

日本経済活性化のカギは？ そして、中国の驚異的な発展度合いは？

日本の失われた 30 年がさらに 40 年に向かって邁進？していると表す評論家も多くいます。その原因として、今までは、

① **非効率な労働文化**

② **技術力の低下**

③ **高齢化** など、多くの評論家は主な要因として挙げていて、改善策も同じ論調で述べており、新鮮味がないモノばかりで国民が全く納得していない。

当該レポートでは、それ以外に今まで、**政府筋が多くを語りたがらない忘れ去られている重要な要因**が上げられている。**忘れ去られた重要な要因**とは？それはいったい**なんだった**のでしょうか？

目次

- (1) **イーロンマスクの**
技術革新についてのインタビュー . . . p 2
- (2) **故・本田宗一郎氏が**
「戦後日本が産業発展できた理由」を語っていた . . . p 2
- (3) **恐らく日本の常識的な方は、日本の低迷の原因を**
旧態依然たる①非効率な労働文化、②技術力の低下、
③ 高齢化 だけを上げるだろう . . . p 4
- (4) **幹線道路の差は国内輸送力<インフラ>の差** . . . p 4
- (5) **コンテナ貨物量上位 100 港湾の 悲しい現状** . . . p 6
- (6) **日本は、世界と比べてどうか？** . . . p 11
- (7) **日本生まれなのに「世界最大級のコンテナ船」が**
日本の港に帰れないワケ . . . p 12
- (8) **低すぎるレインボーブリッジ**
(一部観光には評判がよいが…) . . . P 17
- (9) **中国の高速鉄道(新幹線)の路線の普及度合い** . . . P 18

< 文責本間悠三サイバー塾彩 s@i >

Miyahara Keiichi 氏 (QUORA 執筆者) の意見 250620

(1) イーロンマスクの技術革新についてのインタビュー



(1-2) イーロンマスクは、「年寄りに管理をさせても、**変化はしない。**
若いうちに管理をさせれば、新しい技術革新が起きる。」と云う見解。

(2) 故・本田宗一郎氏が「戦後日本の**産業発展できた理由**」について語る。



(2-2) 故・本田宗一郎氏が「戦後日本の**産業発展できた理由**」について語る



本田宗一郎は、

「一生懸命にさせたのは、上の人の小言を云う奴がいなかったから」という見解。
この二人（イーロンと本田宗一郎）にある共通の認識は、
新しいことに、**チャレンジし成功させる**には、**年寄り**は**不要**だということ。

誰かに命令されたからではなく、
自分の作りたいものを作るために、**精一杯打ち込める環境**があったとのこと。
日本は、一番金を持っている

年寄りの貯蓄と資産が、政治を動かしてきたから、**今（高度経済成長期）**がある
昭和からある**※貯金の文化**なんて、子供から搾取し**銀行が潤っただけ**じゃないか、
悪しき習慣だった。しかし今は大企業が**内部留保**と称してお金を貯め込んでいる現状。

※雨の日に傘を取る銀行…投資をしない企業は企業ではないとの変化に何があったのか…
金融庁が推進する「**事業性評価**」により、銀行は企業の**財務状況**だけでなく、
将来性やビジョンを重視するようになりました。

そして、平成の日本のリーダに必要なだったのは
「**知識と経験による決断力**」だった、昭和での成功体験が、
経験なので、過去の繰り返しによる **僅かな発展**か**現状維持**である、
これが、**成長を抑制**していたと言うのはよくわかる。

ホリエモンなんかは、
ダメレッテルを貼られてやる気が無くなった一人で、これが**日本の象徴**だと思う。

私は「**失敗**をしたらそこで、**ダメなやつ**と言うレッテルを貼らない文化」には、
なって欲しいと考えている。身近な変わった人にほど、なのだ。

年寄りの経験も**大事**だが、ほとんどの場合は
「運が良かった **成功体験**の一つ で、しかない」、それは**再現性**のないことも多い、

そんな事よりも、今の**全てを否定**できる若者が**全力で動ける環境が必要**だ。
失敗したとき、周りがどう出るかで、その**会社（組織）の本質**が見えてくる。
人の意見を聞き、その時**ブラッシュアップ**仕合える**仲間**と、
支えてくれる管理職と、一緒に働きたいものだ。

日本経済活性化の**鍵**は、
新しいことを生み出すのに、国民が全力を注いでほしい、
若い人ほど、リスクを取ってほしい、

それは、みんなで意識する事が必要で、
それらを社会が支え合い、**失敗しても大丈夫**だ、と、言う事を

日本の**学校教育**では、**教えて行って欲しい**（国家が大計を以って取り組んでほしい）。

若者の 変わった発想と行動力は、応援して欲しい、
失敗しそうなときに、口出しせず見守って、

どうか、**挫折**した**人間**を笑わないで、手を差し伸べて上げて下さい。

(3) 恐らく日本の常識的な方は**日本の低迷の原因** に、

- ① **非効率な労働文化、**
- ② **技術力の低下、**
- ③ **高齢化**などを、

要因に挙げられていて、**改善策**も、それに準じるものになっていると思います。

それらも勿論、大きな要因ではありますが、決して**最大の要因**では**ない**のです。
では、**何が最大の要因**なのか？

(4) 幹線道路の差は**国内輸送力** <インフラ> の 恐らくそれは余りにも「**貧弱な物流網**」

分かりやすい例として、
1990年代（**失われた 30**年の始まりのころ）以降、輸出によって成り上がってきた、

韓国と**日本**の**幹線道路網**の**違い**を、
次ページ GoogleMap で確認してみましょう。



黄色い線（部分）が幹線道路（韓国は、線ではなく面に！なっている）です。勿論、山岳の多さや国土の広さなど、日本に不利な条件は、かなりあるが、それを、差し引いても、余りにも日本の幹線道路網は、韓国に比べて貧弱ですよね。具体的にどのくらい違ってくるの？ と、いうのが分かりやすい一例として**高速道路の総延長**を挙げてみましょう。

日本の高速道路の総延長は約 10,400km 程なのに対して、
韓国の高速道路の**総延長は約 5,200km 程度**で、およそ**半分程度**ですね。

一方、**国土面積は、韓国は、日本の四分の一、**
端から端までの長さは、日本の**三分の一程**。
また、**韓国**の高速道路は**車線数**が、**片側 4 車線以上**が殆んどで、
大都会**ソウル**の**高速道路**でも **4 車線**あり、**地方なら 8 車線**なんてところもあります。

車線数が、そんな感じですから、
制限速度は、どこに行っても **100km/h** とか **110km/h**。加えて
入口と出口に、料金所がなく、道中だけの設置となっていて、しかも、
その料金所に、バーが無い為、渋滞や追突が起きにくく、事故数も不正も少ない。

「日本では、渋滞だけでなく、入口の料金所から合流までの区間が、
狭すぎる（短すぎる）所が多過ぎて、速度不足の合流事故が誘発・多発状態です。
そもそも、不正通行や ETC の差し忘れがあったとしても、
バーで、車を止めておいて、大渋滞を巻き起こす日本よりオービスのように、

ナンバー控えて自動的に請求書が送付されるようにした方が、
絶対に安上がりなのに、停止でバーを設置する日本の国交省は完全にアホだと思う。」

ちなみに、これら 韓国 の高速道路は、
有事の際に、軍事車両が安心して利用できる 通路、滑走路にもなり、
日本はそういった事は、何も考えてこなかった平和ボケ？の結果だったのだろうか？

また、高速道路ではない 一般道路でも 都市部を除いて、
片側、一車線なら 60km 制限、
二車線なら 80km が 制限速度で柔軟な行政を行っている。

日本は、国内の輸送力で、韓国に惨敗していて、
日本の、製造業のスピードが遅く、バブル以降落ち込んでいった
日本の、経済事情と、輸送力の差は、大いに関係があったのでしょうか。

陸路のダメダメっぷりを、挙げたなら次は、海路も然り。
海国日本の輸出入の **99%**は 海運に依存しています。
当たり前ですよ、島国なんだから。じゃあ
日本の港は充実してるかと云われると、何故か 先進国中、ほぼ最低・最悪の充実度。
港の数や 総面積だけなら、日本は大変 充実しておりますが、

肝心の 港の質が、世界最低クラスなのです。
その証拠に、
世界の海運は、年々 日本を パッシングしていていることが、次の資料で分かります。

(5) コンテナ貨物量、上位 100 港 の港湾の悲しい現状

2023 年 ※TEU : 20 フィートで換算したコンテナ個数		
順位	港湾名(国名)	TEU
1	<u>上海 (中国)</u>	49,158,300
2	<u>シンガポール (シンガポール)</u>	39,010,000
3	<u>寧波 (中国)</u>	35,301,000
4	<u>深セン (中国)</u>	29,880,000
5	<u>青島 (中国)</u>	28,770,000
6	<u>広州 (中国)</u>	25,414,400
7	<u>釜山(韓国)</u>	23,035,734
8	<u>天津 (中国)</u>	22,187,200
9	<u>ドバイ (アラブ首長国)</u>	14,472,000
10	<u>香港 (中国)</u>	14,401,000

11	<u>ポートケラン (マレーシア)</u>	14,061,000
12	<u>ロッテルダム (オランダ)</u>	13,447,000
13	<u>廈門 (中国)</u>	12,553,700
14	<u>アントワープ・ブルージュ (ベルギー)</u>	12,500,000
15	<u>クジ ユンペ ラパス (マレーシア)</u>	10,480,537
16	<u>レムチャバン (タイ)</u>	8,868,200
17	<u>高雄(台湾)</u>	8,833,830
18	<u>ロサンゼルス (米)</u>	8,634,500
19	<u>タンジール (モロッコ)</u>	8,614,400
20	<u>太倉 (中国)</u>	8,039,100
21	<u>ロングビーチ (米)</u>	8,018,700
22	<u>ニューヨーク/ニュージャージー (米)</u>	7,810,005
23	<u>ハンブルグ (ドイツ)</u>	7,700,000
24	<u>ムンドラ (インド)</u>	7,400,000
25	<u>ホーチミン (ベトナム)</u>	7,397,718
26	<u>クジ ユン プ リオク (インドネシア)</u>	7,290,000
27	<u>コロンボ (スリランカ)</u>	6,940,000
28	<u>ジャワハル・ネール (インド)</u>	6,354,400
29	日照 (中国)	6,260,400
30	欽州 (中国)	6,210,000
31	連雲港 (中国)	6,140,000
32	<u>ジェッダ (サウジアラビア)</u>	5,586,074
33	<u>ハイフォン (ベトナム)</u>	5,567,956
34	<u>カイメップ (ベトナム)</u>	5,482,642
35	宮口 (中国)	5,331,000
36	<u>マニラ (フィリピン)</u>	5,209,400
37	<u>ピレウス (ギリシャ)</u>	5,100,917
38	大連 (中国)	5,028,000
39	<u>サバンナ (米)</u>	4,927,654
40	<u>アブダビ (アラブ首長国)</u>	4,910,000
41	<u>コロン (パナマ)</u>	4,868,759
42	<u>バレンシア (スペイン)</u>	4,804,000
43	<u>サントス (ブラジル)</u>	4,783,897
44	<u>アルヘシラス (スペイン)</u>	4,733,400
45	煙台 (中国)	4,627,700
46	東京 (日本)	4,570,000
47	<u>ポートサイド (エジプト)</u>	4,438,900

48	<u>ブレーメン/ブレーメンハーフェン (ドイツ)</u>	4,181,000
49	<u>タンジュン・ペラック (インドネシア)</u>	4,100,000
50	東莞/虎門 (中国)	3,901,500
51	<u>ヒューストン (アメリカ)</u>	3,824,600
52	<u>サラール (オマーン)</u>	3,790,000
53	<u>マンサニーヨ (メキシコ)</u>	3,698,600
54	<u>ジオイアタウロ (イタリア)</u>	3,540,000
55	福州 (中国)	3,496,200
56	南京 (中国)	3,461,000
57	仁川 (韓国)	3,450,500
58	嘉興 (中国)	3,404,400
59	<u>バルボア (パナマ)</u>	3,370,009
60	<u>バージニア (アメリカ)</u>	3,287,546
61	<u>バルセロナ (スペイン)</u>	3,280,035
62	<u>フィリクストーエ (英国)</u>	3,246,000
63	<u>カルタヘナ (コロンビア)</u>	3,176,300
64	<u>アンバルリ (トルコ)</u>	3,170,430
65	<u>バンクーバー (カナダ)</u>	3,126,559
66	<u>メルボルン (オーストラリア)</u>	3,104,637
67	<u>チッタゴン (バングラディッシュ)</u>	3,050,793
68	横浜 (日本)	3,021,068
69	<u>シアトル/タコマ (アメリカ) ※SeaportAlliance</u>	2,974,416
70	<u>キングアブドラ (サウジアラビア)</u>	2,929,807
71	<u>ロンドン (英国)</u>	2,893,000
72	神戸 (日本)	2,835,518
73	<u>マルサシュロック (マルタ)</u>	2,800,000
74	<u>カラオ (ペルー)</u>	2,757,400
75	名古屋 (日本)	2,698,118
76	ハロパ (フランス) ※2021 年に ル・アーヴル港、ルーアン港、 パリ港を統合し、HAROPA PORT となった。	2,630,000
77	<u>シドニー (オーストラリア)</u>	2,620,820
78	<u>ダーバン (南アフリカ)</u>	2,544,100
79	<u>チャールストン (米)</u>	2,482,100
80	<u>ジェノバ (イタリア)</u>	2,394,335
81	<u>キングストン (ジャマイカ)</u>	2,331,875
82	<u>ダンマーム (サウジアラビア)</u>	2,305,811

83	グアヤキル (エクアドル)	2,254,000
84	大阪 (日本)	2,238,674
85	イズミル (トルコ) ※2021 年は コジャエリ表記	2,159,160
86	唐山 (中国)	2,093,600
87	オークランド (米)	2,065,709
88	グダニスク (ポーランド)	2,050,287
89	南通 (中国)	2,042,000
90	ダミエッタ (エジプト)	1,969,463
91	メルスイン (トルコ)	1,942,069
92	泉州 (中国)	1,919,300
93	ロメ (トーゴ)	1,907,439
94	ラサロ・カルデナス (メキシコ)	1,869,300
95	光陽 (韓国)	1,856,326
96	錦州 (中国)	1,840,000
97	洋浦 (中国)	1,833,500
98	サザンプトン (英国)	1,815,000
99	汕頭 (中国)	1,758,200
100	テキルダー (トルコ)	1,700,928

【註】：速報値 ⇒ 何と**日本**は、世界 **100** 港で、**米国**は**大型港湾**ばかり **6** 港。
東京 46 位、横浜 68 位、名古屋 72 位、神戸 75 位、大阪 84 位の小・**中型 5** 港のみ。

中国 25 港、殆んどが世界の**上位**を独占。かつての **30 年前の日本**」のように**独占状態**。
出典：Lloyd's List 「ONE HUNDRED PORTS 2024」

【引用元】 三井物産戦略研究所“ 港湾サービス産業の世界動向”

80 年代、90 年代と、**アジアのハブ**港湾だった**神戸、横浜、東京**が
2010 年代になると、全て **20 位圏内**から、**弾き出されています**。

※TEU とは、20F (フィート) のコンテナを**幾つ運ばれたか**という単位ですが、
世界中で、**加速度的に積荷の量が肥大**していく中、**日本だけ 00 年代になっても**
80 年代の倍ほどにしか増えていません。
日本は国土が狭いから港を拡張出来なかった？ そんな**わけ無い**でしょう、

1 位が香港で、**2 位がシンガポール**ですよ？
港湾行政に於いても**大失敗**で、**日本が落ち目**になった理由です。

※TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) : 20 フィートで換算したコンテナ個数を表す単位。20 フィートコンテナ 1 個は、1 TEU となる。

一般的な大きさのコンテナ各サイズのTEU換算 (メートル換算値は概算値である)

長さ	幅	高さ	容積	TEU
20 ft (6.1 m)	8 ft (2.4 m)	8.6 ft (2.6 m)	1,360 cu ft (39 m ³)	1
40 ft (12 m)	8 ft (2.4 m)	8.6 ft (2.6 m)	2,720 cu ft (77 m ³)	2
45 ft (14 m)	8 ft (2.4 m)	9.6 ft (2.9 m)	3,060 cu ft (87 m ³)	2 ^[5] または 2.25
48 ft (15 m)	8 ft (2.4 m)	9.6 ft (2.9 m)	3,264 cu ft (92.4 m ³)	2.4
53 ft (16 m)	8 ft (2.4 m)	9.6 ft (2.9 m)	3,604 cu ft (102.1 m ³)	2.65
ハイキューブ				
20 ft (6.1 m)	8 ft (2.4 m)	9.6 ft (2.9 m)	1,520 cu ft (43 m ³)	1 ^[4]
ハーフハイト				
20 ft (6.1 m)	8 ft (2.4 m)	4.25 ft (1.30 m)	680 cu ft (19 m ³)	1 ^[4]

【左下写真】 長さ 20 フィートの ISO コンテナ (ISO 668 コンテナ)。これが 1TEU とみなされる



そもそも港湾を拡張したからと云って、積み荷が 30 年で 15 倍になる訳がありません。 15 倍も港湾を拡張出来る訳がありませんから。

ではなぜ、世界と日本で差が開いていったのか？

それは港湾の水深に原因があります。現在の超大型コンテナ船や石油タンカーは、進水時に船底が水面から 15~20m は沈みますが、

日本の港湾の水深は、その大半が半分の 5~10m 前後しか、ありませんでした。

船舶の大型化競争の傾向は、既に 80 年代後半には明らかであったし、国内の造船企業も、その競争に参戦していた。にも不拘わらず、日本の政治家達は、水深の深い港を作るでもなく、ただただ先行者利得を貪って、如何に贅沢するか、とか そんなことばかり考えて怠惰に過ごしていたのです。

水運が日本の生命線であるにも不拘わらず…です

一方、韓国と中国、その他上位陣の国々はいち早く、その兆候を掴み、90年代のうちからせつせと、水深15~20mの港の計画、開発に励んでいました。

(6) 日本は世界と比べてどうか？

水深15m以上の港が出来たのは、2015年です。笑えてきますね！

20年にも及ぶ大幅な周回遅れです。

(加えて、国内最大の港湾に拡張されたはずの千葉港は、水深15m以上の場所がゼロ！何のために、なぜそんな拡張をしたんだよ!!!)

技術を盗まれたとか、高齢化したとか、

競争に負けたのは、そこが本質じゃないんです。

モノを作るには、買ったものが、届かないといけない、

モノを売るには、作ったモノを、送届けられないといけない。

そんな当たり前の前提を、世界一軽視し続けた結果がコレなんです。

なので、経済の活性化にしろ何にしろ、

まず、勝負が出来る土台に上がるには、物流環境を改善する他ありません。

直接コンテナ船に寄港してもらえない日本は、

競合企業を多数抱える韓国や中国に、命綱を握られているも同然です。

日本が、仮に新しい画期的な技術を開発したとしても、

その素材の輸入に、

これらの国が、あの手この手で妨害してくることでしょう。

港湾の開発は、確かに莫大なお金が掛かるかもしれません。

しかし、

経済的にも安全保障的にも、

港湾と大型の幹線道路の開発は絶対に欠かせないのです。

そして、もう一点あります。国内の製造業が、海外に工場を移したことで、

税金を安くしても、戻って来ない事の理由もここににあります。

この点は、

米国でさえレーガン大統領時代(下記ご参照)にも、同じ失敗を重ねているのです。

(参照) 毎日新聞

<https://mainichi.jp/premier/business/articles/biz>

2025/04/27 — だが生産拠点を海外に移転することで、これら課題への取り組みを避けてきた。稼げると思えばどこにでも、節操なしに事業を移した。

株主がそれを、求めたのだ。米企業が...

中国や韓国や台湾、フィリピンやベトナムに工場を作れば、ハブ港での積替えの為に、日本にあつたら、一ヶ月や二ヶ月原材料の搬入が遅れてくるのを、港から現地まで、輸送は、一週間や二週間で済むんです。

この差は致命的です。在庫管理が難しくなり、余剰在庫を抱えやすくなり、積替えの手続きコストや、

輸送費や倉庫にある余剰在庫の保管料などが、当然のこと、原価に上乘せされてしまいます。

だから日本の製造業は、海外拠点に移し空洞化してしまつたんです。人件費は、既に日本だと非常に高くつくと言えほど差がありません。人件費以外のコストが、べらぼうに高くなり、コスパが最低になっています。

(7) 日本生まれなのに「世界最大級のコンテナ船」が日本に帰れないワケ 物流の世界サイズ“に合わない”現状 深水千翔（海事ライター）2023.12.16

(下写真) 竣工した ※ONE INSPIRATION（深水千翔撮影）



「※ONE INSPIRATION(コンテナ船)」は、今治造船とジャパン マリンユナイテッド (JMU) のコンソーシアムが建造する世界最大級の 24,000TEU 超大型コンテナ船 6 隻シリーズの 5 番船。幅広い運航域を想定し、高い積載能力を確保する一方で、省燃費性能および環境性能が求められる中、両社技術を駆使し高いレベルでの環境性能、積載性能、燃費性能を実現した新船型。

- ・ コンテナ容量: 24,136TEU
- ・ 船名: ONE INSPIRATION
- ・ 総トン数: 235,311 トン
- ・ 載貨重量トン: 225,405 トン

日本で建造された「**世界最大級のコンテナ船**」が**続々と竣工**。
世界物流の幹線航路へ投入されますが、あまりに大きいため、
造船所を離れると、悲しいかな **生まれ故郷の日本へ戻ってくる**ことが**できません**。

これは、**物流の世界**における**日本の立ち位置を象徴**しているようです。

ほぼ「動く団地」なサイズを何人で運航？

ジャパンマリンユナイテッド（JMU）呉事業所で、**2023年12月6日**に竣工(上の**ピンク**の写真)した**2万4000TEU**型コンテナ船「**ONE INSPIRATION**」は、

世界最大級のコンテナ船であるというだけでなく、
日本で、これまで**建造されたコンテナ船**の中で、**最大の大きさを誇ります**。

JMUと**今治造船**は、**2万4000TEU**型を両社で合わせて計**6隻**建造しており、「**ONE INSPIRATION**」はその**5番船**。

運航を担うのは海運大手の**日本郵船**、**商船三井**、**川崎汽船**のコンテナ事業を統合した**オーシャンネットワークエクスプレス（ONE）**で、まさに**日本の海事産業を代表する船**と言ってもいいでしょう。

同船の命名・引き渡し式には、**ONE**の**ジェレミー・ニクソン** CEO や **JMU**の**灘 信之**社長、船主であるの**檜垣幸人**社長（今治造船社長）ら約**60人**が参列した。

さて、「**ONE INSPIRATION**」の具体的なスペックを見ていきますよ。

- 船体
 - ・全長 **399.95m** （参考）⇒ 日本最大級の**戦艦大和**全長 **263m**
 - ・全幅 **61.40m** 全幅 **38.9m**
 - ・エアドラフト
(水面から**マスト**の一番上までの高さ) **73.5m** (**20階**建てビルに相当)

旧日本海軍最大の戦艦である「**大和**」を遥かに凌駕するサイズで、一方乗組員の定員は、たったの**34人**。実際、**操船**を行う**ナビゲーションブリッジ**に上がると、その**広さと機器の少なさ**に驚かされるそう。

●積載能力

- ・**20** フィートコンテナ換算で **2万4136** 個。
- ・オンデッキ（デッキ上）：**24列**、**最大13段**積み
- ・ホールド内（船倉）：**12段**積み

海上コンテナの主力である 40 フィートコンテナは、長さ約 12m、高さ約 2.6m なので、コンテナを満載したその姿は、まさに海を行く巨大な“壁”。船尾から船首に向けて、ずらっと立ち並ぶラッシング・ブリッジ（積載コンテナ間の足場となる設備）を見ると、その迫力に圧倒されます。

船首の「ONE」と大きく社名が書かれた構造物は、「ウインドシールド」と呼ばれるもので、航行時に船首側からデッキ上のコンテナに向かってくる風の抵抗を減らし、燃料消費を低減する役割をもっています。

「ONE INSPIRATION」では、ウインドシールド内側の係留デッキ上にもコンテナ積載が可能となっており、燃費性能と積載性の向上を図っている。当時の運輸省（現国土交通省）の見込みの甘さから、国策を誤ったのです。

ずっと以前から、日本の海運を支える神戸港が、アジア圏でもハブ港湾として、1番で横浜港、2番が川崎港がという状況に慣れて、1970～1980年代に、各地方の国会議員の口利きもあり、数十カ所にも及ぶ地方港の整備を無計画に始めたのが失敗の原因。

(下表) 「日本の船と港がどうにもパツとしない「取扱いランキング表」

港湾別コンテナ取扱ランキングの推移

(単位：百万TEU)

	1985年		1995年		2005年		2009年		2010年	
	港名	TEU	港名	TEU	港名	TEU	港名	TEU	港名	TEU
1	ロッテルダム	2.65	香港	12.55	シンガポール	23.19	シンガポール	25.87	上海	29.07
2	ニューヨーク	2.40	シンガポール	11.85	香港	22.43	上海	25.00	シンガポール	28.43
3	香港	2.29	高雄	5.23	上海	18.08	香港	20.98	香港	23.70
4	高雄	1.90	ロッテルダム	4.79	深セン	16.20	深セン	18.25	深セン	22.51
5	神戸	1.85	釜山	4.50	釜山	11.84	釜山	11.95	釜山	14.19
6	シンガポール	1.70	ハンブルク	2.89	高雄	9.47	広州	11.19	寧波	13.14
7	ロングビーチ	1.44	横浜	2.76	ロッテルダム	9.30	トバイ	11.12	広州	12.55
8	アントワープ	1.35	ロスアンゼルス	2.56	ハンブルク	8.05	寧波	10.50	青島	12.01
9	横浜	1.33	ロングビーチ	2.39	トバイ	7.62	青島	10.26	トバイ	11.60
10	ハンブルク	1.16	アントワープ	2.33	ロスアンゼルス	7.48	ロッテルダム	9.74	ロッテルダム	11.15
11	基隆	1.16	ニューヨーク	2.28	ロングビーチ	6.71	天津	8.70	天津	10.08
12	釜山	1.15	基隆	2.18	アントワープ	6.48	高雄	8.58	高雄	9.18
13	ロスアンゼルス	1.10	東京	2.17	青島	6.31	アントワープ	7.31	ポートケラン	8.87
14	東京	1.00	ドバイ	2.07	ポートケラン	5.54	ポートケラン	7.30	アントワープ	8.47
15	ブレーメン	0.99	フェリックススタット	1.90	寧波	5.19	ハンブルク	7.01	ハンブルク	7.90
16	シンファン	0.88	マニラ	1.67	天津	4.80	ロスアンゼルス	6.75	クジューベラバス	6.53
17	オークランド	0.86	シンファン	1.59	ニューヨーク	4.80	クジューベラバス	6.00	ロングビーチ	6.26
18	フェリックススタット	0.85	オークランド	1.55	広州	4.68	ロングビーチ	5.07	厦門	5.82
19	シアトル	0.85	シャanghai	1.53	クジューベラバス	4.17	厦門	4.68	大連	5.24
20	ハルビン	0.71	ブレーメン	1.53	レムチャハン	3.82	レムチャハン	4.64	レムチャハン	5.06
					東京 (20位)	3.81	東京 (24位)	3.74	東京 (25位)	4.29
					横浜 (27位)	2.87	横浜 (37位)	2.90	横浜 (36位)	3.28
					名古屋 (34位)	2.49	名古屋 (-位)	2.82	名古屋 (-位)	2.55
					神戸 (39位)	2.26	神戸 (-位)	2.56	神戸 (-位)	2.56
					大阪 (41位)	2.09	大阪 (-位)	1.12	大阪 (-位)	1.26

なんと 2005 年以降は、惨憺たる有様ですよ！

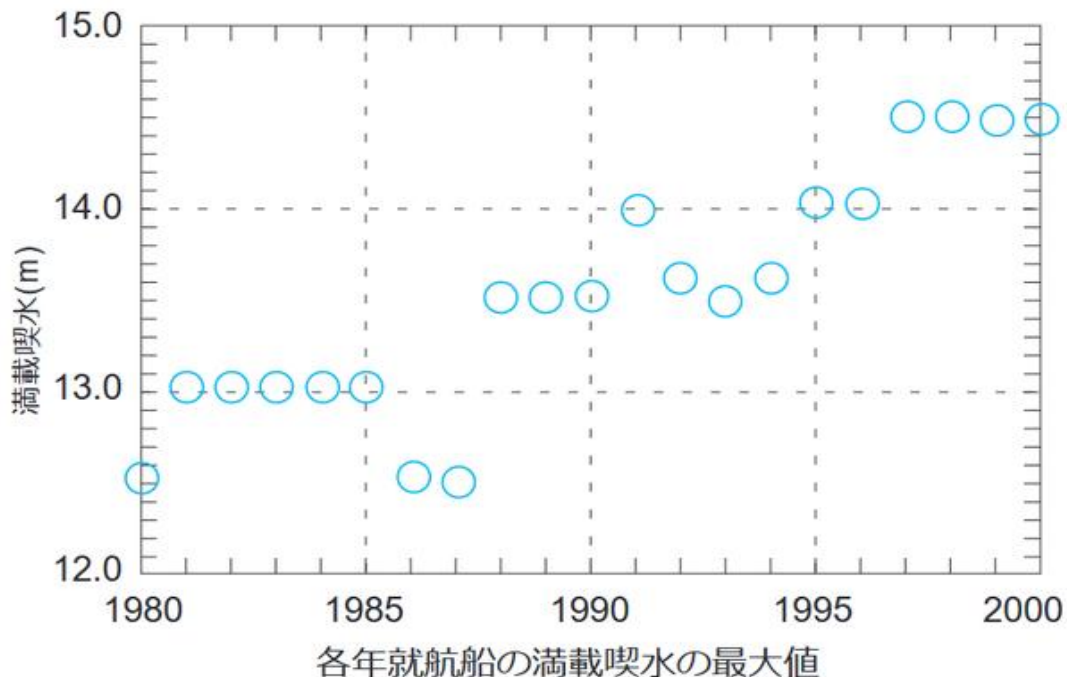


水深 18 メートルの港は、**横浜港**だけ。 もっと増やす可能性は、あるのでしょうか？

言い訳じみた話ですが、人から聞いた話では、日本はアジアの中の**終点でもあり始点**でもあるので、
満載の船が出入りすることがなく、あまり
大きな港が必要ないそう。



また、日本列島をぐるっと回るより、日本海側で荷を降ろして陸路で横浜へ運んだほうが安いので、**新潟と横浜**を行ったり来たりしているトラッシュクを重要視している。



1995 年の阪神淡路大震災によって**神戸港**が使えなくなると、日本の港湾の劣位は決定的となり、**香港・上海**に奪われてしまった。

大型船における満載喫水

日本は港湾でも特に重要なコンテナ用岸壁の**喫水増改修工事**を怠って、例えば、**神戸港**は**2001 年**から**最大水深 16m**ですが、**Malacca Max 船**の**満載喫水は最大 21m**ほどだから、

この種の**超大型**コンテナ船は、日本に寄っても、**まともに荷役出来ません**。なので、日本には寄り着きません。**ズンダ海峡**側を通る、より大きな **Over Malacca Max** 船も少数ながら存在します。また、コンテナヤードでの荷役可能な時間を **24 時間化**するのも、**日本は遅れました**し、そもそも**係留費**や**荷役費用**も、地元自治体がコスト計算から決めるので、他国の数倍となり**非常に高い**。

香港・上海・深圳は、**国家戦略**として、安価にして通関なども**迅速化**しサービスを

尽くし**世界の海運を集める**事で、“**世界の工場**”の地位を安泰にする計画だったので。

日本は港湾行政に於いてもも特に重要なコンテナ用岸壁の喫水増改修工事を怠って、例えば、**神戸港**は**2001**年から最大水深**16m**ですが、**Malacca Max** 船の**満載喫水**は最大**21m**ほどですから、この種の超大型コンテナ船は、日本に寄ってもまともに荷役出来ません。なので、日本には寄り着きません。



ズンダ海峡側を通る、より大きな**Over Malacca Max** 船も少数ながら、存在します。

また、コンテナヤードでの荷役可能な時間を**24時間化**するのも日本は遅れましたし、そもそも**係留費**や**荷役費用**も地元自治体が、コスト計算から決めるので、**他国の数倍**となり**非常に高い**。

香港・上海・深圳は、国家戦略として安価にして通関なども迅速化し、サービスを尽くし世界の海運を集める事で、“**世界の工場**”の地位を安泰にする計画なのです。

やはり、最近**10**年程間で、**超大型**コンテナ船が、こんなにたくさん世界中で就航するという事が、**予想できなかったこと**でしょうね。

主な**日本の貿易港**と言えば、やはり**横浜港**、次いで**神戸港**、それに続くとなれば、**東京港**、**大阪港**、**名古屋港**、**門司港**、などですが、

東京港は、**レインボーブリッジ**の水面からの高さが、**当初はこれで十分と思われた高さ**でも、最近の船の高さでは、**入れない多くの大型コンテナ船**が就航しています。

また、**吃水の深さ**も、約**18**メートル近くが必要となり、この深さに対応できる港となると、**横浜港**ぐらいしかありません。**神戸港**も、対応すべく吃水を深めるための浚渫工事や、ガントリークレーンの設置などを急いでいますが、**莫大な経費をどうするのか**で、なかなか話が進んでいないのが、現状です。

ただ、**救い**は、世界の**二大運河**である、パナマ・スエズ両運河を通過できるだけのサイズの制限があり、

計算上では、**50万**トン以上の**超**大型コンテナ船も、
建造できないことはないのですが、この両運河を通過できなければ、
経済的な、運行コストの方が、よりかかるということで、

世界の海運会社も二の足を踏んでいるのが、現状です。
最近、日本の**呉造船所**で**世界最大のコンテナ船が建造**されて、シンガポールに引
き渡されたようですが、余りに巨大すぎて、コンテナを満載した状態では、
横浜港でも、接岸不可能という事で、日本に来ることは、ありえないとのこと
です。

(8) 低すぎるレインボーブリッジ

大型客船の東京港接岸ができないケースが増えているとか。

豪華客船、レインボーブリッジくぐれない 貨物用ふ頭に

晴海客船ターミナルに接岸する手前のレインボーブリッジをくぐれないため、
貨物用の**大井ふ頭**に接岸した、ということです。

レインボーブリッジは、**クイーン・エリザベス 2 世**が、
通過できるよう設計されたと言われていますが、このサイズをこえる
クイーン・メアリー 2 世は、東京港に入れませんでした。

このときはやむなく、横浜港に接岸したのですが、ベイブリッジもやはり通過
できないため、**大さん橋**ではなく**大黒ふ頭**に接岸しているので、今回と同じ結果
と言えます。

(レインボーブリッジの橋げたまでの高さは **54.6** メートルで、あとから作った
東京ゲートブリッジもなんと同じ高さ(@_@。オドロキです)です。
ベイブリッジは **55** メートル) 今回、横浜ではなく東京に入港となった理由はこちら

ベイブリッジをくぐれない 大型客船 続々 (日本経済低迷の大きな**原因の一つ**)

でも、これは**レインボーブリッジ**の設計が悪い、というよりは、世界の客船巨
大化の流れが見抜けなかった当局の情報戦に完敗した事実、これを公表せずに
出来ることなら、黙しておこうという姿勢は戦前の軍部の姿勢を思い起こす。
今回の**ボイジャー・オブ・ザ・シーズ**は **137,276** 総トンですが、**世界最大の客船、
オアシス・オブ・ザ・シーズ**は、**225,282** 総トンであり、**パナマ運河通過が不可**です。
そういう点から考えると、より大きな客船に対応できるように港湾側（政府当
事者）も拡張可能なように考慮しておかないといけない、ということですね。
余談ですが、
パナマ運河を、通過できる**最大サイズ**を**パナマックス**、

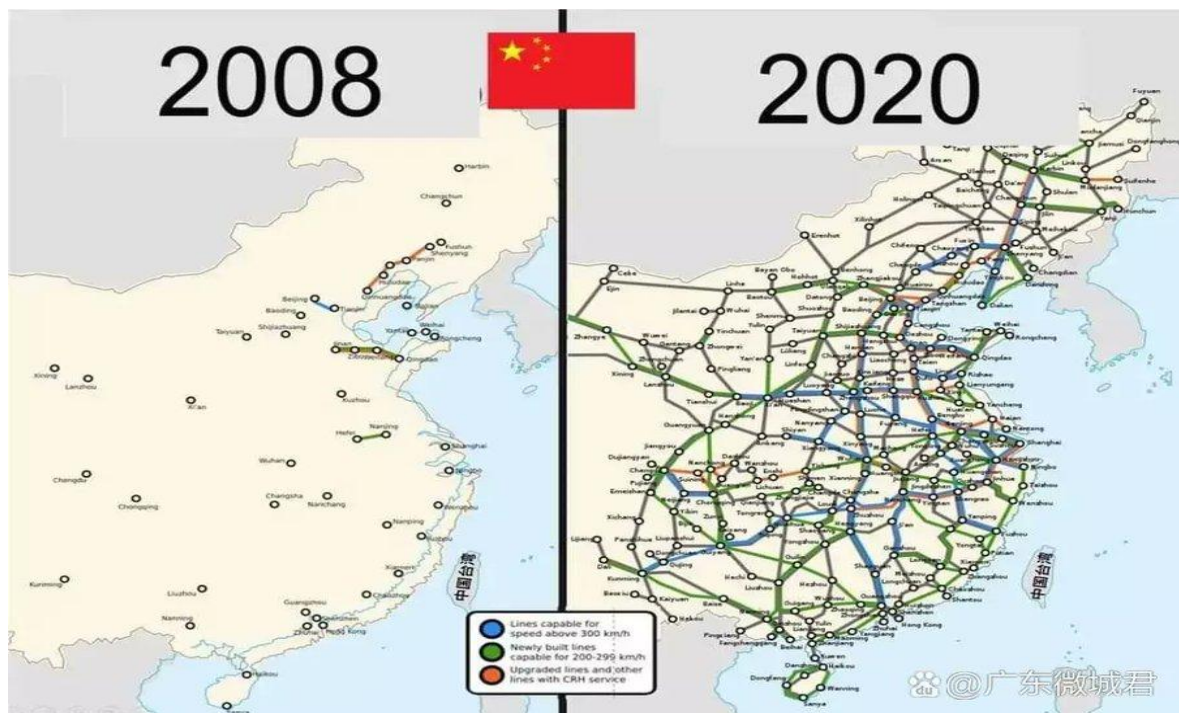
スエズ運河を、通過できる**最大サイズ**をスエズマックス、それを越えるものを、**ケープサイズ**（アフリカ南端の喜望峰経由になるため）と呼ぶのだそうです。

パナママックスは約**7万トン**、

スエズマックスは**22万トン**ぐらい。

パナマ運河拡張後は、**全長や全幅は増える**ものの、**高さ**は途中の橋の高さによる制限があるため、**57.91メートルで変わらない**、ということです。（了）

(9) 中国の高速鉄道の路線の普及度合いを 2008 年と 2020 年を比較。



中国の高速鉄道の路線を 2008 年と 2020 年を比較。

中国人が、外国旅行から中国に帰ってくると、別の国に来た気分になると、よく聞かすが、これもまさに中国の発展過程のひとつ。

この路線図と逆の動きをしているのが、

日本の鉄道の路線図でしょう。

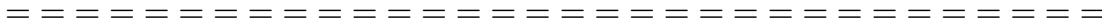
これからもドンドン**路線廃止**していくのは、確実でしょうね。

地方は、**過疎化と高齢化**が進み、

車を運転できる人も少なくなって、

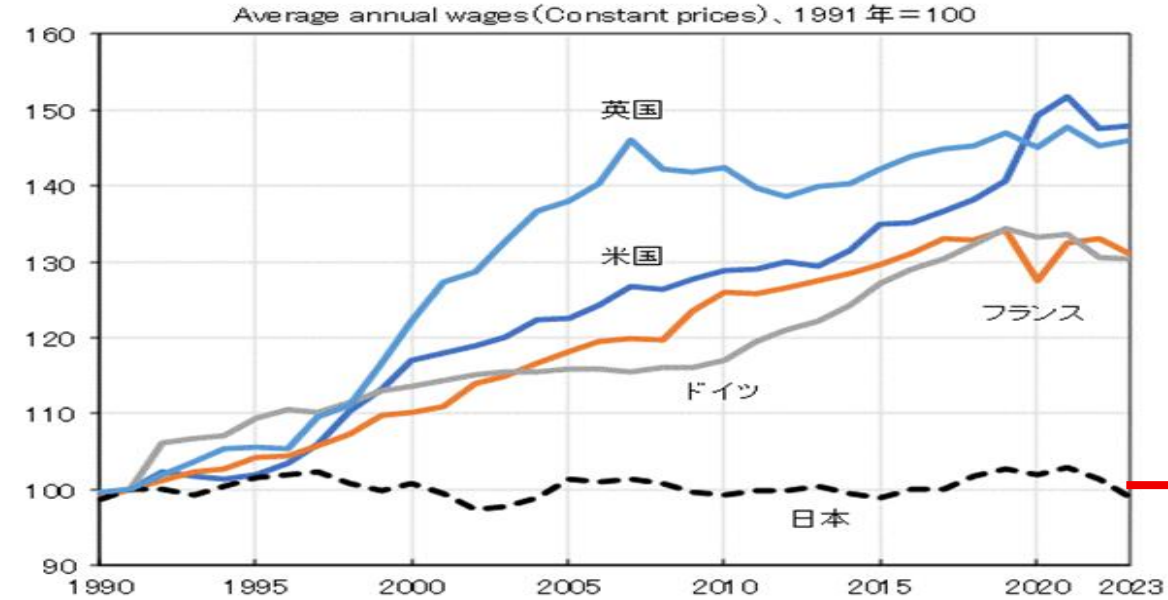
あちこちに、**陸の孤島**ができていくのでは。





◆◆◆◆◆◆◆◆ 【コーヒーコーナー】

主要 5 カ国一人当たり実質の賃金伸びの比較



(注) SNA賃金勘定をもとにしたフルタイム換算の雇業者1人当たり年平均賃金(全産業)
(資料) OECD Data Explorer(2025.1.16)

この非常な物価高の時代に、日本国民は怒っています！

日本の失われた 30 年から 40 年に向かって、今も邁進中！

日本と主要国の 1990 年から追ったデータ。
日本の実質賃金は、欧米諸国とは、対照的にほぼ横ばい。1991 年対比で、
独、仏は、ほぼ 3 割増。米、英は、5 割増しに近い伸びに対し、30 年間以上日本はほぼ 100 と横ばいである。

日本の実質賃金は、
オイルショックの 1973 年を境に、高度成長期に欧米諸国と比較しても高かった伸びのテンポが落ち、それでもその後欧米並みに伸びていたのが、さらに、バブル崩壊後、特に 2000 年以降、実質賃金が停滞局面に堕ち入ったことが分かる。日本は、今現在も、手を打てない最悪の悲惨な状態が続行中。

【来月号予告】 20250815 号 No.64
「ここ数十年中国が技術を盗むとよく云われています。戦後急速な復興と発展を成し遂げた日本は、諸外国から技術を盗んだり真似したりしたことは無いですか？」
… 「ない？」「ある？」間違いだらけな日本の情報の解析です。