駐車場などの狭いスペースが活用できるし、盗難防止にもなる。

「バイク・アップ」というもうひとつの方法は、例のみぞ形金属棒を外壁や柱に縦にとりつけ、あるいは地面にコンクリートで固定



するやり方で、これは公共施設やマンションなどに便利。カナダの首都オタワでは、すでに国立芸術センター、中央銀行、連邦政府の官庁、市役所などが、「バイク・アップ」を利用している。

日加、自動車問題で了解

一月以降の台数は継続審議

懸案となっていた日加自動車問題について、両国間で合意が成立した。

日本の通産省の見直しによると、今年の七月一日から十二月末までの日本のカナダ向け乗用車は六万三千台以下になる予想で、年間では十五万三千台レベルになる。これは一九八一年一月十二月の輸出台数より二三・五パーセント少ない。

来年一―三月の輸出台数について

では、年末に再度協議する。両国政府はまた、双方の自動車産業同士の今後の協力について具体策を探るため、九月から協議を開始することになっている。

ラムリー国際貿易大臣とグレイ通商産業大臣は、自動車分野での両国の産業協力を高め、日本車におけるカナダ製部品の増大につながるものとして、これらの協議を特に重視していると述べている。

両大臣はまた、日本側の新しい輸出見直しにより、カナダの自動車産業はその再編成計画を遂行し、新世代の低燃費型自動車へ方向転換をする時間を得たことになり、自動車業界内部の投資環境が改善され、業界の自信が強まるものとして、日本の措置を歓迎している。

「情報公開法」が議会で通過 公的文書の閲覧を大幅保証

カナダ連邦議会は、六月末、情報公開・「フライバシー法」を採択した。同法は今年末に公布される見込みで、これにより、カナダ国民は公文書を広範囲にわたって閲覧することができるようになる。

同法によると、政府が保管している文書の全目録が全国の図書館および公的機関に配布される。カナダ国民または永住者は、最高二十五ドルの手数を払ってこの目録から必要な項目を探し出す。こうして特定の文書をそれぞれ該当する政府省庁に請求する。作成後三年未満の文書はただちに入手で

きる。それより古い文書は八五年以後に解禁されることになっている。

省庁は一月以内に、請求された文書を提出するかどうか決めなければならぬ。もし省庁が提出を断つた場合、請求者は情報審議官(インフォメーション・コミッションナー)に提出拒否が妥当なものかどうか審査してもらう。それでも決着がつかない場合、最終的には、裁判所の判断にしたがうことになっている。

すべての情報が公開されるわけではなく、国防、国家安全保障計画などに関する情報や内閣の文書、連邦・州関係の文書については、例外規定で非公開となっている。

同法の後半はプライバシーの保護に関するもので、個人についての情報が簡単に公開されないようになってきている。ただし、法の執行や警察などの捜査上必要とみなされる場合は、捜査機関が個人に関する情報を入手できる。

憲法公布の記念金貨を發行

ロイヤル・カナディアン・ミント(カナダ連邦造幣局)は、このほど「一九八二年憲法」の発布を記念して、百ドル金貨フルーフ(写真)を二十万枚、限定製造した。

この記念金貨は、表にエリザベス女王、裏には広げた本にカナダの国章とカナダの象徴メイプル・リーフ(カエデの葉)、そしてその下に「一九八二年憲法」の文字

が刻まれている。

金貨は直径二七ミリ、重量一六・九六グラム、品位九一・六六(一〇〇〇(二十二金)。詳細は電話〇三二五六四一三三六〇七まで。



サンクスギビング・ボール

十月十五日、都内のホテルで

恒例の在日カナダ商議所主催サンクスギビング・ボールが、十月十五日、東京都内のヒルトン・ホテルで開かれる。カナダに関心のある人なら、誰でも参加できる。会費など詳細は、電話でカナダ大使館のラリー・ダフイルドまで(四〇八二二〇一)。

日本にもワイルド・ライス

カナダや米国で珍味あるいは健康食品として珍重されているワイルド・ライスが、今年の十月、カナダからはじめて入荷する。ワイルド・ライスというのは、



ワイルド・ライス。長さは1.2~1.5cm。

直訳すれば「野性のコメ」だが、

実際はイネ科マコモ属の一年生草本。古くから北米大陸の湿地帯に群生し、かつてはインディアンが小舟に乗って刈り取り、冬場の食料にしていた。ちよつとこげたナッツのような独特の風味があり、カナダや米国ではカモ料理の詰め物やほかの料理の添え物として、あるいはスープの材料として食通に好まれている。タンパク質が豊富(白米の二倍)で、カルシウム、鉄分、マンガンなどに富み、ビタミンB1、ビタミンB2も多く含んでいる。最近では消化のよい、栄養に富む自然食品として好評を得ている。

日本では、とりあえずホテル、高級レストランを中心にワイルド・ライスを使った料理がお目見得するはずである。

テリドン・ミッションが来日 東京と大阪で展示・説明会

カナダが開発した世界的な文字図形情報システム「テリドン」の技術的優秀性を知ってもらい、併せて技術提携や市場開発の可能性を探るため、九月末、関係者が来日する。カナダ通信省や業界代表からなる一行は、九月末に大阪技術センターで、十月初めには東京・池袋のサンシャイン・シティ内カナダ・トレード・センターで展示・説明会を開く予定である。

テリドンは、情報の記号化や図形描出能力などが抜群で、通信に

は電話線、ケーブル、電波、光ファイバーが利用できる、双方向通信に最適——といったすぐれた特性を備えており、すでにカナダ国内はもちろん、米国、ベネズエラなどで各種の情報サービスに利用されている。

新公使にウィットルトン氏 カナダ大使館、今年の異動

この夏、カナダ大使館のカナダ人職員が次のように異動した。

まずジョン・アーウィン公使が退任、その後任として外務省北アジア・太平洋局長をしていたJ・A・ウィットルトン氏



(写真)が着任した。ウィットルトン公使は政治、領事、総務、広報、移住などの分野を統轄する。

またデビッド・ライト経済担当参事官はオタワに帰任、代わりにA・E・パーク参事官が着任した。

その他の異動は次の通り(カッコ内は前任者)。

J・D・スポールディング海軍大佐・武官(R・E・シヨージ)、R・A・マッキントッシュ経済担当一等書記官(R・グラワー)、ルイ・ボワベール商務担当一等書記官(M・ヒューバー)、A・J・バリー商務(農務)担当一等書記官(J・J・ガードナー)、ビクター・A・オーラタム政治担当一等書記官(アラ

ン・ジョーンズ)、R・H・D・バーマー一等書記官・領事(G・C・フォーリシ)、フレージャー・マリック三等書記官・移住担当(P・A・リリアス)、B・E・リーマス三等書記官・商務/観光担当(D・J・キャメロン)、K・ハンフリー駐在関税担当官(R・G・ロビンソン)、N・ラング同関税担当官(V・W・J・ゴードロ)。

カナダ政府が給費留学生募集

在日カナダ大使館では、来年度(一九八三年九月/八四年八月)の政府給費留学生を募集している。給費の対象および内容は次の通り。

一、スカラシップ 三十五歳未満の学士号保持者で、カナダの大学で修士号または博士号を取得しようとする者に対し、往復旅費、授業料、月額五百ドルの生活費、医療費、支度金などを支給する。

一、フェローシップ 博士号を保持する学者・研究者で、カナダで特別研究をしようとする者に対し、往復旅費、月額千ドルの生活費、研究費、医療費、支度金などを支給する。

対象分野は、ともに、人文・社会科学におけるカナダ研究もしくはカナダの比較研究。応募締切りは十月末日。応募要項、応募用紙等は、ハガキで「カナダ大使館学術交流課」宛て申し込まれたい。

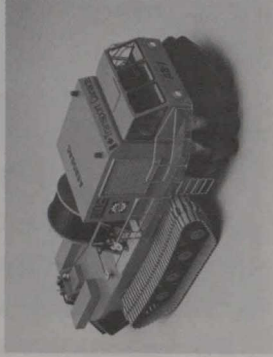
海・水運

カナダにおける最初の交通網は水路であった。インディアンはかばの木の樹皮で作ったカヌーで、カナダ全土を縦横に走っている河川や湖を渡った。そしてヨーロッパからやってきた探検家や毛皮商人も、河川を通じて内陸部へ入っていった。カナダの開拓はこうして始まったのである。交通手段の発達した現在でも、大部分の貿易は外洋に面した港湾やセント・ローレンス川沿いの内陸港を通して行われている。

沿地でも時速三十キロ エアロバック

ホーバークラフトの原理と在来のカヤタヒラ車の推進システムを組み合わせて、沿地でも悪路でも時速三十キロで走れるという新型車の開発が、モントリオールのSNCグループとボンバルディエ社の手で進められている。

「エアロバック」と名づけられたこの車両は、モントリオールにある連邦運輸開発センターの構想にもとづいて開発されているもので、両社では八四年には原



貿易に大きく依存している国らしく、大型深水港が二十五、中小の港および政府の多目的埠頭が六百五十もあり、主要な港湾で扱われている貨物量は、年間三億トンにのぼる。船舶の大型化、コンテナ利用の増大にあわせて、港湾施設の拡充、整備も進んでいる。

一九五九年に開通したセント・ローレンス水路は、カナダおよび米国にとってきわめて重要な輸送路で、小麦、鉄鉱石、石炭、石油化学製品などのバラ荷、そして種々のコンテナ貨物がそこを上下して運ばれている。沿岸の都市はもちろん、はるか内陸部の各都市にとっても、セン

型車の製作にこぎつける予定。原型車は重量二十一トン(そのうち積載量が七トン)。カナダ北方の沿地や、起伏が多く、これまでの軌条車だと時速五、六キロしかでないところでも、路上と同じスピードで走れるという。また水陸両用車として、湖や川を渡ることもできる。

エアロバックのスカートはデコボコの地形の上を気圧を維持して浮上しながら進める新設計になっている。エア・クッションは車体の全長に及び、二基のファンがマルチ・チェーン・ドライブ(多重鎖伝導)によってディーゼル主エンジンに連結され、二本の縦空孔から空気をスカートに送り込む仕組みになっている。

エアロバックが実現すれば、沿地や永久凍土地帯で人員を輸送したり、ちゃんとした道路のないところで電線を敷設したりするのに便利になるだろう。

ト・ローレンス水路は大きな活動源であり、生命線である。

そのほか、太平洋や大西洋沿岸の島々と本土との連絡にはフェリーが活躍し、また沿岸警備隊の砕氷船の助けを借りてタンカーや、北極諸島などの遠隔地に石油、建築資材、食糧、衣服、家具、日用品などを運ぶ貨物船が北部沿岸を航行している。

鉄道

船についてカナダで広く利用されている輸送手段は鉄道。前述したように、鉄道は連邦結成の初期、国内の一体化を図る重要な要素であった。カナダには、現在、四十ほどの鉄道会社がある。

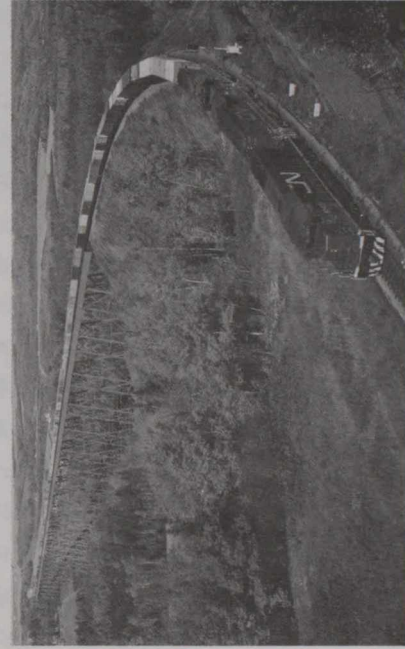
鉄道網は太平洋側のバンクーバーから大西洋側のハリファックスまで延々とつながり、そこから先は海路や空路で日本、中国、韓国、オーストラリアなどの環太平洋諸国や米国西岸、あるいは米国東部、イギリス、ヨーロッパ大陸、地中海と結んでいる。太平洋側では、BC州北東部から沿岸のプリンス・ルパートまで石炭を運び、そこから日本へ輸送するための大規模な鉄道・港湾施設が建設中。また大西洋側のハリファックス

び通信技術を出展・紹介し、関係者が技術革新、将来の輸送システム、人間に与えるその恩恵を論議する。さらに、これまでの交通輸送手段を展示するほか、各国が文化的催しものを行う。自動車レース、ボート・レース、エア・ショー、スポーツ競技、音楽祭なども予定されている。

港南端にあるコンテナ専用埠頭はカナダ最大で、面積が二十四ヘクタールもある。

鉄道輸送の九割は、カナダ太平洋鉄道とカナダ国鉄道によって行われている。

カナダ国鉄道(CN)は国内最大の公共企業体で、全十州と北西準州に鉄道網をもつほか、道路輸送サービス、沿海汽船輸送サービス、ホテル・チェーン、通信サービスを運営し、それに子会社の国内・国際航空会社エア・カナダをもつ



複合輸送企業。カナダ太平洋鉄道(CP)は八州に鉄道網をもつ合資会社で、CNと同様、船舶、トラック、飛行機、ホテル、通信網を営業している複合企業体である。同社はまた、子会社を通じて、鉱業、石油および天然ガス、林産業、不動産、ホテル、鉄鋼業などに手広く投資している。

社のほか、地域によってプリティッシュ・コロンビア鉄道、ノーザン・アルバータ鉄道なども走っているが、全体的なシェアは小さい。また米ワシントン州シアトルとバンクーバー、ワシントンD・Cとモントリオール(ニューヨーク経由)、トロントとニューヨーク、トロントとシカゴの間は、米加旅客輸送列車アムトラックが走っている。

鉄道は、近年、道路および航空輸送に押されてきているが、道路網が整備されていない地域での天然資源の輸送にはまだ欠かせない。辺境から主要な貨物集積所あるいは港に鉱物資源を搬出している例として、ケベック・ノースショー・ラブラドル鉄道(鉄鉱石の輸送に活躍している)、ハドソン湾鉄道(ニッケル、銅、金などの鉱石輸送用)などが知られる。

鉄道による旅客輸送は第二次世界大戦前に最盛期に達し、その後は衰退をたどってきた。カナダ政府は一九七七年一月、



VIA列車の車内



鉄道旅客輸送を再興し、それを商業ベースで運営するため、公営企業VIA Rail Canada Inc.を創設した。VIAは列車の運行について鉄道会社と契約を交わし、必要な乗客輸送サービスを行う。かつてCNとCPが運行していた大陸横断および都市間の旅客輸送は、すべてVIAが引き継いだ。

ハイウェイも、輸送網の重要な一環で、延べ二十五万キロの舗装道路と六十三万キロの未舗装道路がカナダを縦横に走っている。一九六二年に、連邦政府が各州の協力を得て完成させた全天候カナダ横断ハイウェイ(トランス・カナダ・ハイウェイ)は、プリティッシュ・コロンビア州ビクトリアからニューファンドランド州セント・ジョンズまで、全長七千六百七十五キロにも及ぶ。このハイウェイ

ワイドボディで輸送能力が大きく、低燃費で安全性にすぐれ、最新の技術をとり入れた新世代の大型高性能ビジネス・ジェット——北米でも有数の大手航空機メーカー・カナデア社(本社モントリオール)が開発した新型機チャレンジャーが、前評判通り、好調な売れ行きを見せている。

最新ビジネス・ジェット チャレンジャー

1970年代後半に開発が始まったいわゆる第四世代のジェット機。高性能低燃費のエンジン、NASAが開発した最新の翼型、超強度・軽量の複合材などの使用、最新電子計算機による設計・製造、厳しい疲労試験や飛行テストで確かめられた高い安全性、低い騒音や排気レベル、広い機内——とあらゆる面で新しい技術や考え方が採り入れられている。



最大巡航速度時速八九〇キロ、最大航続距離七、一二二キロ、最大大ヘイロード一、七〇キロ、機内高一・八五メートル(いずれもCL601型の場合)のチ

チャレンジャーは、現在、CL600型(ライカミングALF500二エンジン搭載)とCL601型(ゼネラル・エレクトリック製CF34型エンジン搭載)の二機種が開発中で、すでに二百二十機の確定オーダーを受注している。エグゼクティブ・ジェットのCL600型は、一九八〇年十一月に米連邦航空局(FAA)から型式証明が交付され、これまでに五十機以上が発注先に納入された。スタンダード・モデルを母体とするCL601型も来年初めにFAAの型式証明が交付される予定で、交付され次第ただちに納入が開始される。

チャレンジャーは、現存の多くの大型旅客機が一九六〇年代初頭に開発がスタートした。自動車の登録台数は、一九四五年に乗用車、バス、トラック合わせて百五十万台に達し、それ以降急速に伸びてきた。

都市交通

自動車は旅客輸送の面でも、貨物輸送

一九七七年には、登録台数千七百五十万台を数えている。

の面でも、都市交通の主役で、カナダにおける最も一般的な輸送手段といえる。カナダ全体の全長九十万キロ近くの道路のうち、半分以上は都市およびその周辺地域に集中しており、また都市交通の約八割は自家用車によっている。しかし自動車の高度利用は、交通渋滞となつてはね返り、新しく建設された幅広い高速道路も、たちまち混雑してしまうというイタチごつこを演じるようになった。トロントでは、世界で初めて交通の流れをコンピュ

遠・中距離の旅客輸送に

VIA鉄道

バンクーバーからモントリオールまでのおよそ四千八百キロ、カナダの雄大な大自然を、三泊四日かけて走り抜ける大陸横断旅客列車――。

このビア鉄道(VIA)が生まれたのは一九七七年一月のことである。かつてカナダ西部へ多数の開拓者を運んだ二大鉄道――



カナダ国鉄(CNR)とカナダ太平洋鉄道(CPR)の旅客部門が、自動車の普及、道路網の整備によって利用者が激減し、採算が取れなくなった。連邦政府は赤字路線を補助金でテコ入れたが、事態は悪化の一途。そこでCNRとCPRの、

ーターで制御するシステムを採用したが、問題の解決には至っていない。

モーターセイションは交通渋滞のほか、大気汚染やエネルギー問題への懸念も引き起こした。そのため、新たにバス、地下鉄、路面電車といった公共輸送手段が見直されるようになった。

例えば、オンタリオ州では、一九六〇年代に州政府がトロント市地域でGO(オンタリオ州政府の略称通勤列車を導入し、また州の都市輸送開発公社(U

通勤列車業務を除くすべての旅客業務を統合して、国営の旅客サービスを行うことになった。その結果創設されたのが、ビア鉄道会社(VIA Rail Canada Inc.)である。

ビア鉄道は、CPRとCNRの線路および車両を借りて、大陸横断列車のほか、主要都市間の旅客輸送列車を運行し、また米国のアムトラック(全国鉄道公社)と連携してバンクーバー―シアトル間、モントリオール―ワシントンD.C.(ニューヨーク経由)間の相互乗り入れも行っている。昨年はボンバルディア社製の軽量・高速・快適列車(LRC)をコーチ(座席指定車)五十両、機関車二十二両導入し、サービスの改善を図っている。

大陸を横断するカナディアン号とスター・コンチネンタル号は、リクライニング式の指定席、上・下寝台、ルーメット(一人用寝室、ベッドルーム(二人用)食堂車などが完備しており、快適な旅が楽しめるようになっている。

航空

TDC)が開発した軽量車両(CLRV)を従来の路面電車と取りかえた。エドモントンとカルガリーでも、軽量快速の近距離電車(LRTC)を走らせており、またトロント近郊のスカバラでは、UTDCが開発したリアモーター式快速中量旅客輸送システム(ICTS)を、三年内に導入する予定である。

地下鉄は特にモントリオールのメトロが有名だが、トロントでも広く利用されている。

カナダの国内および対外的距離を縮め、物や人の輸送を大幅に便利にしたのは、何といても飛行機だ。カナダでは、一九二〇年代から三〇年代初めにかけて、第一次世界大戦に参戦して帰ってきたパイロットたちが、北部の奥地へ鉱物採掘機器、薬品、郵便物などを輸送し、探検家や鉱山師、測量士などを運んだ。ブッシュ・パイロットというのがそれである。

その後、世界は航空機時代を迎え、カナダも一九三九年のトランスカナダ航空(TCA)の創設以来、航空輸送網を急速に発展させてきた。現在では、全国および国際路線をもつエア・カナダ(AC)とカナディアン・パシフィック(CP)のほか、五つの地方航空会社(そのうちパシフィック・ウェスタンとノルデアは国際線も運行している)、そして主に遠隔地を飛ぶおよそ六百の航空会社が、網の目のような航空輸送路線を敷いてい



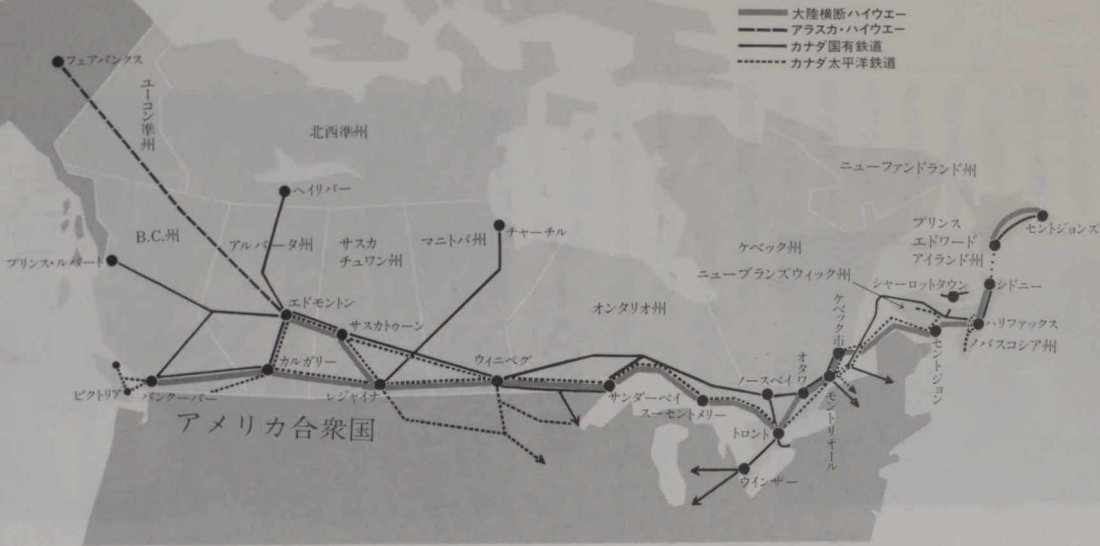
カナダ北方では垂直軸着陸機(VTOL)が活躍する。

る。一九七九年の登録機数は約二万二千機で旅客、貨物輸送のほか、飛行訓練、農業散布、牧牛などの移動、そして漁業、わな猟、林業、建設、製造業、通信、探査、レクリエーションなどにも利用されている。また孤絶した僻地、特に北極地方では、航空機は人々と物資を運ぶ重要な輸送手段となっている。

カナダを代表する二大航空会社のうち、エア・カナダはTCAを前身とする国営企業。国内、米国、アイルランド、英国、ヨーロッパ、バミューダ、カリブ海諸島のおよそ六十都市に運航している。民営のカナディアン・パシフィックは、一九四二年に中小の航空会社十社が合併して創設されたもので、バンクーバーを本拠に日本、香港、ハワイ、フィジー、オーストラリア、ヨーロッパ各地、中南米、カナダおよび米国の諸都市に路線を持っている。

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



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）

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。

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・ハイウエーの敷設は、北方カナダにおける資源開発を触発し、北方に大きな開発ブームが訪れた。それとともに、パイプラインが建設され、飛行場が新設あるいは拡張されてジェット機が運行するようになり（最初のジェット機着陸は一九六八年）、耐氷船が資源を運び、また鉄道がホワイトホースやヘイ・リバーまで旅客や貨物を輸送した。

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。



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。

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。

二大鉄道会社

カナダの鉄道網は、大小合わせて四十数社から成り立っているが、貨物輸送の九割は二大鉄道—カナダ国鉄とカナダ太平洋鉄道が占めている。

カナディアン・ナショナル（CN）は

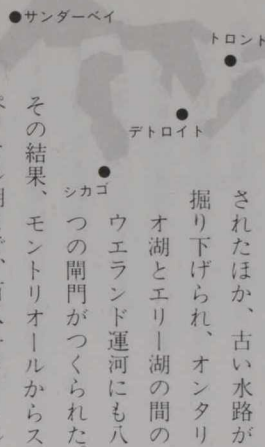
五大湖のひとつ

オンタリオ湖に発し、米加国境をへてカナダ大西洋岸のセント・ローレンス湾に注ぐセント・ローレンス川は、カナダの「母なる大河」である。

原住民のインディアンは、この大河を大切な水路としていたし、ヨーロッパから来た探検家や毛皮商人は、この大河をさかのぼり、オタワ川、サゲネー川などの数々の支流、五大湖、そして五大湖から四方、八方に流れる河川に沿って、北米大陸の奥地へ、奥地へと入っていった。カナダの夜明けは、まさにセント・ローレンス川に始まったのである。

セント・ローレンス川およびその広大な流域は、やがてアメリカ大陸の穀物や材木をヨーロッパへ送り、イギリスから農機具など工業製品を内陸部に輸送する要路となり、それとともに沿岸のモントリオールやトロントは大きな発展をとげた。そして一九五四年から五年がかりで行

重要な輸送幹線 セント・ローレンス水路



従業員八万人、年間売上高約四十三億ドル。鉄道、海運、トラック、航空など九つの事業部門をもつが、中心は鉄道である。カナダ国鉄（CNR）は、営業キロ数五万六千キロと、カナダで一番長い鉄道網をもっている。平原諸州でとれる小麦や、アルバータ州などカナダ西部の石炭

われた史上最大の水路開削工事により、

モントリオールからエリー湖まで

の約六百キロの間に、米加両国の協力で七つの閘門が新設

されたほか、古い水路が掘り下げられ、オンタリオ湖とエリー湖の間の

ウエラント運河にも八つの閘門がつけられた。

その結果、モントリオールからスペリオル湖まで、百八十メートルの落差を溯行することができるようになった。また長さ二百二十三メートル

積載能力二万七千トンの外航船が航行可能となり、セント・ローレンス水路で輸送される貨物の量は一挙に五倍に増えた。

現在、凍結によって航行不能となる十二月中旬から三月下旬までを除いて、年間五千隻の船がこの水路を往き来し、モントリオール—オンタリオ湖間だけで五

六千トンの貨物を輸送している。貨物の大半は、穀物、鉄鉱石などのバラ荷。

セント・ローレンス水路は、また、急流を利用した発電によって、カナダと米国にそれぞれ八十四万キロワットの電力

を供給している。

を、主にバンクーバー（日本などアジア向け）やチャールズ港（欧州向け）まで延々数千キロも運んでいる。現在のところ、最も混雑するのがエドモントン—バンクーバー間で、日本や環太平洋の国々に対するバルク貨物の輸出は、ほとんどこの路線で運ばれている。

カナディアン・パシフィック（C.P.）

は、従業員十三万人、年間売上高百億ドル、カナダで一番大きい会社である。C.N.と同じ総合輸送企業だが、輸送関係のほかに鉱山、林産などの子会社も持つ文字通りのコングロマリット（複合企業）。

その鉄道部門、カナダ太平洋鉄道（C.P.R.）は、C.N.R.の鉄道網とほぼ平行してその南側を、米加国境に沿って網の目のように支線、幹線を走らせている。穀倉地帯の小麦はバンクーバー（アジア向け）とサンダーベイ（欧州向け）へ、アルバータ州西南部の石炭もバンクーバーの埠頭ロ

パーツバンクへ、そのほかC.P.の主要貨物であるカリ、鉱石、石化製品、木材などがそれぞれ専用の列車で、西へ東へ運ばれていく。ケベック州でとれるアスベストは、カナダ東端に近いセント・ジョン港のターミナルまでC.P.の貨車で運ば

れると、待ち受けていた日本の船に能率よく積み込まれる。

C.N.、C.P.の二大鉄道のほか、木材輸送のB.C.州鉄道、鉱石輸送のグレート・スレーブ・レーク鉄道（C.N.系）など、

小さな鉄道会社がたくさんあるが、それらはいずれも、地方の特産資源を単品輸送する支線の性格が強い。

輸送能力増強計画

一九七〇年代に入ってから、バルク貨物、とくに穀物と石炭の輸送がふえつつある状況の中で、西部の鉄道輸送能力を全面的に増強する必要が出てきた。そこで一九七八年、カナダ政府とC.N.、C.P.、北アルバータ鉄道は、向こう十年間にわたる平原地方鉄道改善計画の実施に入った。

計画の前半ではとくに穀物輸送網の能力アップが目指され、たとえば四年度目の

八一年には二億四千万ドル、翌八二年に



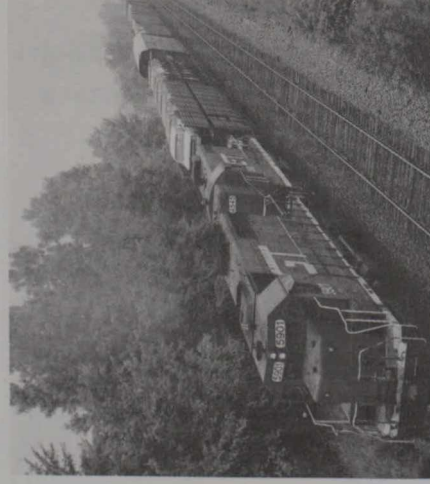
日本向けのコンテナが次々と荷積みされるバンクーバー港。

はさらに二億五千五百万ドルの政府資金投入が決定されている。これによって、各鉄道会社では、路盤の改良、カーブのまくら木のコンクリート化、レールの重量化、長い通過用側線の建設、複線化などに取り組んでいる。C.N.でも、それと合わせて、西部地域

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、ロッキー山脈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

組み合わせ、都市交通問題の解決に当たっている。その結果、市民の公共輸送システムの利用は、過去十年間に五倍も増えた。その過程でカナダが開発した輸送技術・システムも多く、カナダは今やシカゴ、フィラデルフィア、ニューヨーク、ボストン、メキシコ市など世界のさまざまな都市に地下鉄車両や快速電車、バスなどを供給するほどになった。

トロント

トロントでは、一九二〇年に市民投票によって市内の輸送システムを公有化することが決まって以来、トロント交通局（TTC）が地下鉄、路面電車、バス、トロリー・バス網の体系的拡充を推進してきた。

最高時速二百四十キロ 新時代の高速列車LRC

LRC（軽量・高速・快適列車）は、都市間を高速（最高時速二百四十キロ）で結ぶ新時代のディーゼル列車である。カナダ最大の車両メーカー、ボンバルディア社（本社モントリオール）が中心となって十二年がかりで開発した。列車がカーブ



一九五四年にカナダでは初めて開通したトロントの地下鉄は、今では市の中心部からノース・ヨーク、スカバラ、エトビコークといった郊外にまで全長五十四・五キロも伸び、トロント広域圏における旅客輸送網の中核となっている。地下鉄四路線、五十九駅の多くは、バス、トロリー・バス、路面電車、通勤用駐車場と直結し、人々ができるだけ地下鉄を利用するよう工夫されている。地下鉄の車輪はタイヤで、騒音が少なく、乗り心地も快適だ。

しかし、トロントの地下鉄輸送はそろそろ限度という見方が強く、郊外の発展を促進するものとして、最近、郊外電車が注目されてきた。一九八四年末には、ブローアータンフォース線地下鉄の終点ケネディ駅から近郊スカバラのタウン・センターまでの七・四キロに、オンタリオ

にさしかかると遠心力センサーが働き、客車が適度に傾いてバランスをとるため、乗客はカーブを全然感じない。しかも、世界中のどの列車よりも、カーブを速く走ることができる。

LRCは、新幹線なみの速さだが、従来の線路をそのまま使えるから、施設費、運用費が安くつく。車体が軽いから燃料効率もよい。すでにモントリオール・トロント間に導入され、今後はケベック市、ウィンザー、オタワなどの各都市間にも運行の予定。アメリカでも、アムトラック（全国鉄道旅客公社）がすでにLRC列車を採用している。

州の都市輸送開発公社が開発した中量旅客輸送システム（ICTS）が完成する予定である。ICTSは、リニアモーターを使った自動制御方式の電車で、一時間に五千人から二万人の乗客を運ぶことができる。

トロントの路面電車（ストリート・カー）は、一時期には七百台をこえ、北米一の台数を誇っていたが、その使命はようやく終わりに近づき、今年から順次その軌道をUTDCが開発した連結式軽量電車が走るようになった。

バスは、トロリー・バス、ミニ・バス、中型バス（全長九メートル）といろいろ。ミニ・バスと中型バスは、地下鉄の駅と連結しているほか、身障者の送り迎えに使われている。今年から、二台連結のバス（全長十八メートル）も導入された。TTCの子会社グレイ・コーチ・ラインズでは、中・長距離旅客輸送、観光、空港往復、チャーター用のバスも運行している。

さらに忘れてならないのは、オンタリオ州政府が運営するGO（オンタリオ州政府の略称）トランジット。GOトランジットは、主にトロントおよびその近郊で働く人々を対象に、通勤列車（有名な二階建て列車もある）、通勤バスを運行し、毎日七万人以上の人々を運んでいる。

モントリオール

三百万都市のモントリオールは、人口が比較的集中していることが交通系統を

単純にする半面、冬の寒さと豪雪が地上の交通を困難にしていた。そこで発達したのが、地下鉄である。

メトロの名で親しまれるモントリオールの地下鉄は、地上と地下を結びつけ、モントリオールにいくつもの立体構造の街（いわゆるフランス）を出現させた。

たとえばプラス・ボナベンチャー。地底深く地下鉄が走り、その上に店や映画館、レストランの並ぶちよつとした繁華街が広がり、さらにその上に一万二千人を収容できる展示場。そのまた上をCN鉄道が走る。その上に商店街があり、そ



モントリオールのメトロ駅。

これからボナベンチャー・ホテルに通じているという具合で、真冬でも快適に通勤や買い物ができるようになっていく。メトロの建設そのものが、単に市民の足を確保するだけでなく、総合的な都市再開発計画の一環であった。

一九六六年開通の四号線を皮切りに、



バンクーバーの海上バス。

が新しく生まれ変わった。さらに、それぞれの駅はモントリオール再開発の中心となり、近辺に商業施設、住宅、文化施設が急速に発展した。メトロは、モントリオール再開

一号線、二号線があり、現在、五号線が建設中。三号線は計画段階で中止されたため存在しない。各線からはタコ足のよう支線が出てはいるが、三本の幹線はダウンタウンのベリドモンテニーニ駅で連絡している。

メトロの電車は幅二・四メートルのスリムな車体で、上下線とも一本のトンネルに納まる。そのためにモントリオールの地下鉄工費はだいぶ安く上ったといわれている。そのほかゴムタイヤを採用して騒音や振動を減らし、牽引力の増大を図っている。

メトロの建設によって、モントリオールは大きく変貌した。まず、冬の大雪も都市機能をマヒさせることはなくなった。川中にある世界博覧会場、オリンピック施設、近郊のマンダリン公園が近くなったほか、アラス・デザールには劇場やコンサート・ホールができ、あるいはベリドモンテニーニ駅の近くには大学が誕生するなど、モントリオール

が新しく生まれ変わった。さらに、それぞれの駅はモントリオール再開発の中心となり、近辺に商業施設、住宅、文化施設が急速に発展した。メトロは、モントリオール再開

発の原動力となったのである。地下鉄は、市内百五十路線を走るバスと連結している。

首都オタワにおける公共輸送機関はバス。オタワを含む五市、一町、一村、一郡区（タウンシップ）の公共輸送網を管理、運営するオタワ・カールトン交通局（OCTranspo）では、カナダの他の地域に先がけて、「呼び出しバス」（事前に電話しておく）と自宅から商店街や教会など希望する場所へ運んでくれるミニ・バス）を導入したほか、公務員フレックス・タイム（自由勤務時間制）の導入に合わせてラッシュ・アワーの運行ダイヤを半時間から三時間に伸ばすなど、積極的に市民のバス利用を図っている。

同交通局では、さらに、身体障害者のための「パラ・トランスポ」を運行し、また利用者が電話で次の二台のバスの到着時間や運行状況を確認することのできるコンピュータ情報システムを採用して、市民に喜ばれている。

太平洋側のバンクーバーは、バラード入江の南岸に位置する。問題はこの入江によってグレイター・バンクーバー（ノースバンクーバー）を含めたバンクーバー広域圏）が二分されていること。入江にはもちろん橋がかかっているが、自動車では混雑のため通勤に時間がかかり過ぎる。

そこで考案されたのが、海上バス。こ

その他の都市

リニアモーターで走る
中量快速電車ICTS

オンタリオ州の都市輸送開発公社（UTDC）が開発した中量旅客輸送システム（ICTS）は、リニアモーター駆動、コンピュータ無人運転方式のアルミ製軽量電車で、一時間当たり五千人ないし二万人（地下鉄とバスのほぼ中間）を輸送できる新しい輸送機関だ。

それぞれの車両に取り付けられたリアアモーターと線路の中央にある反応板との反発で生じた磁気力で動くこの電車は、騒音や振動（特にカーブでの）が少なく、ステイール線路、ステイール車輪を使った電車だと登れない勾配の坂でも運行できるのが特徴。

ICTSは、地下あるいは路面でも走

これは四百人乗りのカタマラン船（双胴船）で、バンクーバーとノース・バンクーバーの間三・二キロを十二分で渡ることができ、十五分間隔の運行だから、一時間で千六百人運べることになる。

バンクーバーの公共輸送機関は、海上バスのほか、トロリーバス、通常のバスから成り立っている（同じ切符で乗り換え自由）が、バンクーバー広域圏ではエキスポ86（別項参照）を目ざして、UTDCが開発したリニアモーター駆動の中量旅客輸送システム（ICTS）をバンクーバーとニュー・ウェストミンスター間に走らせる計画である。

アルバータ州のエドモントンには、一九



れるが、主に高架用として設計された。高架にしたほうが建設費が安くつき、また地下鉄やバスなどよりも自由に路線が敷けるからである。運転費用も経済的で安全性も高い。

すでにブリティッシュ・コロンビア州がバンクーバーと郊外ニュー・ウェストミンスター間（十九キロ）に、またトロントが郊外スカバラとの間（六・五キロ）にICTS路線を建設することになっているほか、米ミシガン州もデトロイトの旅客輸送にICTSの採用を決めている。

七八年、人口百万以下の都市としては北米で初めて軽量通勤電車を導入した。当初は全長七・二キロ（都心部の一・六キロは地下）しかなかったが、その後約九・五キロに延長され、一日およそ二万五千人の乗客を運んでいる。

アルバータ州の首都カルガリーも、昨年五月、約十二・六キロの高速通勤電車路線（一・五キロは地下）を敷いた。都心で乗り降りする乗客は、無料で利用でき、カリガリーでは、第二号線も建設中で、一九八五年までに路線は二十八キロに延びる予定。カルガリーでは、一九八八年に冬期オリンピック大会が開催されることになっている。

カナダに対する日本の学界の関心が高まっている、ということが最近言われている。他地域との比較で論じるとすれば、必ずしもそう言えるとは思えないが、日本のカナダ研究者を結集した日本カナダ学会自体の成長を顧みるならば、この五年間の成果は斯界の関心の高まりを示していると言えよう。一九七七年五月、発会を期して集まった十一名の研究者のグループは、その後二百数十名の会員を擁する学会へ発展した。現在は名簿会員の多さを反省し、実質的な内容充実を遂げることが第一の課題となっている。

学会の設立準備にあずかった三人のメンバーの一人としてこの五年間の活動を振り返ってみると、まず学会最大の事業としては、一九七九年の日加修好五十周年を記念した日加学術会議の開催をあげることができる。八月末から九月にかけての四日間、八王子の大学セミナーハウスでのシンポジウムと、朝日講堂における公開講演と映画の「カナダの夕べ」は、発足後二年という未熟な学会の総力を結集せざるを得ず、良くも悪くもその後の学会の性格を規定してしまつた感がある。悪くも、という表現の中には、カナダ研究と銘打って「学際的研究」をめざしながら、「学際」のもつ意味を問うことなく寄り合い所帯で終つていのではないかとこの自戒をこめているのであるが、そろそろこの段階から脱け出さなくてはならないというのが、第二の課題であろう。

学会が行なつたもう一つの大きな事業としては、カナダ大使館に委嘱されて作

成の任を担つた『カナダ関係邦語文献目録』の刊行がある。これは一九七八年末までの成果を取録しており、現在から見れば時代遅れの感を免れない。学会の内容充実という課題を側面からバックアップするものとして、改訂版の作成にとりかかる必要がある。

日本カナダ学会は日加学術会議、そして今年九月の山形大学での大会を含めると七回の年次大会を開催することになる。ニュースレターの刊行も回を重ね、学会誌である『カナダ研究年報』は第三号まで刊行された。

学会の活動の中で特筆されるべきは、関西地区グループのそれである。カナダ学会発足以来、事務局は東京に設置され、そこでは全国的な広がりをもつ活動を心掛けてきたが、それとは別個に、関西地区では研究会の開催をはじめとして『カナダ関係欧文文献目録』の刊行など、重要な基本的活動を展開してきた。今年は学会の事務局が近畿大学へ移り、これまで培われてきた指導力の発揮が期待されている。

こうした日本カナダ学会の成長には、学会員の協力、一部学会員の献身的な尽力、カナダ大使館からの財政的・精神的

な援助があつたことを特記しておきたいが、諸大学においてこの五年間に、カナダを授業内容とするコースの設置が盛んになつたことが寄与していることを、見逃すわけにはいかない。

筑波大学にカナダ研究コースが開設されたのは一九七六年であるが、日本カナダ学会の設立はこれと機を同じくしていた。カナダ政府は現在までに五人の教授を送り、現在はサスカチュワン大学のジエームズ・ミラー教授(歴史学)が来日中である。これらカナダ研究客員教授は筑波大学に所属されるほか、東京大学、

慶応義塾大学、国際基督教大学で教鞭をとられている。これらの諸大学で受講する学生の中にカナダを研究対象とする者が増加していることは、毎年のカナダ政府奨学生応募状況をもみても明らかである。

カナダ研究の東の横綱を筑波大学とするならば、西の横綱は関西学院大学であろう。日本カナダ学会「ニュースレター」第八号で紹介されたように、同大学では、一九八一年に総合コース「カナダ」を開設、カナダからの客員教授を迎えている。初代のレドコップ教授(トロント大学、政治学)に続いて、今秋には同じくトロント大学のヒューストン教授(地理学)

が赴任されることになっている。このほか、カナダ研究のコースを開設している大学に北海学園大学、津田塾大学、立教大学等がある。

本年八月には大正大学を事務局としてカナダ文学会が発足したことも、カナダ研究の多様化、専門化を示すものと言えよう。

最後にカナダ研究にとって必須の基盤である研究書の問題に触れておきたい。研究者が個人的に、あるいは大学を通じて所有しているカナダ研究図書については、先述の『カナダ関係欧文文献目録』が関西地区をカバーしているの、これを日本全域に拡大することが急務となっている。またカナダ政府は日本に対して重要な研究文献、定期刊行物の寄贈を行っているが、規模として大きな寄贈が継続的に行なわれているのが、国会図書館、筑波大学、東京大学である。あるいは最近、国際基督教大学が、図書館の収書方針の一つとしてカナダ研究関係の文献収集をとりあげ、UTLASを導入したと聞く。こうした情報の交換、相互利用こそ、日本におけるカナダ研究充実の最短距離となるのではないだろうか。

今や日本のカナダ研究は、研究条件の不備を嘆く時代は過ぎつつあるのではないかと思われる。むしろ現有の研究条件をいかにうまく生かして、研究を質量ともに充実させるかを心掛けなくてはならない段階にきている、と言えるのではないだろうか。

(東京大学アメリカ研究資料センター助教)

日本におけるカナダ研究

— 過去五年間を振り返って —

大原 祐子

東洋への「玄関口」を訪ねて

石渕 巖生

一九七六年六月六日、緑と花の町バンクーバーに一泊した私たち、尾鷲市商工会議所の一行十四人は、翌七日姉妹都市プリンス・ルバート訪問のため、郊外の小さな空港からCP航空に乗った。北極圏に近い万年雪の山脈を遠くに望みながら、森と雪と、複雑に入りこんだ入り江が織りなす、すばらしい景観の上を北上すること一時間余、プリンス・ルバート空港のある小島に着陸した。空港には、商業会議所のドッド会頭、赤いブレザーを着た観光課の女子職員、日系のタサカ婦人等が、胸に「いらっしやいませ」の大きなリボンをつけて、私たちを待って下さっていた。

空港で頂いた資料袋の表に、大きくザ・ゲイトウェイ・シティと印刷されている。なるほど当市は、イエローヘッド・ハイウェイの西の終点であり、カナダ国鉄道の終着駅でもある。また資料の地図を見て再認識したことがあるが、米領のアラスカが、太平洋岸ですつと南下して、

プリンス・ルバートに接している。そして今や、最も期待され重要視されているゲイトウェイ・シティとしてこの町の役目は、東洋に対する最重要港である、というのがカナダ政府およびBC州政府の認識である。

市の差し回しのバスに乗って、フェリーの上から市街地を一望。山の迫った斜面に開けた小さな美しい街並みは、尾鷲市と共通した点が多いが、この港の方がより広い。岸壁まで切り込んだ深さがあるのは、クレイターによる港だからだ。宿舎のクレスト・モーターホテルで早速市長主催の歓迎カクテル・パーティーがあり、一度尾鷲市にいられたことのあるレスター市長を中心に、婦人会の方々、日系の方々も交わり、両市長の記念品の交換等、楽しい雰囲気であった。

続いて夕刻から、海辺のレストランで商業会議所の夕食会にお招き頂いた。一部会議に時間を割かれたが、司会の洗練されたリード、全員の簡潔な発言等、感銘したものである。レスター市長も、ドッド会頭も、席上、両国の、特に産業面の提携を力説され、日本のみならずアジア諸国に対する積極的な気持ちを感じた。

ホテルに帰ったあと、待ちうけて下さった日系人家族の方々と夜更けまで語り合った。水産関係の仕事をしている人が多いようで、人種差別の全くない国柄が言葉の端々に感じられ、心からうれしく思った。

翌八日は早朝から会議所差し回しのバス二台に分乗、一班は林業関係、特にパルプ工場、他班は水産関係、特に冷凍加工工場の見学に廻った。ニメートルもあるオオヒラメの山積みは特に見ごたえがあった。昼食は全員合流して、ロープウェイで裏山に登り、すばらしい眺望を楽しみながら、厚切りのサーモン・サンドイッチに舌鼓をうった。心からの名残りを惜しみながら、午後の便で皆さんとお別れしたのであるが、あれからちょうど六年の歳月が流れた。

私の事務所の机の引き出しの奥に、小型の名刺入れがある。その中にある時あの街で、お世話になった方々の名刺を大



尾鷲市を訪問したプリンス・ルバート市ライオンズクラブの会員。市長室で。

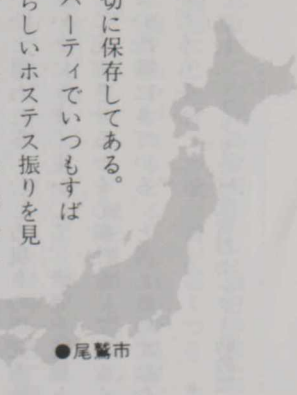
切に保存してある。パーティーでいつもすばらしいホステス振りを見せてくれたアン夫人、バルプ工場見学グループの案内をして下さったドイツ系のレクラッセン氏等々、美しい自然、美しい心の人々の町プリンス・ルバートの想い出は、年と共に鮮明に蘇って来る。何とか青少年の交換ができないものか、是非もう一度訪問したい、と考えるこの頃である。

(尾鷲市商工会議所常議員)

いま日本向けBC州北東部の積み出し港を建設中のプリンス・ルバートは、州北西岸のカイエン島北部に位置する、世界でも指折りの天然漁港として有名。特にオオヒラメの漁獲で知られるが、ニンシ、サケ、トラなどもとれる。大平原で収穫された小麦の集積・輸送港でもある。

尾鷲市がそのプリンス・ルバートと姉妹提携したのは一九六八年九月。尾鷲港が、三重県南部の開発拠点として重要港湾などの指定を受けたのを機会に、市民の国際的視野を広げ、産業、観光の発展を図る目的で、同市と性格の似たプリンス・ルバートと接触したのがきっかけであった。

両市は、提携以来、児童画の交換展示、相互訪問などを通じて、交流を深めている。



カナダ研究の潮流(7)

充実してきた文献リストと総合資料

デビッド・スミス

カ ナダ人によるカナダ研究の文献を紹介してきたこのシリーズも、今回で最終回を迎えた。これまで政治学、歴史学、多文化主義、英仏系問題、経済学、社会学の比較的新しい文献を中心に見てきたが、最終回は、“研究文献リストと総合資料”をもって締めくくりとしたい。

政府と民間の文献資料

研 究者にとって、資料をどうやって見つけるかは、非常に重要な問題である。とくに言葉の違う外国を研究する場合、資料の探索は大きな難問となってくる。その意味で、近年、すぐれた文献目録が何点か出されたことは、カナダ研究者にとって大きな朗報といえよう。J. L. Granatstein と Paul Stevens 編 *Canada Since 1867: A Bibliographic Guide* (Toronto: Hakkert, 1974) は、政府関係資料を除く民間出版物の案内書。資料ごとにつけられた解説が非常に便利で、カナダ研究者には不可欠の文献リストである。

膨 大な政府関係資料の分野を扱ったのが O. B. Bishop の *Canadian Official Publications* (New York: Pergamon Press, 1980)。この本は文献リストというより、むしろ官公庁の文献資料がどのようにして作成されているかという点についての解説書、といった方が正確かもしれない。

地域別の目録

地 域別の文献目録も、出版されだした。カナダ西部4州については Alan Artibise 編 *Western Canada Since 1867: A Select Bibliography* (Vancouver: University of British Columbia Press, 1978)、オンタリオ州については Olga B. Bishop 編 *Bibliography of Ontario History 1867-1976: Cultural, Economic, Political and Social* (Toronto: University of Toronto Press, 1980) が、すぐれたリストとしてあげられる。

ケ ベック州については、Rene Durocher と Paul Andre Linteau の編纂した *Histoire du Quebec: Bibliographie Selective, 1967-70* (Trois Rivières: Editions Boreal Express, 1970) が、網羅性には欠けるが、便利で役に立つ。大西洋岸諸州の文献リ

ストは単行本としてはないが、雑誌 *Canadian Historical Review* の常設欄“Recent Publications Relating to Canada”が参考になる。

以 上にあげた地方別のリストのほかに、テーマ別の文献リストもたくさんある。スペースの都合上、1冊だけの紹介にとどめよう。Grace Heggie 著 *Canadian Political Parties, 1867-1968: a Historical Bibliography* (Toronto: Macmillan, 1977) は、カナダの政党に関する文献を単行本から論文・記事に至るまでほぼもれなく載せた貴重な文献目録である。

総合的基礎資料

カ ナダ研究者にとってきわめて価値の高い基礎資料として、次の3点をあげておこう。

(1) *Canadian Annual Review of Politics and Public Affairs*. 通称 CAR と呼ばれ、その年の主な出来事を連邦レベル、州レベルにわたって記録、解説した資料集である。歴代編集者の中では、John Saywell の名が高い。今世紀初頭に発刊され、1935年までは E. Castell Hopkins が編集にあたったが、この期間の CAR は、内容が現在よりずっと詳細にわたっており、当時のカナダの事件や人物などの姿を研究するには不可欠の資料となっている。

(2) *Canada Year Book*. 少なくともカナダ全般のことについては、最も整った統計資料である。詳細にわたる統計についてはカナダ統計局の出版物を見る必要があるが、概略なら本書で十分間に合う。

(3) M. C. Urguhart および K. A. H. Buckley 編 *Historical Statistics of Canada* (Toronto: Macmillan, 1965)。いろいろな分野の統計を載せていると同時に、統計関係の文献目録としても有用。

カ ナダ研究の文献目録はまだまだ続く。以上にあげたのは、あくまでも筆者の関心から選んだほんの一例である。そして最後に、文献リストそのものを目録ふうに綴った Dorothy E. Ryder 編 *Canadian Reference Sources* (2nd ed.; Canadian Library Association, 1981) を紹介して、私のカナダ研究書案内を終えたいと思う。(完)

(サスカチュワン大学教授)

