

遠方からの直行便
と宿泊施設の確保

日本式深海底ビジネス

Sea sola

City sola

木造人工島の滑走路と洋上ホテル

木造人工島のブルーカーボン

全自動 AI 精錬工場

超大型クルーズ船

深海底資源採掘

深海観光艇

深海底資源の**探査・研究・採掘・精錬**と**深海観光**

単に観光するだけ、単に深海資源を採掘するだけでなく、「動く街」のようなイメージで、ハイブリッド超大型クルーズ船には一般的なクルーズ船の施設の他に、24 時間全自動の各種鉱物の精錬工場を持ち、複数の深海観光艇、複数の深海水下ドローン、複数の深海採掘システムを併せ持ち、木造人工島ブルーカーボンや City sola の材料を搭載し、観光する人達がいて、研究者達がいて、各種建築作業者がいて、深海底の鉱物の採掘・精錬を行い、そして至る所に木造人工島のブルーカーボンを設置して、世界のカーボンニュートラルにも貢献する。

1. 世界圧倒的 NO1 の多目的「ハイブリッド超大型クルーズ船」の建造

かつて我が国の造船業は、タンカーの超大型化において世界の魁（さきがけ）となり、国際市場を席巻しておりました。出光興産が手掛けた「出光丸」は、世界で初めて 20 万トンの壁を突破する快挙を成し遂げ、続く「日精丸」（48 万トン）の建造に至るまで、日本は名実ともに世界の海洋産業を牽引する立場にありました。しかしながら昨今、建造総量において近隣諸国にその座を譲るを余儀なくされ、現在における世界最大の船舶（全長 488m×全幅 74m）もまた海外製の後塵を拝するという、甘受しがたい現状に直面しております。

こうした趨勢を打破し、我が国が再び国際競争力の頂点へと振り返るための起死回生の一手として、ここに「ハイブリッド超大型クルーズ船ビジネス」を核とした国家再生戦略を提言いたします。

世界 NO1

戦艦大和→出光丸→日精丸→「ハイブリッド超大型船」

本構想の主たる柱は、現行の世界最大船を凌駕する「全長 500m×全幅 80m」の超大型クルーズ船の建造にあります。同船には、「深海観光艇」・「深海水下ドローン」・「深海海底資源採掘システム」を各数台常備し、また全自動のおので、精錬工場や各種研究室を併せ持ち、さらに「木造人工島のブルーカーボン」の材料を踏査し、行ったついでに、無人島等に設置する。

ハイブリッドとは、ツリー型太陽追尾型の発電機を可能な限り多く搭載し、足りない分を化石燃料で賄うものですが、語源はラテン語の「hybrida（異なるものの掛け合わせ）」から来ており、観光もビジネス（金を採掘し、市価よりやすく販売する）も、木造人工島のブルーカーボンを設置し、カーボンニュートラルへも貢献するものになります。



「深海観光艇」も「深海中ドローン」も、また該水中ドローンを使用した「深海鉱物資源採掘システム」も、「チタン球の真円度 0.025%」に仕上げ、定期メンテナンスで維持する技術は日本にしかないので、世界中の国々から、24 時間全自動の精錬工場搭載のハイブリッド超大型クルーズ船をはじめ、各種機器の世界からの注文が殺到し、本構想が実現した場合、日本の海洋産業の国際競争力向上や新たな輸出産業の創出に大きく寄与する可能性があります。

「資料提示」以下の URL の指定されたページで技術的な内容を確認して下さい。

<総合技術資料>

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_f9da471c78cc4206bd58c1046bec69c2.pdf

1. 海洋資源開発の革新 1：深海中ドローン

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_6179a3693eff49ea99e05cdd4ef16cbb.pdf

(総合技術資料：ANNEX-2)

2. 海洋資源開発の革新 2：深海貴金属採掘システム搭載

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_a1f7a8e085024da1ac89e419ed64baeb.pdf

(総合技術資料：ANNEX-3、ANNEX-4)

3. 海洋資源開発の革新 3：24 時間全自動の AI 精錬工場の搭載

(資料なし)

4. 深海観光艇

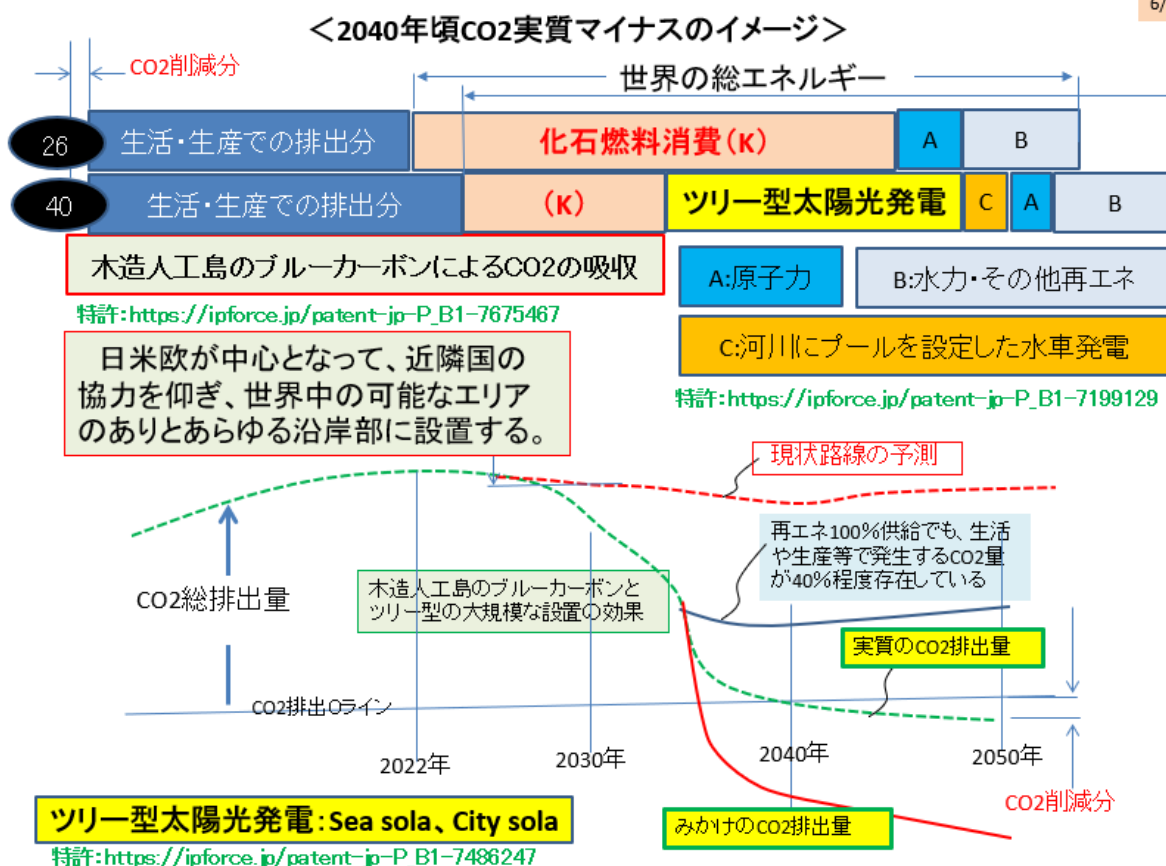
https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_8cb7600368604b2293020df76bfe7628.pdf

5. 小笠原空港：木造人工島の滑走路

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_ff970b17d98740408ffb56f611154725.pdf

6. 世界のカーボンニュートラル早期達成 (総合技術資料：P 6 = 下図)

(木造人工島のブルーカーボン P3、Sea sola:P 4、City sola:P 5)



1. 現状の課題：既存アプローチではカーボンニュートラルが不可能な理由

生物・人間の活動による不可避なCO2排出：人間の生活や各種生産活動等によって発生するCO2排出量は全体の約40%を占めています。

そのため、仮に再生可能エネルギーを100%供給できたとしても、生活や生産に由来するCO2が40%程度残り続けるため、現状の路線のままでは永遠にカーボンニュートラルを達成することはできません。

2. 早期達成のカギ：木造人工島のブルーカーボンの世界的な普及

- **世界的な設置推進**：日米欧が中心となり近隣諸国の協力を仰ぎ、世界中のあらゆる沿岸部や内湾、無人島等へ「木造人工島のブルーカーボン」を大規模に展開・設置します。 **効果**：大規模な吸収源を構築することで排出量を相殺し、実質的なCO2排出量を大幅に削減、カーボンニュートラルの早期達成を可能にします。

3. ツリー型太陽光発電 (Sea sola / City sola) の優位性と産業化

- **従来の再エネ（メガソーラー・風力発電）との比較**：圧倒的な低コスト・安全性：メガソーラーや風力発電と比較してはるかに低コストであり、収納システム等の導入により高い安全性を備えています。 **環境負荷の低減**：設置に伴う環境破壊が発生しません。
- **標準化と重要な輸出産業化**：ツリー型太陽光発電 (Sea sola、City sola) を「日本標準・世界標準」として確立し、我が国の持続的な成長を支える**重要な輸出産業**へと育て上げるべきです。

小笠原再開発

この海洋ビジネスの展開と深く連動させ、小笠原地域における包括的な観光開発および次世代社会のモデルケースとして、以下の三位一体改革を断行いたします。

- **国際直行便を可能とする持続可能なインフラ整備** 伝統的な木造建築技術と最先端のマリン工学を融合させた「木造人工島方式」による滑走路を整備いたします。これにより、従来の埋め立て工法と比較して「コスト 10 分の 1」という驚異的な経済性を実現しつつ、「1000 年規模の維持」に耐えうる堅牢なインフラを構築し、海外からの直行便誘致を可能にします。
- **環境立国を象徴するカーボンニュートラルの達成** 小笠原の豊かな自然を守りつつ、次世代エネルギーシステム（ブルーカーボンおよび洋上ソーラー等）の導入により、環境負荷を徹底的に排したゼロエミッション地域を確立いたします。
- **「幸せの普遍化」を志向するスロー社会の構築** スマートフォンの音声対話により 24 時間いつでも呼び出し可能な、安全・安心の低速自動運転モビリティ（モード切替車）を社会実装いたします。高度な自動介護システムとも融合させることで、家族の負担を劇的に軽減し、老若男女すべての住民および滞在者が調和の中で幸福を享受できる「世界最高峰の福祉・スロー社会」を実現いたします。

7. 誰でもが幸せになれるスロー社会の構築

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_9e48a66d11c1401186c3eb17ef392cac.pdf

小笠原地域の将来発展に関するご提言

時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。平素は、我が国の国益ならびに地域社会の発展に多大なるご尽力を賜り、深謝申し上げます。

さて、かつて我が国の造船業は、出光興産が誇る「出光丸」による世界初の 20 万トン大台突破や、それに続く「日精丸」（48 万トン）の建造に象徴されるように、タンカーの超大型化において世界の最高峰を極め、国際市場を牽引しておりました。しかしながら昨今、総量において近隣諸国にその座を譲るに至り、現在における世界最大規模の船舶（全長 488m×全幅 74m）もまた海外製の後塵を拝する現状にあります。

こうした趨勢を打破し、我が国が再び国際競争力の頂点へと振り返るための起死回生の一手として、このたび「ハイブリッド超大型クルーズ船ビジネス」を核とした国家規模の再生戦略を構想いたしました。

