

カナダの 太平洋ゲートウェイ



北米の輸送 ゲートウェイ



ビジネスチャンスへの アクセス

「カナダの太平洋ゲートウェイ」の利点

- ・ 南北アメリカ主要港からの航路と比較して、アジアの各拠点までの航海日数を最高で3日短縮
- ・ 港・鉄道・道路が完全に一体化した信頼性の高い近代的輸送ネットワークが利用可能
- ・ カナダ・米国間の国境における通関・出入国業務には最先端の機器を備え、安全性と効率性を実現
- ・ 将来の成長を見据え、カナダでは官民両セクターをあげて積極的に計画に取組中



貨物が行き交う 拠点として

カナダのアジア太平洋ゲートウェイ・輸送ルートは、アジアと北米中心地を結ぶ海運ルートを拡大し、発送元から目的地まで貨物を迅速かつ確実に送り届けます。

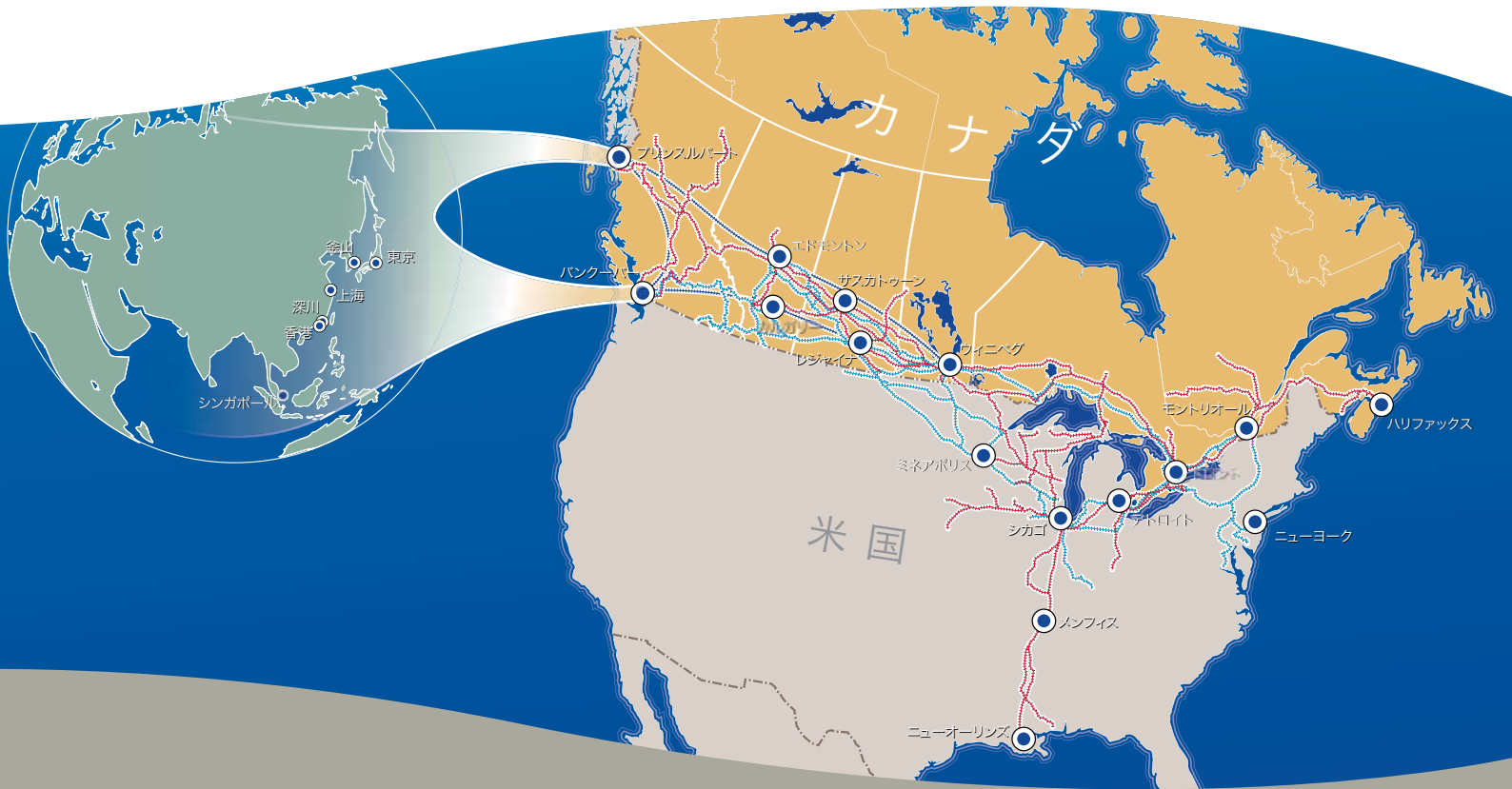
カナダは米国との間に「世界最長の国境」を持つ国でもあります。この特徴を活かし、カナダ西部のメトロバンクーバー港とプリンスルパート港では、北米市場とアジア市場とのダイレクト・アクセスを提供しています。また、カナダと米国の輸送システムは相互に接続されており、港湾・鉄道・道路により、あらゆる主要経済中心地へとつながっています。

官民をあげての協力体制

カナダのアジア太平洋ゲートウェイ・輸送ルート整備計画は今までに例のないタイプの官民協力事業です。北米市場とその貿易パートナーであるアジア経済圏をつなぐ交差点というカナダの戦略上重要な土地条件をフルに活用するため、官民両セクターの資源の融合が図られています。

数多くの利点

カナダ西部は教育水準の高い人材と安定した労働力の宝庫です。アジア系住民が14%を占めるカナダ西部で社会的地位を確立しているアジア系企業の実業界は、文化的にも海外市場と深いつながりを築いています。特にバンクーバー都市圏におけるアジア系住民の割合は、38%にも達しています。



今、なぜ「カナダのアジア太平洋ゲートウェイ」なのか

- ・ 北米の他港と比較して、航海時間が最高3日間短縮可能
- ・ 効率的で高い安全性を誇る設備環境
- ・ 貨物取扱量が増加中のメトロバンクーバー港とプリンスルパート港では、荷さばき能力を増強
- ・ 港はすべて大水深の良港
- ・ 北米西海岸の港と比較し、停泊時間が一貫して短い
- ・ アジア系従業員が多く多言語・多文化に対応

長期計画

カナダの太平洋ゲートウェイ・輸送ルートに対する官民双方からの資金投資により、絶えず増大する需要に応える、機能性の高い都市開発が実現しつつあります。バンクーバーとカナダ西部では主要道路・鉄道整備プロジェクトが進行中で、さらにメトロバンクーバー港とプリンスルパート港でも拡張プロジェクトが進められています。2020年までに、こうした国際的レベルの輸送サービスはさらに強化される予定です。計画によると、カナダ西部の港湾は1000万TEUの荷さばき能力をもつことになり、カナダ全域に広がり米国へとつながる鉄道・道路輸送サービスもいっそう拡大されることとなります。

カナダの2大港—その特徴と優位性

メトロバンクーバー港

メトロバンクーバー港は、北米最大の対外輸出取扱量、北米第4位の総取扱量を誇る港です。年間約250万TEUを扱い、130カ所以上の経済圏と通商を行います。

安全で水深の深い全天候型・通年対応のメトロバンクーバー港は喫水制限がなく、スーパー・ポスト・パナマックスと大規模なオンドック鉄道施設を完備しています。国際的レベルの施設にふさわしい、28の大規模な海上貨物ターミナルが含まれ、20のコンテナ輸送会社の貨物を扱うことが可能です。

2010年1月、メトロバンクーバー港とグローバル・コンテナ・ターミナルは、北南米初となるクワッド・リフト・コンテナ・ガントリー・クレーンを装備したデルタポート第3のバースを正式に開設しました。カナダの太平洋ゲートウェイにおいて重要な役割を担うこのバースが拡張されたことで、デルタポートの容量が50%も増し、年間の取扱量が180万TEUに達し、コンテナの収容面積も20ヘクタール増加しました。

メトロバンクーバー港は、世界の海運ニーズに応え続けるため、既存ターミナルの効率化、既存ターミナルの拡張、新規施設の追加を通して、コンテナ輸送能力をさらに拡大することに専心しています。2020年までに取扱能力を500万TEU以上へと拡大する予定です。

メトロバンクーバー港には、カナディアン・ナショナル鉄道(CN)、カナダ太平洋鉄道(CP)、バーリントン・ノーザン・サンタフェ鉄道(BNSF)という3系統の一级鉄道が運行しています。CN鉄道とCP鉄道は、同港のコンテナ・貨物ターミナルに、オンドック施設を整備しています。

同港のコンテナターミナルはトラックゲート営業時間が長く、また、交通の流れを円滑化するため、トラック予約制が義務付けられています。

北米全土とのアクセス

オンドック鉄道施設を利用すると貨物のハンドリング数が減少するため、破損の危険性やコストを最小限に抑えられ、結果として輸送時間が短縮できます。CN鉄道とCP鉄道では、毎日ダブルスタックカーを運行しており、両鉄道のシカゴおよび北米各地の主要都市直通便を利用することで、カナダ・北米全域への迅速な配送が実現します。CN鉄道とCP鉄道は、ともにインフラ整備に巨額の設定投資を行っており、最適の輸送能力を確保すべく、路線の拡大と車両の増備に努めています。

プリンスルパート港

2007年にフェアビュー・コンテナ・ターミナルが開設されたことで、プリンスルパート港はコンテナを使用した貿易のための新しい太平洋横断輸送ルートを提供できます。これにより、荷主は信頼性の高い、迅速かつコスト的に有利な方法で北米大陸全土にアクセスすることが可能となります。

プリンスルパート港は北米で最も水深の深い自然港で、確固とした労働力と共同体を基盤とし、効率的で不凍の鉄道サービスがターミナルから北米中西部に直結しており、今後、取扱能力の増大が見込まれます。

オンドック鉄道施設により、列車が日々ターミナルに定刻通りに進入し、このことが荷主にとって大きな利点となります。カナディアン・ナショナル鉄道によるロッキー山脈分水界を経由した輸送ルートの勾配は1%未満であるため、多数の機関車を使用しないと同時に、燃料の消費量を抑えつつ最大12,000フィートもの長い編成の列車を走行させることが可能です。

プリンスルパート港の拡張計画では、フェアビュー・ターミナルの取扱能力を年間200万TEUに伸ばし、新しい物流体制を作ることで荷主に柔軟性の高いサービスを提供することを目指しています。またこの港は第2ターミナルの建設を予定しており、これにより港の取扱能力が最大で400万TEUにまで拡大します。

プリンスルパート港は、2つの近代的な高処理能力ターミナルを通じて、バルク貨物も取り扱います。取り扱う主要商品は、小麦、穀物、大麦、ならびに原料炭・一般炭、石油コークス、ウッドペレット、および丸太です。



大規模なオンドック鉄道施設

メトロバンクーバー港は北米で最大の規模を誇るオンドック鉄道施設を提供いたします。

2020年までには、こうしたワールドクラスの輸送サービスは一段と強化されることとなります。カナダの太平洋ゲートウェイ各港は、1000万TEUの取扱能力に増強し、また、カナダを横断して米国へとつながる鉄道・道路輸送サービス網もさらに拡大されていく予定です。

現在・未来のための強力なサポート

カナダ政府はカナダの太平洋ゲートウェイの長期的な信頼性を確保することに専心しています。アジア太平洋ゲートウェイ・輸送ルート整備計画を開始して以来、カナダ政府は西部4州とその他のパートナーと共同で、政府による10億ドルを超える出資金を含む約28億ドル相当のインフラ計画を複数発表してきました。これらの計画に加え、民間セクターがインフラの主要な部分に133億ドルもの投資を行っています。これらの計画が実行されることで、現在と将来にわたりアジア太平洋ゲートウェイ・輸送ルート全体が持つ能力と効率性が向上します。

詳細について

カナダの太平洋ゲートウェイを利用した貨物輸送のメリットすべてをご紹介します。

www.pacificgateway.gc.ca

カナダ外務国際貿易省の一部門であるカナダ・トレードコミッショナー・サービス(TCS)は、カナダ企業や組織・団体の海外での成功を支援しています。

世界150都市以上およびカナダ各地の地域事務所を拠点とするTCSは、カナダの最も包括的な国際ビジネス専門家ネットワークとして、専門的アドバイス、問題解決スキル、国際窓口ネットワークを提供します。

www.infoexport.gc.ca

インベスト イン カナダ - ビジネスの拡大や北米への新規投資をご検討中であれば、まずは「第1候補」としてカナダにご注目ください。

www.investincanada.gc.ca

輸送スピードの新記録

2007年の記録によると、横浜を出発したあるコンテナがプリンスルパート港を経由するルートを利用したところ、目的地シカゴに到着したのは、出発からわずか12日後のことでした。

