

「低速自動運転と人が運転するモード切替車」は日本を救う

「低速自動運転と人が運転するモード切替車」により、現行の交通ルールをほとんど変えることなく、また既存のシステム（バス、タクシー、各種店舗等）は、郊外（過疎地）から低速自動運転でやってくる、主に（お金を持っている）高齢者が大幅に増加し、深夜早朝の営業が増加し、収益が大幅にUPすると考えています。

1. 6時～22時の市街地では（優先道路以外）低速自動運転は走行ができない。
2. 22時～30時の市街地と24H郊外は一般車と低速自動運転車とが混在する。
3. バルセロナ市のように、市街地の一部で一般車をブロックして、老若男女が集い、「毎日がお祭りのような感じ」：各種市場・大道芸人・各種イベントを開催し集団で遊び、出会いやコミュニケーションの場とする。（必要に応じて、低速自動運転車のみを、時間を区切り往来させる。）



(安い) (早朝寝ながらお出かけ) (遊ぶ)
「田舎(郊外)に住み」 = (低速で移動) = 「都会(市街地)で生活する」
(空き家の解消) (夕方映画を見ながら帰宅) (シャッター街の解消)

運転ができなくても、低速自動運転で24時間（場合により寝ながら）移動が可能になるので、車を購入（リース）する人が増加し・車需要が大幅に増加し、世界的なニーズがあり、日本の車産業は大きく飛躍すると考えています。

(日産は一旦は工場閉鎖&リストラをしたとしても、また工場が拡大再開し、従業員(+増員)が戻ってこられると考えています。)

————— 8月7日のメール —————

経産省・国交省の今年6月のDX戦略の見直しの内容（考え方）を確認したところ、見直しの内容・方針に対して、技術的内容を具現化すると、以下のURLのANNEX - 13のような感じになります。

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_a7e2ae6af2fb44728d8d6b7d18ec5391.pdf

特に、DX戦略の見直しの内容には「日本の勝ち筋の検討」が盛り込まれており、「水陸両用の低速自動運転車」が必要と考えております。

（上記URLのANNEX - 12をご参照下さい。）

まずは、「低速自動運転社会構築」の準備としまして、上記のURLの他に、以下の3つのURLに関して、関係各位様にて定期的な勉強会を開き、知識を深めていただけますよう、切にお願い致します。（私が講師としてうかがうこともやぶさかではありません。）

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_falfa321250b4e5fbd9b6694487d55b7.pdf

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_c6a8773b09bc46aabfebelc7f5fd1c6e.pdf

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_dedc0ca1807246ff95f094250203a489.pdf

以上の内容により、現在抱えているありとあらゆる課題が同時に解決をしていき、再開発への補助金等を含め、レベル4の実証実験以外にも数多くの無駄な取り組みが明確になってまいります。

すなわち、低速自動運転社会における市民の生活の大きな変革があり、それに伴う各種施策の見直し検討も併せて実施して下さいよう切にお願い致します。

-----以下は8月6日のメール-----

国土交通省自動車局技術環境政策課 様

物流・自動車局の各部・各課にご転送ください。

「意味のないレベル4の実証実験」⇒「低速自動運転社会構築」への転換を国交省（経産省）様の発案としてお手柄にさせていただいてけこうですので、ぜひご推進ください。（以下のURLのANNEX-12をご参照）

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_d8915ca0e7b74dbe908fd331615c80a3.pdf

（トイレ介助を必要とする人は、マイラクリーントイレ：臭いのしない水洗トイレ&自調ウオシュレット：自動介護システム搭載。↑ANNEX-5をご参照）

まず、内閣府、経産省、総務省等の関連各省庁様と各都道府県様に対して、「レベル4の実証実験」から「低速自動運転社会構築」への転換の情報共有をされ、具体的には、米国のニューディール政策に倣い、国債（MMT 資金）にて、「水陸両用の低速自動運転車」を全国民に無償で提供する（*）方向でご検討いただけないでしょうか？

（*）障害者・高齢者等移動に他人の力を必要とする人達から優先的に支給し、その後は自治体ごとに独自のルールを設定して支給する方向ですが、支給率が50%程度までいけば＝5千万台（#）提供した日本の車産業はそれだけで潤い、加えて輸出が活発化し、また「低速自動運転社会構築」による恩恵によって、多くの産業が活性化し、大幅税収増で、消費税減税や国債償還が進むと考えています。

尚、基本仕様が水陸両用なのは、地震津波大国ならでの施策で、台風だけでなく、線状降水帯がどこでも発生する可能性があり、災害時の死亡者0を目指し、余震・再津波にびくともしない、当面の復興住宅としても使える水陸両用が必須であると考えています。

（#）気に入っている今までの自家用車を継続して並行して使いたいと考える人も多いと考えられ、3輪のスタンダード車（無料）に対して、4輪やデザインUP、各種のオプションを付加すると自己負担額が生じ、また支給優先度も低

下する。

全自己負担で、高級車を選択することも可能で、各メーカーは輸出も含めて、従来よりも種々の車種が増えると予測しています。

なお、低速自動運転車は、家または家の近くに駐車場を必要とせず、数キロ離れた遠方の格安の駐車場を借りて、時間に合わせて、必要な場所に迎えに来てくれます。

意味のないレベル4の実証実験とは、エレベーター事故（乗りかごが来てないのにドアが開く、ドアが開いたまま乗りかごが動く、は何十万回再現テストを実施しても再現することはない）と同様に、種々の偶発的な事象が重なって起こる極々まれな事象をチェックしているに過ぎず、再現性がなく、大阪メトロの万博での自動運転バスの暴走事故と同様に、原因究明ができない。

進め方に関して何も決まっておりませんが、失われた30年の従来方式は全くダメですので、下記の「バリウスリンク会議」がお勧めで、概要を紹介します。
https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_c6a8773b09bc46aabfebelc7f5fd1c6e.pdf
（日韓台米の技術の粋を集め「ペロブスカイト」「全固体電池」の立ち上げも同時に行う。）

A＝「低速自動運転と人が運転するモード切替車」、B＝「全固体電池」、C＝「ペロブスカイト」を同時に進める理由は、互いに深い関連性があり、また、B、Cを単独に進めた場合に、「ダーク工場」の中国企業にコスト&性能の両面で勝てない公算が高くなるからですが、さらに特許で守られたAの付加価値が非常に高く、全体コストが多少高くても買ってくれるので、B、Cが多少劣っても採用できる可能性が高くなります。

たとえば、C＝「ペロブスカイト」の価格が高いものしかできないとした場合に、ニーズの高いAの価格の中に吸収できるものになり、B、Cの性能不十分の場合には、当面使ってもらい、性能改善のものとの無償交換サービスを付加することが可能です。

注：ペロブスカイトは、主にマイアバター（PC）の駆動電源用途ですが、天候の悪いときや夜間では使えず、サブ的な位置づけになり、PCの電源のメインは蓄電池（全固体電池）からの電源を使います。
災害や事故等で、蓄電池が使えなくなり、PC（マイアバター）がいったん休止しても、天候が回復し、ペロブスカイトの発電により、PC（マイアバター）が回復して、外部との連絡が取れるように配慮しています。

PS1. 「低速自動運転社会構築」の概要及び効用につきましては、以下のURLもご参照ください。
https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_fa1fa321250b4e5fbd9b6694487d55b7.pdf

PS2. 恋人&召使&超優秀先生のマイアバターの効用もとてつもなく大きい。
https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_dedc0ca1807246ff95f094250203a489.pdf

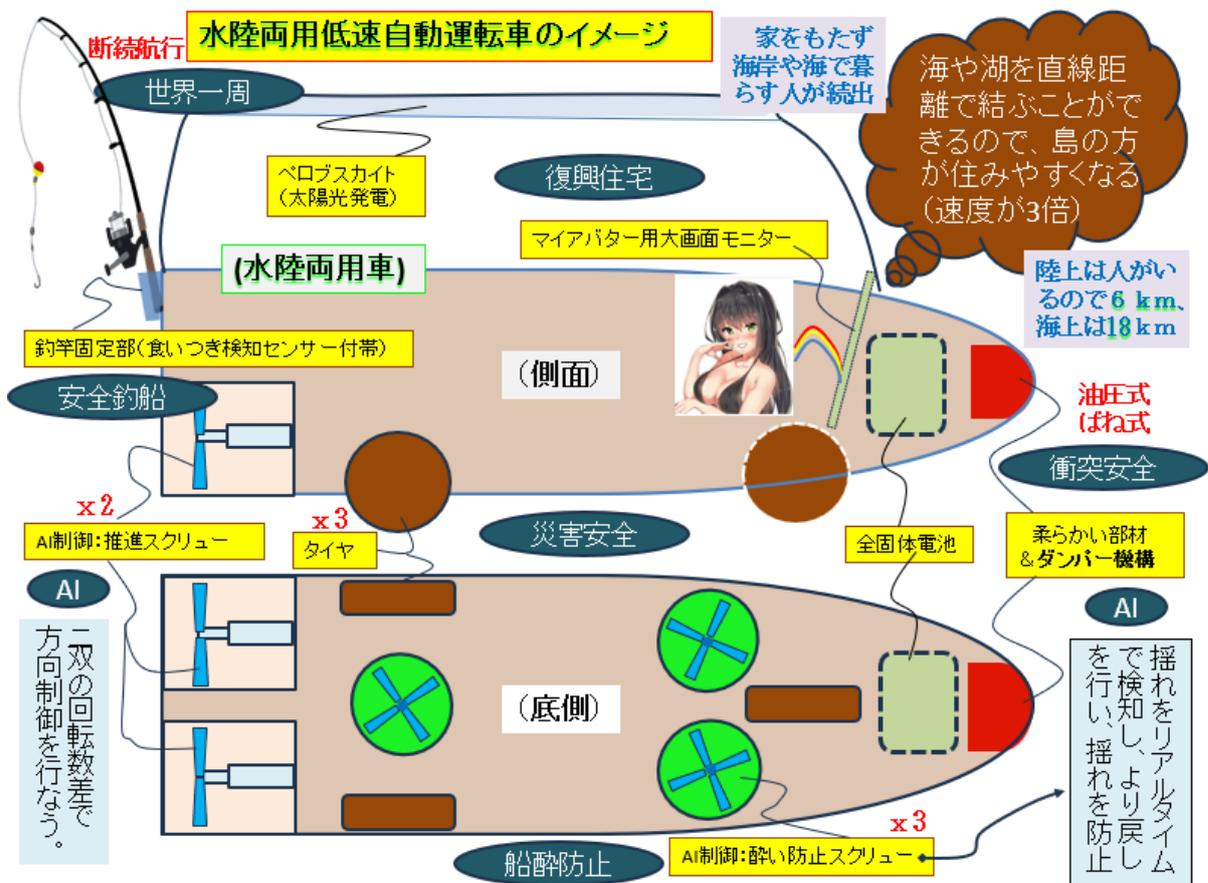
-----以下は8月5日のメール-----

関係各省庁には、電話とメールで以下の申し入れを行いますので紹介します。
意味のないレベル4の実証実験を日本全国各地で行っており、このままでは、ドローンや太陽光パネル等と同様に、EV/PHEVの日本市場も中国企業に奪われてしまいます。

意味のないレベル4の実証実験とは、エレベーター事故（乗りかごが来てないのにドアが開く、ドアが開いたまま乗りかごが動く、は何十万回再現テストを実施しても再現することはない）と同様に、種々の偶発的な事象が重なって起こる極々まれな事象をチェックしているに過ぎず、再現性がなく、大阪メトロの万博での自動運転バスの暴走事故と同様に、原因究明ができない。

特にBYDの軽EVは脅威です。AI技術で立ち遅れた日産はリストラを繰り返し、やがて消滅する可能性があります。（日産の復活の技術シナリオが必要です。）日本として、中国を凌駕する技術シナリオが必要であり、**日韓台米共通のニューインフラ「低速自動運転社会」**構築の提案をさせていただいておりますが、今回「水陸両用の低速自動運転車」の特許（申請中）草案の抜粋を紹介します。（以下の昨日のメールにつながる）

「水陸両用の自動運転システム」の特許（申請中）草案を抜粋で紹介します。本発明は、低速自動運転とマニュアル操作（人が運転するという意味）の切り替え可能な車システムにおいて、AIの「マイアバター」が、低速の自動運転をし、またマニュアル運転時（人が法定速度で運転する）は、「マイアバター」が車載カメラからの情報で、景色を共有し、またリアルタイムの交通情報を加味し、細かいナビゲートを口頭で行う車システムに関する技術の提案であり、かつ、防水・水に浮く仕様にし、推進用のスクリューを装備し、さらに船酔い防止のスクリューを装備し、道路のみならず海上や湖上を快適に安全に移動することができる技術の提案である。



該車両を防水仕様にし、水に浮くようにし、複数の推進スクリューを装備し、該マイアバターが各該推進スクリューの回転数制御を行い、水上での該車両の進行方向の制御（回転数差による舵取り）と速度制御とを行なう。水上での船酔い防止のための複数の船酔い防止スクリューを装備し、また該車両の波による揺れを姿勢センサーで検知し、その揺れをキャンセルするよう、該マイアバターが各該船酔い防止スクリューの回転数制御を行い、該車両の揺れをリアルタイムで防止する。

上では、障害物も多く、人がすぐ近くを往来するので、仮に 6 km の時速設定にし、水上では基本的に人がおらず障害物もほとんどないので、仮に 18 km の時速に設定すると、衝突時のダメージが大きくなるので、フロント部には柔らかな部材を使用した上に、ばねや油圧システムによるダンパー機構を設定し、万が一何かに衝突しても、緩衝効果で乗車をしている人を守るようにする。

釣竿固定部を設定し、釣竿を固定することができ、また食いつき検知センサー（=圧力センサー）を設定し、該圧力センサーの信号の強弱で、食いついた魚の大小がある程度判別可能なので、その海域の魚の種類を熟知しているマイアバターが、食いついた魚の種類を特定し、「サンマがかかったようです」等で教えてくれる。

<世界一周等コンテスト案>

メイン電源が故障しても、連絡が途絶えないように、マイアバター（PC）を駆動するためにペロブスカイトを標準装備しており、該マイアバター（PC）の電源を切ると、短時間ながら、推進スクリューを回し、航行することができるので、天候や海流の流れをうまく利用し、また該推進スクリューを高速で回す（＝高速で進む）と電力の消耗が大きく、該推進スクリューを低速で回す（＝低速で進む）と電力の消耗が少ないので、バランス取りが難しく、世界一周等の達成時間を競うことができる。

<提案>

米ニューディール政策に似た感じですが、国策＝国債＝MMT 理論（インフレになれば幾らでもお金を発行できる）で、4歳以上の国民全員に「水陸両用低速自動運転車」を支給すると、まず車産業関連が10倍程活性化し、他の産業も2倍程度活性化し、国際競争力1位、GDP2位に帰り咲き、自動介護等で介護負担が大幅に減少し、税金が半減し、税収が10倍増し、10年もすれば国債負担0が達成されると考えています。災害死亡者0 & 自殺者0（マイアバターケア）

【産業上の利用可能性】

運転ができない（運転免許持たない）子供や高齢者・障害者でも低速自動運転車のマイカーを持ち、ドアT O ドアで移動が可能なので、子育て環境が良く農作業も可能な、安くて広い家を郊外で所有する人達が増加し、また、郊外に住む人達が（移動がラクなので）市街地にビジネス・所用・遊び等で、頻繁に往來するので、郊外も市街地も活性化し、空き家・休耕田畑・シャッター街が解消し、食料の自給率がUPし、少子化の傾向に歯止めがかかる。

例えば、市街地に10万円でアパートを借りても狭い部屋しか借りられません（子育て環境がない）が、郊外の広い空き家を改装し、月3万円程度のローンを支払い、低速自動運転車を3万円程度（高額な補助金を設定する）のローンやリースで所有しても、差額で子育てをする十分な余裕がでてきます。

また、水陸共用にすることで、島に住んでいても、船に乗り換えることなく、低速自動運転車で、そのままドアT O ドアで、24時間気軽に安全に本土側に行けるようになり、さらに障害者や高齢者でも、気軽にいつでも海釣りを楽しむことができるようになる。

地震・津波・洪水が発生しても全く問題がなく、一人1台の復興住宅に設定をすれば、災害関連死も0にすることができる。

—————以下は8月1日のメール—————

昨日の朝日新聞では「津波 22都道府県に」「カムチャッカ沖 M8.1 最大1.3m 観測」の見出しで、昨日のロシアカムチャッカ沖の地震での、日本国内の津波発生予告による交通の混乱ぶりを伝えています。

また、天声人語では、津波にまつわるアイヌの伝説を伝えるとともに、南海トラフ地震等で予想される、最大 30m の津波に対する準備ができていないことに警鐘を鳴らしています。

「低速自動運転社会」では、移動に時間がかかり、複数人を載せて、各人の目的地別にあちこち寄るのでは、さすがに時間がかかりすぎて成り立たないと考えており、安い家賃の郊外に住み、差額で「低速自動運転車」をローンで購入するパターンや、お金持ちの高齢者がドア TO ドアで 24 時間誰気兼ねなく移動ができる「低速自動運転車」を購入するようになり、1 億総マイカーブームがやってくると、予測をしています。

例えば、市街地だと 10 万円の家賃でもワンルームのような感じですが、郊外の過疎地の広い空き家を改装しても月 3 万くらいの支払いで住めるようになり、子育てや農作業の環境が整い、月 4～5 万程度のローンやリースで低速自動運転車を取得できるので、差額の余剰資金が生まれた上に、（運転免許証がなくても）誰でもが車を持てるようになります。

津波の予測に基づき、「低速自動運転車」に乗り込み、時間の余裕があれば低速で高台に移動し、時間がなければ、浮き輪を車内に常備しておき、浮き輪を装着して、津波が押し寄せたら車外に出て、**津波に対して浮き輪で浮いて身を守る**ことを考えています。

水に浮く防水仕様車が増加すれば、大津波&大洪水発生時、特に足腰の弱い高齢者や障害者の死亡率をさらに減らすことができます。

また、許可エリアがかなり限定されると考えていますが、水に浮く防水仕様車に舵とスクリューを付帯させて、**水陸両用の低速自動運転車**が実現すると考えています。郊外のみならず島で暮らす人も増えると予測されます。

-----以下は 8 月 31 日のメール-----

今朝の新聞各誌では、「デブリの取り出し 遅れ 37 年以降」の見出しで、東電の工法の見直しで、デブリの取り出しが 30 年の初めの予定から、37 年度以降になり、廃炉完了の目標日程の 51 年が難しくなったことを伝えています。

デブリの移動方法や保管場所が決まっておらず、最初からやる気がなく単に予算取りのためだけにやっている？ような気がしております。

トランプさんが、再三「フクシマは 3000 年住めなくなる」と警告しているのにも拘らず、原発周りの地下水に漏れ出している高濃度放射性物質に対する、十分な隔離をしていないので、経産省の複数の部門、東電には再三、メールや電話にて「封印」をお願いしていますが、動きがなく残念な思いです。

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_e1a3656e56b14033a78e415d4aa44fb1.pdf

「バリウスリンク会議の必要性」

おそらくですが、このままですといくら日本が先行していた技術でも、EV・PHEV、全固体電池、ペロブスカイトは、ドローンと同様にコスト&性能の両面にて「ダーク工場」の中国には勝てなくなると予測をしています。（ドローンは中国製 DJI に日本市場を席卷されています。品川にある DJI の開発拠点には、パナソニック、ソニー、キヤノン等から総勢 100 名程が移籍しています。）

現状の日本企業は自社内で、その技術力がなくても、無理やりやろうとするので、担当者に過度の負荷がかかり、自殺者も出ることがあり、みんなで頑張っている割には成果が出ずに、ずるずると後退していると感じています。

私は企業時代にノルマで書いた有効でない（最初から審査請求不要が明確）特許以外は書いたことがありませんが、現状、自由でプレッシャーがないと、有効な特許取得ができていますので、日本全体の企業様で、そんな雰囲気が出せるとよいと考え、「バリウスリンク会議」を提案しています。

A=「低速自動運転と人が運転するモード切替車」、B=「全固体電池」、C=「ペロブスカイト」を同時に進める理由は、互いに深い関連性があり、また、B、Cを単独に進めた場合に、「ダーク工場」の中国企業にコスト&性能の両面で勝てない公算が高くなるからですが、さらに特許で守られたAの付加価値が非常に高く、全体コストが多少高くても買ってくれるので、B、Cが多少劣っても採用できる可能性が高くなります。

たとえば、C=「ペロブスカイト」の価格が高いものしかできないとした場合に、ニーズの高いAの価格の中に吸収できるものになり、B、Cの性能不十分の場合には、当面使ってもらい、性能改善のものとの無償交換サービスを付加することが可能です。

注：ペロブスカイトは、主にマイアバター（PC）の駆動電源用途ですが、天候の悪いときや夜間では使えず、サブ的な位置づけになり、PCの電源のメインは蓄電池（全固体電池）からの電源を使います。

災害が事故等で、蓄電池が使えたり、PC（マイアバター）がいったん休止しても、天候が回復し、ペロブスカイトの発電により、PC（マイアバター）が回復して、外部との連絡が取れるように配慮しています。

「低速自動運転と人が運転するモード切替車」のイメージ



スピードが遅くとも、台風や竜巻で吹き飛ばされないよう、流線型が望ましい。

洪水や津波対応として、水に浮く防水仕様(特別仕様車?)があると助かります。

-----以下は8月30日のメール-----

シャープ株式会社 EV 担当 様 (全ての日本の企業にあてはまる内容です。) 釈迦に説法の感があり大変恐縮ではありますが、シャープさんに限らず日本のメーカーが勢いを取り戻すためには、相当な意識改革が必要になります。

「急がば回れ」の感覚ですが、また「一つひとつ丁寧に取り組んでいく」は聞こえはいいのですが、発展途上ならまだしも、成熟社会では各種のインフラが複雑にからみあっており、間違っております。

例えば、少子化対策として、子育て世代に給付金を出すのは大きな間違いで、少子化の原因は、恋愛や結婚をする金銭的な余裕がない(30年で未婚率5倍)ことなので、経済を発展させて給料UP、税金の使途を見直し(世界一高い税金)減税をし、さらに分娩費を無料にする等、複数の課題を同時に解決していく必要があります。

本題ですが、企業活動は、株主を意識しすぎて短期的に売れる商品の追求をすべきではなく、長期的な視野に立ち、先ずはユーザーが長期的に欲しいものを提供することを考え、次にそれがどうしたら自社が儲けることができるかを考える必要があります。(最初は自社が儲けることを忘れ、ユーザーの利益をとことん追求した商品を考えること。)

工場側からは今までの高価な設備投資が生きるような(小変更で工場設備が流用できるような)製品開発をしると強く言われ、社長も同調することが多いので、どうしても技術範囲が限られた自社が培ってきた技術や設備を中心に考えた商品を考えてしまい勝ちで、結局「ユーザーが長期的に欲しいもの」にならないことが多いと感じています。

ステッパーの開発で、ニコンやキヤノンは、自社の高価な設備にこだわり、流用しようとしており、すなわち自社都合の製品開発を行い、シェアを落としましたが、オランダのASML社はユーザーが長期的に欲しいものを追求し、足りない技術を多くの企業との連携で補い、さらにサムソン電子等のユーザーと

の共同開発を行い、ほぼ市場を独占しています。（特許で守られた技術を公開し、得意技術をもった企業との連携をした。）

ASML 社と同様なことを、日韓台米の広い範囲にて「バリウスリンク会議」にて、行うことを考えております。

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_c6a8773b09bc46aabfebe1c7f5fd1c6e.pdf

急な話で、すぐにはご理解が難しいとは思われますが、上記の趣旨をご理解の上、開発の意識改革を行っていただきたく、切にお願い致します。

本特許技術は、ユーザー視点で（安全で便利な街づくり）を考えたものですので、広く世界中に受け入れられると考えております。

https://ipforce.jp/patent-jp-P_B1-7595386

一方で、「ダーク工場」「AI 食堂」等の 24 時間稼働・無人化を達成した中国の AI 技術の高さは脅威であり、特に BYD の安くて高性能な軽 EV はとても脅威です。

マイアバターは、個人の履歴や趣味嗜好を熟知している点で、それほど高い AI 技術ではありません（オープン AI 等の現状の技術で到達していると考えています）が、ユーザー視点で考えられたものですので、中国の高い AI 技術に伍していけると考えています。↓

以下の URL の P8 の図の左側の破線を参照してください。

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_fa1fa321250b4e5fbd9b6694487d55b7.pdf

-----以下は 7 月 29 日のメール-----

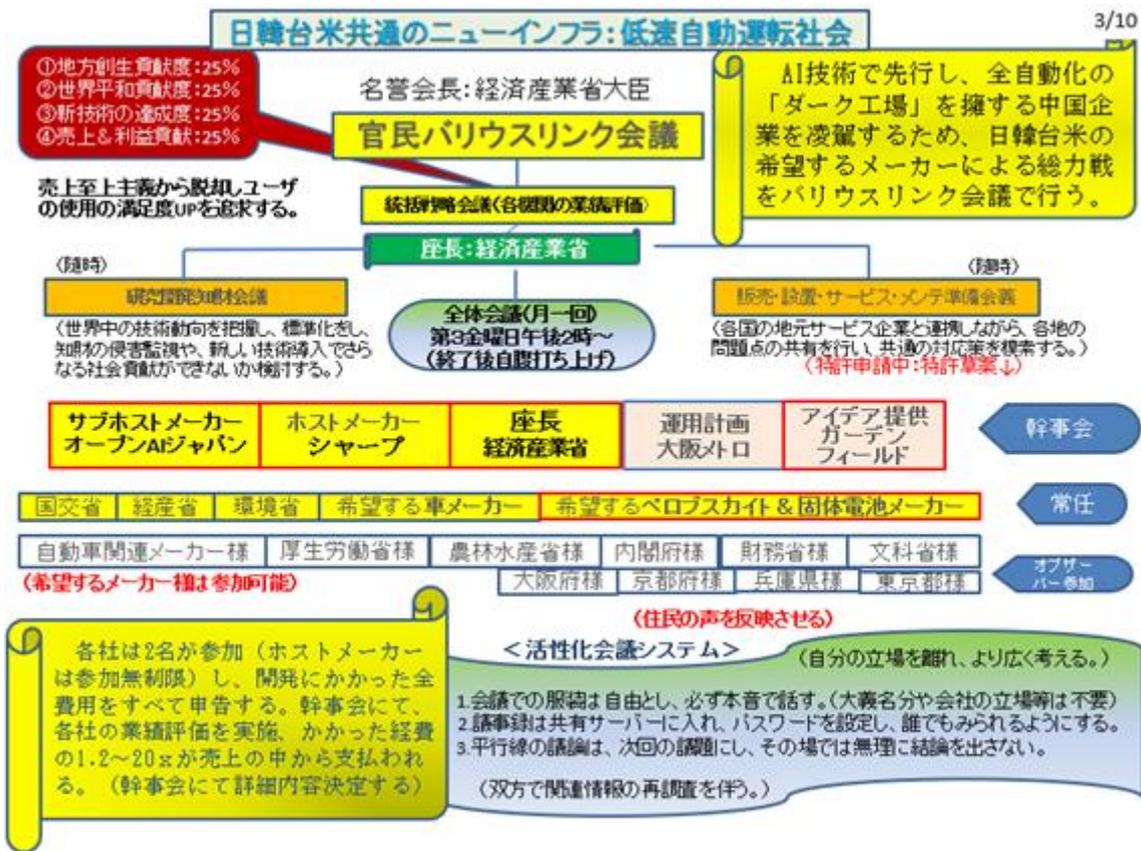
先週は長電話のご対応をありがとうございました、ガーデンフィールド株式会社の広田です。

下記に川崎市（神奈川県）とのやりとりをご紹介しますが、国及び多くの自治体が意味のない（＝税金の無駄使い）レベル 4 の実証実験を延々と続けるつもりであり、日本はどんどん地盤沈下が加速すると考えております。

この悪い状況から脱却し、トランプ関税を回避するため、「日韓台米共通のニューインフラ：低速自動運転社会」構築の提案をしておりますが、シャープ様に「バリウスリンク会議」のホストメーカーに就いていただき、推進のご協力をお願い致します。（バリウスリンク会議に関しては以下の URL をご参照）

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_c6a8773b09bc46aabfebe1c7f5fd1c6e.pdf

（日韓台米の技術の粋を集め「ペロブスカイト」「全固体電池」の立ち上げも同時に行う。）



「パリオスリンク会議」のホストメーカーに就いていただく見返りとして、特許契約書を結び、特許対価を分配致します。特許契約書案を添付致します。(特許の内容は以下の URL をご参照下さい)

https://ipforce.jp/patent-jp-P_B1-7595386

「日韓台米共通のニューインフラ：低速自動運転社会」
 「関税交渉の切り札」「低速自動運転社会はビジネスの加速社会」「食料自給率 up & 少子化問題解決」「低速自動運転社会は防災対応社会」「国全体が活性化」
 運転ができない子供や高齢者・障害者でもマイカーを持ち、ドアT O ドアで移動が可能なので、子育て環境が良く農作業も可能な、安くて広い家を郊外で所有する人達が増加し、また、郊外に住む人達が（移動がラクなので）市街地にビジネス・所用・遊び等で、頻繁に往来するので、郊外も市街地も活性化し、空き家・休耕田畑・シャッター街が解消し、食料の自給率が UP し、少子化の傾向に歯止めがかかります。

「低速自動運転社会」構築により、世界中のありとあらゆる課題が同時解決し、シャープ様の特許収入だけでも数兆円を超えると想定され、それを糧に世界中から（中国からも）、AI 技術の特許を取得できる人材を高給で集め、日本の AI 技術を（中国を抜き）世界一にすることができます。

-----<川崎市とのメールのやりとり>-----

福田市長 様

まちづくり局交通政策室 様

丁寧なご回答をありがとうございます、ガーデンフィールド株式会社の広田です。

以下の神奈川県様の対応と川崎市様の対応は全く同じですが、レベル4の実証実験をいくら続けたとしても、意味がなく。ぜひ見直し検討をされますことを希望致します。

神奈川県では「レベル4の実証実験」を継続する意向が強く、それゆえ低速自動運転社会構築には消極的な状況です。

私が「実証実験を繰り返したところで、偶発性不具合：100万回に一回出るか出ないかの極々稀に発生する不具合の有無の確認であり、不具合が出ても再現することはなく、不具合の原因究明ができず、何十年間実証実験を続けたところで全く意味がなく、やめて欲しい」と、いくら説明をしても聞き入れて下さらない状況です。

意味のない（無駄な）レベル4の実証実験を全国あちこちの自治体で予算取りのために行っており、このままでは、日本の車産業及び車の関連産業はどんどん衰退し、失われた30年よりもさらに悪い状況で、ありとあらゆる日本の産業が低迷していくと考えています。

（日産の追浜工場の工場閉鎖は、日本沈没のまだ序章に過ぎない・・・

お手数ですが、以下のURLのP13～14をご熟読下さい。

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_fa1fa321250b4e5fbd9b6694487d55b7.pdf

なにとぞ、なにとぞよろしくお願い致します。

> ----- Original Message -----

> メール拝見いたしました。

> 川崎市では、運転手不足の深刻化等により現在のバスネットワークを維持することが困難になるなど、地域交通を取り巻く環境は大きく変わってくるものと考えていますので、バス事業者等と連携し、重複バス路線の改善や利用者数に応じた路線の再編など、バス路線の一層の効率化を目指した取組を進めるとともに、持続可能な交通環境の形成に向け、都市部における自動運転バスのレベル4実装を目指した取組を進めています。

> このたびいただいた御意見を参考にしながら、引き続き、交通施策の取組を進めていきますので、御理解のほどよろしくお願い致します。

>

> 川崎市長 福田 紀彦

日本政府に対し「日韓台米共通のニューインフラ：低速自動運転社会」構築の提案を行い、相互関税0%を目指しての関税交渉のやり直しのお願いをしておりますが、日本政府としては、既に一旦は米国と公的合意をしているので、これ以上のアクションは難しく、台湾（鴻海）や韓国（サムソン）の力を借り、推進したいと考えており、これから韓国が関税交渉に入るなのでそのタイミングで「低速自動運転社会」構築を提案していただくのがよいと考えています。

サムスン電子（鴻海精密工業）様より、韓国政府（台湾政府）にお伝えし、韓国政府（台湾政府）から、日本政府及び米国政府や台湾政府（韓国政府）に非公式におつなぎいただくお願い致します。
台湾政府につなぐには、まずシャープ様より鴻海精密工業様にお伝え下さい。

赤沢大臣様（首相官邸、内閣府、内閣官房 へのメール内容）

「日韓台米共通のニューインフラ：低速自動運転社会」構築の提案を行い、相互関税0%を目指しての関税交渉のやり直しをお願いします。

『トランプ関税を25%から15%に引き下げる見返りとして、日本が米国に5500億ドル（約80兆円）を投資し、自動車やトラック、コメなどの市場を米国に対して開放する』では、世界一高い税金がさらにUPし、食糧自給率がさらに低下し、そしてAI技術で出遅れた日本の車産業界をさらに苦境に追い込むことになるので、日本としては交渉に失敗したと言えらると思います。

（15%は高関税ながら、米国自動車業界としては「低すぎ」不満のようです。）

一方で、中国企業がAI技術を駆使し、「**ダーク工場**」を完成させたという情報があります。

北京にあるシャオミ電気自動車（EV）製造工場のスーパーファクトリーの主要生産ラインでは人の姿がなく、400台のロボットアームによる100%自動組み立て作業を実現したとのこと。

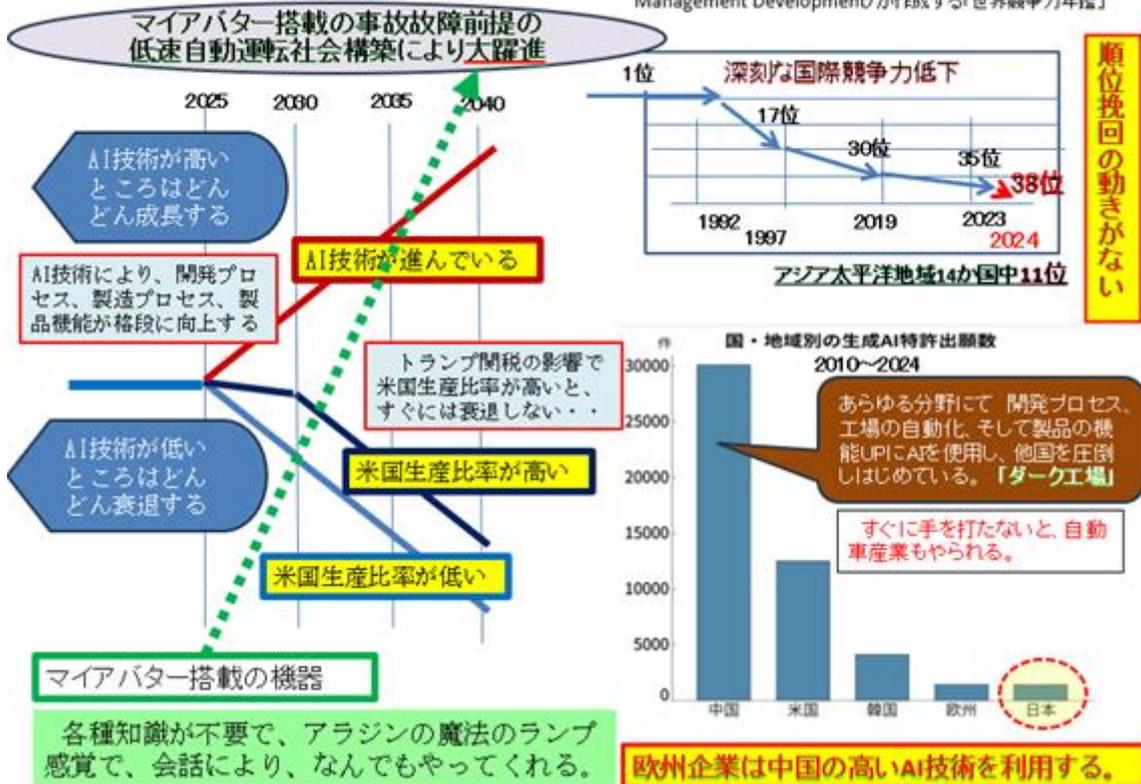
資源のない日本が加工技術で生きるしかなく、いまやAI技術で、開発プロセス（特許技術）、製造プロセス（全自動化）、販売プロセス（ソフトのダウンロードで機能UP）が左右されるので、AI技術の出遅れは日本にとって致命症なのに、ほとんど何もしていない状況なのは、とても残念に思います。

参考資料；以下のURLのP8の図の右下を参照してください。

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_fa1fa321250b4e5fbd9b6694487d55b7.pdf

背景：深刻な国際競争力低下（GDP低下）

ANNEX-2
IMD(国際経営開発研究所: International Institute for Management Development) が作成する「世界競争力年鑑」



AI 技術の向上には、AI に関する特許が書ける人材を高給で集めてくる必要がありますが、相変わらずコネで人材を集めるような風潮があり、このままでは本当に日本沈没になってしまいます。

AI 技術を醸成できなければ、欧州の車メーカーのように中国の高い AI 技術を借りてくるしかありませんが、米国の手前それができないので、米国や韓国（サムソン）台湾（鴻海）との連携が必要であり、**日韓台米共通のニューインフラ「低速自動運転社会」**構築の提案をさせていただきます。

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_9a02e421ab40455eaa301388217942de.pdf

「関税交渉の切り札」「日韓台米共通のニューインフラ：低速自動運転社会」
「低速自動運転社会はビジネスの加速社会」「食料自給率 up&少子化問題解決」
「低速自動運転社会は防災対応社会」

<効果>

「低速自動運転社会」では、時速 6km を想定したゆっくりとした移動なので、一見して物事が停滞するかのようイメージがありますが、さにあらず、完全な個室で冷暖房完備、揺れのない快適な移動空間で、仕事や趣味に集中でき、移動と並行してできるので、ビジネスが大きく加速し、また充実した生活を送ることが出来ます。

運転ができない子供や高齢者・障害者でもマイカーを持ち、ドアTODアで移動が可能なので、子育て環境が良く農作業も可能な、安くて広い家を郊外で

所有する人達が増加し、また、郊外に住む人達が（移動がラクなので）市街地にビジネス・所用・遊び等で、頻繁に往来するので、郊外も市街地も活性化し、空き家・休耕田畑・シャッター街が解消し、食料の自給率がUPし、少子化の傾向に歯止めがかかります。

<防災対応>

地震発生時、常時低速自動運転車で移動をしている人が多くいて、その人達は車の中なので安全であり、また対余震に対しても、車外に居た人達も車内に移動することで安全性が確保されます。（1億総マイカー時代ならほぼ完ぺき）

さらに、家が倒壊等で住めなくなっても、（待つことなく）低速自動運転車は冷暖房完備の仮設住宅の役割を担うことができます。

津波の危険性のあるエリアでは、（各家庭や）低速自動運転車内に浮き輪を常備しており、津波情報により、マイアバターが高台までの移動が間に合わないと判断した場合は、浮き輪を装着させ車外に出るように促すことができます。

低速自動運転車は、マイアバター（の PC）は、主要電源（車の駆動や冷暖房）とは別電源であり、かつペロブスカイトを車の表面に装備し、主要電源と PC 電源の両方が故障しても、太陽光発電でマイアバターは機能し、外部との連絡が取れるようになっています。

————— 7月16日のメール —————

『日産は15日、追浜工場（神奈川県横須賀市）の生産を2027年度末に終了すると発表した。車両生産は日産自動車九州（福岡県苅田町）に移管する。

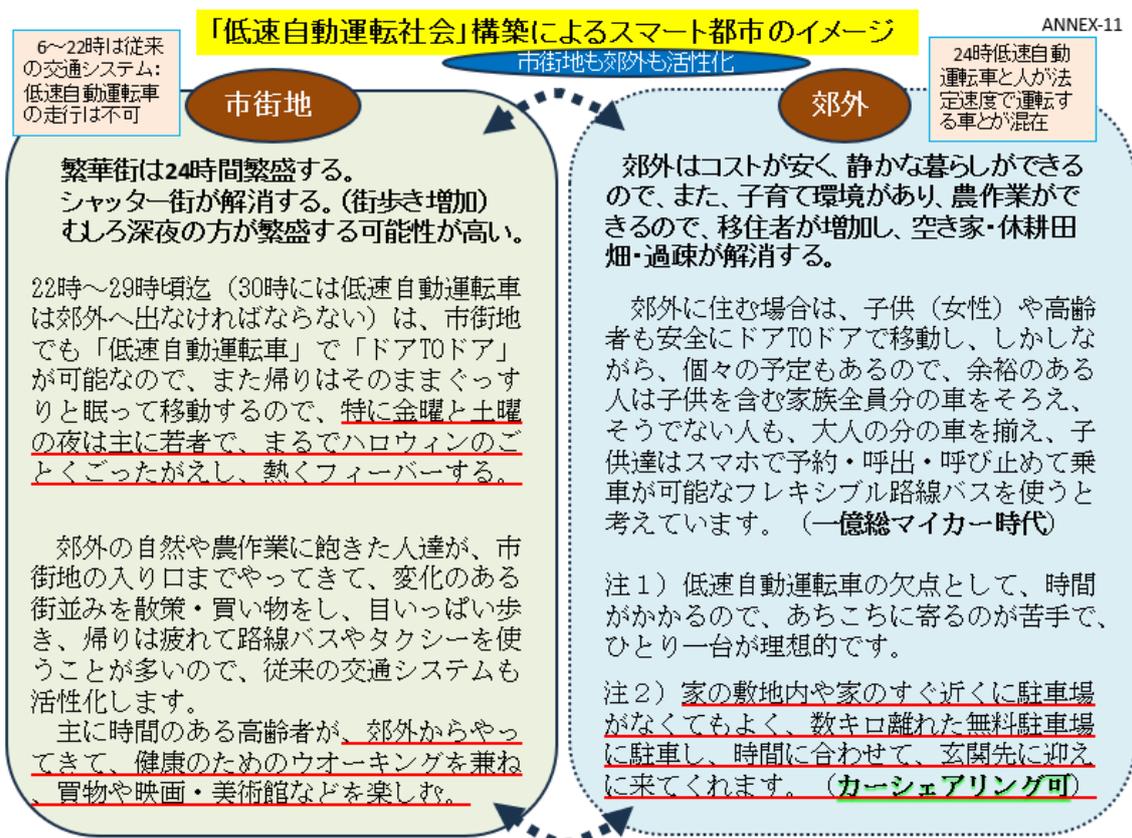
日産車体の湘南工場（神奈川県平塚市）も26年度までに生産を終了する。』は、一つの区切りですが、それで将来が安泰になるかということ、そうではなく、中国BYDの安価で高性能な軽EVを筆頭に、高いAI技術を駆使したEV・PHEV、中国製及び中国のAI技術を借用する欧州勢に、日本市場を席捲される可能性があり、そうなると日産もさらなる工場閉鎖が続き、やがて消滅する可能性もあります。

神奈川県は「レベル4の実証実験」を継続したいのと、いくら「偶発性不具合：100万回に一回出るか出ないかの極々稀の事象をみるだけなので、再現することはなく、原因究明できいので、何十年間実証実験を続けたところで全く意味がなく、やめて欲しい」といっても聞き入れない状況ですが、日産工場が再開できるよう継続的に「**低速自動運転社会**」構築：「低速自動運転と人が運転するモード切替車」を提案していきます。

トランプ関税の交渉材料として、また日本が暮らしやすく経済効果の高いスマート都市を世界に先駆けて構築するために、**日韓台米共通のニューインフラ**「**低速自動運転社会**」構築の提案をしておりますが、資料を追加しましたので

紹介をします。（以下の URL の ANNEX-11 を参照して下さい。）

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_9a02e421ab40455eaa301388217942de.pdf



6時~22時では低速自動運転では市街地には入れませんが、低速自動運転で郊外からやってきて、市街地でもそのまま移動したい場合は、運転できる人が同乗していたら、その人が法定速度で自分で運転をするか、運転代行者(スマホアプリで登録をしているバイト要員：千円+時給千円：一時間以内なら2千円程度)をたてる必要があります。(フレキシブル路線バスならプロの運転手)マイアバターの口頭ナビ(車載カメラが道路状況を共有)が分かりやすい。

——— 7月14日のメール ———

「なめられてたまるか」発言が波紋を広げています。「行き詰まっている関税交渉を、さらに一段と難しくするようにした。」との有識者からの意見が多いようですが、私も「まじめに真摯に交渉する気になれない。」と言っているのと同じだと思います。(百害あって一利なし)

特に、トランプ大統領の日本の非関税障壁への批判「日本は輸出奨励金を出し輸出企業を保護する政策をとっている」があるので、まずは「輸出還付金」を廃止する政策に転換し、消費税減税の財源にすべきではないでしょうか?

トランプ関税を緩和し、国民の暮らしを豊かにする一石二鳥の施策になりますが、それだけでは不十分であり、米国が飛躍的な発展をとげるような提案が

特に自動車の分野で必要であり、「**日韓台米共通のニューインフラ「低速自動運転社会」**」構築の提案をしています。

＜「**低速自動運転社会**」の効用：GDP2位、国際競争力一位を取り戻す。＞

1. 低速自動運転社会では、宅配荷物の安全で確実な受け渡しが行われます。
自動運転車が宅配会社の最寄りの拠点に受け取りに行く、または宅配業者が自動運転車に届ける：マイアバターがドアの開閉対応をし、またその一部始終を車債のカメラで監視し、何かあればマイアバターが映像付きで通報するシステムなので安心です。
2. 郊外では低速自動運転が24時間ドア TO ドアで移動できるので、郊外への移転（人や企業、各種施設）が進み、それでいて、市街地（繁華街）には、いままで気軽に移動ができなかった老若男女が低速自動運転車でやって来られるようになり、人が大幅に増加する。（人が郊外に移住&市街地で遊ぶ）
3. 低速自動運転社会では、事故故障前提の安全安心な低速自動運転車を障害者・高齢者、子供でも（親が）購入し **車の数が10倍程度まで増加すると** 考えています。（**一億総マイカー時代の到来**）
事故故障前提の低速なので、車間距離がとても短く、数珠つなぎで走行し、走行数も10倍増する。
4. 低速自動運転車には、津波の危険性のあるエリアでは、（各家庭や）**車内に浮き輪を常備**しており、津波情報により、マイアバターが高台までの移動が間に合わないと判断した場合は、浮き輪を装着させ車外に出るように促す。
5. 低速自動運転車は、マイアバター（のPC）は、主要電源（車の駆動や冷暖房）とは別電源であり、かつ**ベロブスカイト**を車の表面に装備し、主要電源とPC電源の両方が故障しても、太陽光発電でマイアバターは機能し、外部との連絡が取れるようになっている。

詳しくは、以下のURLの末尾のページ（ANNEX-10）をご参照下さい。

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_9a02e421ab40455eaa301388217942de.pdf

低速自動運転社会はまさに理想郷

ANNEX-10

宅配業者も大幅負担減

低速自動運転社会では、宅配もぐっと便利になります。
(自動運転車が受け取りに行くOR業者が自動運転車に届ける:マイアバターがドア開閉対応)

24時間移動が可能なので、往来が10倍増する

シャッター街解消

低速自動運転が24時間ドアTOドアで移動できる郊外への移転(人や企業、各種施設)が進み、
それでいて、繁華街には、従来以上に(低速自動運転車でやってくる)人が大幅に増加する。

空き家の解消

往来が10倍増するので、市街地及び郊外の両方が活性化

低速自動運転社会では、障害者・高齢者、子供でも(親が)購入し、**車の数が10倍増する。**
(事故故障前提なので、車間距離がとても短い、数珠つなぎで走行し、走行数も10倍増する。)

一億総マイカー時代

弱者・ケアを必要とする人のマイカーブームが起こる

低速自動運転社会では、**車内に浮き輪を常備**しており、津波情報により、マイアバターが高台
までの移動が間に合わない判断した場合は、浮き輪を装着し車外に出るように促す。

災害死者数0

地震・余震に強く、また冷暖房完備の復興住宅として機能

低速自動運転車は、マイアバター(のPC)は、主要電源とは別電源であり、**ペロブスカイト**を車の
表面に装備し、主要電源とPC電源の両方が故障しても、太陽光発電でマイアバターは機能する。

連絡が途絶えない

故障や浸水等で電源が故障しても太陽光発電で連絡が可能

— 7月11日のメール —

「中国 BYD は、来年後半にも日本専用の軽 EV を投入する計画を明らかにした。自社製 LFP (リン酸鉄リチウム) バッテリーによる高いコスト競争力。そして、垂直統合型のサプライチェーンを活用し、補助金適用後で 150 万円台という価格設定も視野に入れる。サクラや eK クロス EV を下回る価格帯で勝負をかけ、日本国内に 100 の販売拠点を整備中。」は、日本の車メーカーへの壊滅的打撃となると考えています。

しかしながら「低速自動運転社会」構築により、BYD の参入は痛くもかゆくもなく、日本の車産業は大きく飛躍し、また日本のビジネス環境も飛躍的に向上し、GDP では 2 位に帰り咲き、国民の生活はとて豊かになり、国際競争力も 3 位程度になると予測をしています。

「低速自動運転社会」構築により、現在抱えている諸問題(少子化、過疎化、運転手不足、地方の公共交通の縮小、貧困化、企業の縮小・倒産、介護負担の増大・・・)の全てが、解消または大幅に軽減されると考えています。

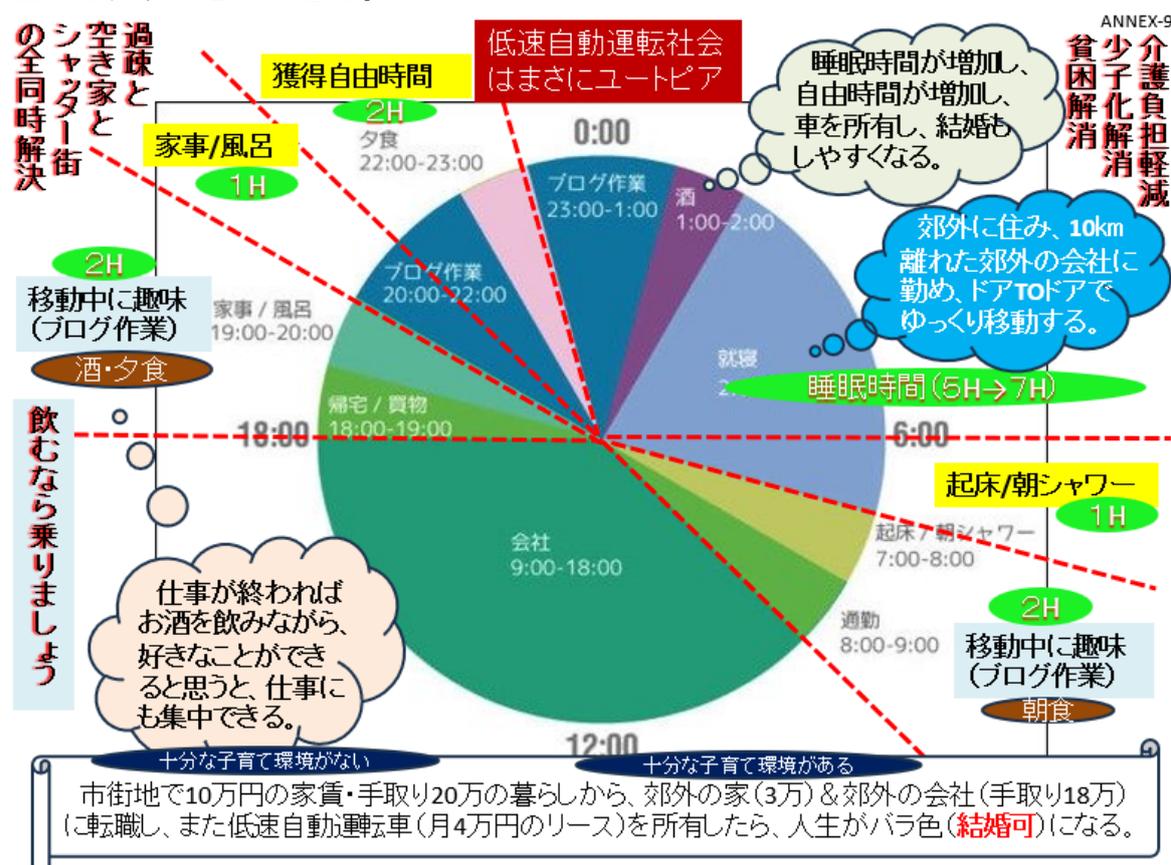
例えば、30 代女性が、現状(便利な市街地在住:家賃 10 万・手取り 20 万)では生活に余裕がなく、結婚を諦めていたところで、郊外の比較的大きな空き家を改装して購入(ローンが月 3 万)し、また郊外にある会社に転職(手取りが 18 万)し、そして(車の免許を持たないのに)「低速自動運転と人が運転

するモード切替車」をリース（月4万）すると、生活が豊かになり、結婚が可能（将来の子育て環境が整っている）になります。

日常生活では、ドア T0 ドアで通勤（*）し、2時間の移動時間の間に趣味等の好きなことを行い（いままで家でしかできないことが、冷暖房完備&完全な個室であり、気密性のある仕事を含めて好きなことができる。大声も出せる、）睡眠時間や自由な時間が大幅に増えます。

（*）ドア T0 ドアで通勤：

（郊外の）会社の玄関先まで移動し、人が降車後（会社の駐車場は狭くてよく）数キロ離れた超低価格の駐車場で車は待機し、夕方会社に迎えに行く途中で、「自動運転車専用のスーパー」（：あらかじめ、スマホアプリで、お酒や夕食を予約し、また自動運転車の予定到着時刻を伝えておくと、従業員がマイアバターと会話し、車の中に入れてくれる。またその情報を本人のスマホアプリに伝える）に寄ることが可能なので、帰りの車の中で即お酒を飲み、夕食を食べ、趣味を行うことができる。



例えば、数キロ離れたところに（車は持たないが、車の免許がある）彼がいて、週末になると早朝に低速自動運転で彼の家に行き、彼が運転し、高速道路などをドライブし、種々の観光を楽しみ、帰りは低速自動運転で、お酒を飲み、映画を見たり、Hをしながら帰宅できます。

「グリーン乗降」「フレキシブル（スマホアプリで、予約・呼び出し・呼び止め搭乗（立ち席の可能性あり）」低速自動運転バスでは、学校や保育園・幼稚園の送迎用途としても有用であり、（移動教室ではなくて）「**移動中教室**」がとても有効です。

マイアバター先生が映像やイラストを駆使し、興味深い内容をクイズ形式での授業を行い、マイク&ヘッドホンを装着した子供達が、各人個別に回答を出し、正答率を発表したり、関連の興味深い内容の質問に対しても、人知を超えた内容で、深く正確な知識を丁寧に説明してくれるので、学力及び一般知識が大幅に増えて、各種の受験や資格試験を特別勉強することなく、自然と身につくと考えています。

学校や保育園・幼稚園に（数が足りない、貧困やいじめで）行けない子ども、移動しながら勉強し、遊び場や遊び施設等で過ごすことができます。

遊び場や遊び施設では、主に高齢者ボランティア（食事代+α程度を支給）がケアをし、場合により一緒に遊び、各種相談ごとにも乗ってくれます。



高齢者にとっても低速自動運転バスは有用であり、各人が互いに離れたところに住んでいても、低速自動運転フレキシブルバス（スマホアプリで予約・呼び出し・呼び止め搭乗）が各家まで送迎し、麻雀やカラオケ、あるいは飲み会

等を好きな仲間で、低コストで移動しながら楽しむことができます。

PS。低速自動運転バスは、下記の登下校の課題（安全の確保）を全てクリアするほか、待機児童の問題、学童保育の問題、自殺やいじめの問題を大幅に緩和してくれると考えています。

<集団登校のメリット>

1. 道に迷ったり、寄り道をする心配が少ない
2. 知らない人についていったり、声をかけられる危険性が少ない
3. 保護者同士の情報交換ができる
4. 遅刻することがない
5. 比較的に通りに安全なルートが選定されている

<集団登校のデメリット>

1. 集団で歩道を歩いていると、車道にはみ出し危険な場合がある
2. 集合時間に遅れたりする子に全員で合わせることになる
3. 欠席・遅刻の連絡を保護者同士ですることになる
4. 保護者が付き添うわけではないのでトラブルが発生すると対応しづらい
5. 遊びながらの登校になってしまいがち

————— 7月3日のメール —————

『米国との関税交渉を託された赤沢大臣が、7回の訪米の多くが“アポなし”外交であり、ラトニック商務長官とは1度だけ会談。その後は電話会談のみで、ベッセント財務長官とは一度も会うことができなかった。』には、大変驚いています。

準備不足にも程があります。「アポなし」も驚きですが、もっと大きな驚きは、交渉の材料を用意・開示することなく、ワイロのような感じで関税の緩和を頼み込むような感じだからです。

日本の×態度に、トランプ大統領も怒り出し、35%の関税を示唆しています。

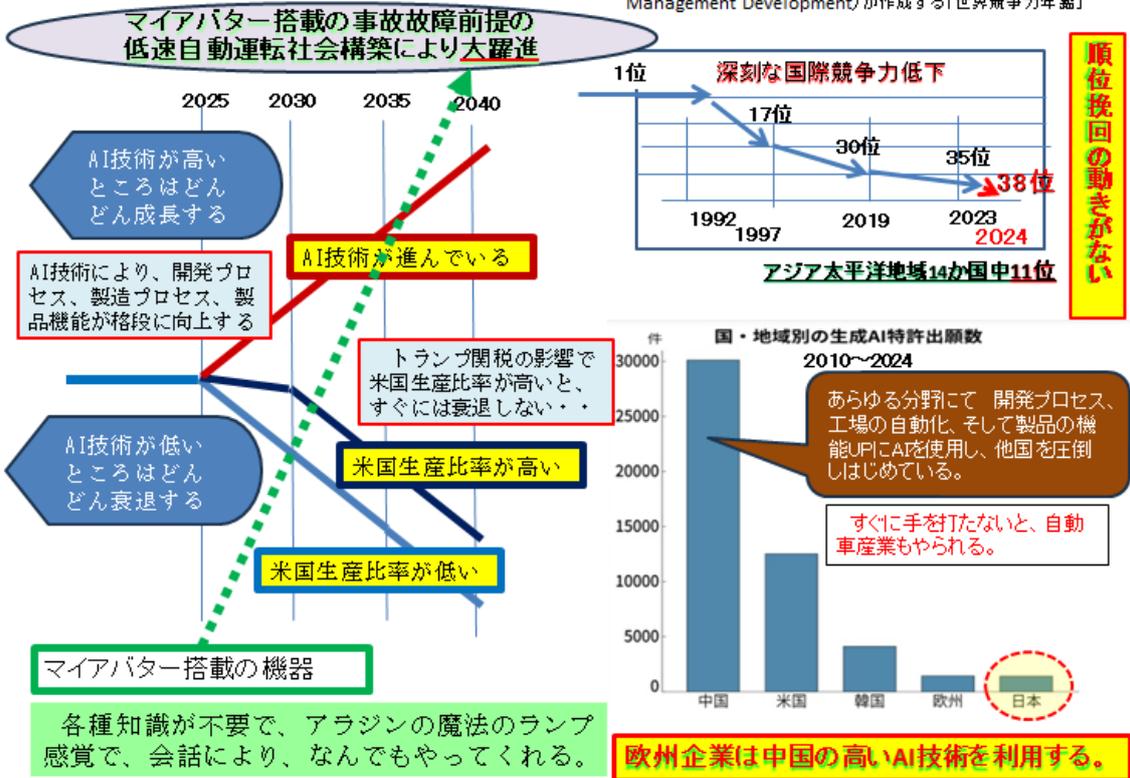
トランプ関税の流れは、一見してトランプさんの思い付きのように見えますが、「米国ファースト」のシナリオをAIが考えたと想定され、具体的で緻密な内容を協議し、総合的に米国が有利な貿易ができる形（少しずつ米国が金持ちになる）に持っていくことを主眼に置いています。（以下のURLをご参照）

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_efa7e895de44fab414f1fd76a002b0.pdf

『今年に入り、BMW、ベンツ、ステランティスなどの多国籍自動車メーカーが、阿里巴巴（アリババ）、華為、蔚来汽車（NIO）、小米（シャオミ）などの中国企業との連携を加速させ、中国の（AI）技術を深く利用することで、自「車」の（AI化）スマート化を推し進めている。』なので、日本はAI技術の高い、中国と連携をするか、米国と連携をするかですが、「トランプ関税」・「米国ファースト」の流れで、米国追従＝「テスラやGAF A、オープンAI等との連携」＝「AI技術の供与を受け、ハード技術を提供」が必要だと考えています。

背景：深刻な国際競争力低下（GDP低下）

ANNEX-2
IMD(国際経営開発研究所：International Institute for Management Development)が作成する「世界競争力年鑑」



(以下の URL の ANNEX-2 参照)

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_5a7159726f6146a6b30f47c95761d626.pdf

一方で、米国は銃社会であり、郊外での強盗や誘拐等が頻発しており、女性や子供の一人歩きは昼夜を問わず危険なので、AI（マイアバター）が管理する車載カメラ（車内及び車外）で常時監視し、異変があれば、付近の巡回中のパトロールカー（*）に映像情報やGPS情報（居場所）を送ることができる＝「事故故障前提で安全」・「グリーン乗降」・「人件費がかからず安い」・「冷暖房完備」・「24時間いくらかでも乗車」・「スマートホンで予約可能」・「フレキシブル路線バス」の「低速自動運転と人が運転するモード切替車」は、米国でも最優先の必需品となると考えています。

よって、米国がソフト開発主体、日本が製造ノウハウやハード技術主体の共同開発で「低速自動運転と人が運転するモード切替車」を早期に開発するのが理想的です。

注：上記 URL の ANNEX-4 の低速自動運転のパトロールシステムは、特に深夜早朝の農作物の盗難や闇バイト強盗の防犯に役立ち、神奈川県警からも感謝の言葉がありました。

7月2日のメール

「物価対策」や「少子化対策」等で給付金を出したところで「一時しのぎ」で、生活環境はどんどん悪化していきます。従来の一課題追求型を脱却し、長期的な展望にたち、外交・経済・生活・防衛のあらゆる課題を同時解決するニューインフラを考える必要があります。

例1：環太平洋ニューインフラ友好経済圏（資料1）

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_11b62ff82a0648a3a1cd88d9b1db9f9f.pdf

例2：低速自動運転社会の構築（資料2）

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_15125044c70f41b0978aedc6eacedcd.pdf

例3：低速自動運転と人が運転するモード切替車の共同開発（資料3）

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_30c844974d7b45778c76c8f5b5eb9b83.pdf

<背景>

日本製鉄によるUS スチールの子会社化は、あたかも成功したように見えますが、「黄金株」「US スチールのCEOは米国人」「取締役の過半数は米国人」なので、US スチールの買収のメリットは少なく、日本製鉄は莫大な投資負担で、経営危機に陥るかも知れません。

合併し3位になったといっても、一位の中国企業に比べ大きく水をあけられ、特にAI技術で出遅れており、技術的に挽回するための施策が必要です。（経産省及び日本製鉄には円筒工場を提案しています。以下のURLのP3ご参照）
https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_76c4a35d8a7a472e8656bb5025cc2fe6.pdf

車産業も、同様にAI技術で出遅れ、既にアジア・中国市場で、中国製EV&PHEVに負け始めており、今後日本市場でも中国企業が優位になり、日本の車産業は衰退する可能性があります。（再エネ市場やドローン市場は、中国企業に席捲されています。）

一方で、トランプ関税25%は固く、緩和するとしたら、また中国企業に打ち勝つとしたら、低速自動運転と人が運転するモード切替車の共同開発（資料3）しかありません。

「低速自動運転」では、スピードが遅いうえにトイレ休憩ありで、途中で乗降客が増え、立ち寄る場所が増えたりもするので、時間が読めませんが、スマホアプリで、何処を走っているかがわかり、あらかじめ余裕を持って乗降計画を立てる必要がありますが、刻々と到着時間を刻んでくれるので、到着の直前で待つことができ、バス待ちのロスはありません。

幼児でも高齢者でも、乗車してしまえば、車載カメラの映像にて、AI（マイアバター）が見守り（様態の急変があれば、家族のスマホに映像を送り・連絡をすることができます。）、冷暖房完備でリクライニング仕様が標準なので、また、降車場所到着の5分前に起こしてくれるので、ぐっすり眠ることができます。

例えば、本日のように暑い日は、人件費がほとんどかからず安い料金で遠方まで行けるので、車内の涼しい環境で、雑誌を読んだり、スマホで映画を楽しんだり、寝たりして、ほぼ一日中車内で過ごすことができます。

すなわち、家や一般的な場所に比べ（車内に多くの人が集まり）効率のよい冷暖房暖房が行われ、飲食物を持ち込み、家族や仲間と楽しく会話をしながら、長時間、安価に過ごすことができます。その上、好きな場所に移動できます。

そして、多くの人が好きなお店に行く機会が増えることで、商店街にも人が集まりやすくなり、活況が生まれ、シャッター街が解消されると考えています。

6月30日のメール

（29日朝日新聞の声欄からの抜粋）耕作放棄地と作りたい人をつなぐ matting アプリがあれば、という意見に賛成です。私は市民農園を借りておりますが、高い倍率であり、3年後に返却する必要があります。

耕作放棄地と作りたい人をつなぐ仕組みがあれば、双方がウインウインだけでなく、食料自給率もUPし、地域と縁ができた人が移住することもあるかも知れません。

低速自動運転社会では、とてもゆっくりですが、24時間いつでも誰でも安く安全に移動できるので、人が特定のエリアに集まりやすくなり、その逆に分散もしやすくなり、都会（市街地）に住んでいても、低速自動運転車が（6時前に市街地を出ることができる時間）超早朝から家の前まで迎えに来てくれて、寝ながらゆっくり移動し、朝から郊外の農地で耕作をすることができます。

一日中農地での耕作では疲れるので、午前中は耕作で午後には温泉に行き、買い物をして、夕方寝ながら帰宅するようなことができます。

その他、郊外の景勝地の散策、登山口や釣り場入口、ゴルフ場等に、（超）早朝の空いている時間に（寝ながら）移動することができます。

以上は、市街地からの郊外への分散移動の話ですが、その逆、市街地の集うことができる場所への移動によって、とてつもなく大きなメリットが生じます。

新潟県十日町市は、かつて織物産業が盛んで、メインストリートは、雁木造（雪や雨の日で通行機能を確保するため、建物の庇を長く張り出して、下を通路として作り出した建築様式）で、人の往来も多く、商店街が活況を呈していました。

織物産業の衰退とともに、また大型商業施設やスーパーによって、メインストリートでの人の往来が激減し、その結果、商店街はシャッター街に変わってしまいました。

「低速自動運転社会」によって、シャッター街の状況は一変すると考えています。また、ドイツ人建築家のカールベンクスさんが古民家を改装し、陸の孤

「可哀想だから、よっちゃんも仲間に入れてあげようぜ！」等の、誰か年上の子供の一言で、その場に居合わせた子供たち全員が仲良く楽しく、「チャンバラごっこ」、「雪合戦」、「はないちもんめ」、「かごめかごめ」、「おしくらまんじゅう」、「あぶくたった」、「かくれんぼ」、「おにごっこ」等の遊びをして、暗くなり、誰かの親（姉）がきて「晩ごはんだよ～」と言われて、それでやっと解散し、家に帰ると親から「もっと早く帰ってこい！」と叱られる子供時代を思い出しました。それはそれはとても楽しいものでした。

年上の誰かが決める、多少侮蔑を込めたあだ名もありましたが、多くは親が呼んでいる「みっちゃん」等が主流で、名前の呼び捨て（さん・くん・ちゃんをつけない）も多かったと思います。

仲間外れ、いじめはよくありましたが、その子が泣くと、年上のだれかが急に正義感ぶって、冒頭の言葉につながることも多く、現在のような陰湿ないじめはなかったと記憶しています。

その頃は車がほとんど通らず、道路上でよく遊んだと思いますが、低速自動運転社会では、郊外（田舎）が住みやすくなり、安いコストで暮らせるようになると、子育ても可能になり、人口が増え子供の数も増えると予測していますが、遊び場の用意が必要になります。⇒市街地の道路が老若男女の有効な遊び場になると考えています。

スペインのバルセロナ市のように（あるいは歩行者天国にも近い形にて）市街地の多くの道路で、郊外のほとんどの道路で、一般の自動車（法定速度）を締め出し、低速（6 km以下）の自動車・搬送車・ロボット等のみが走れるようにすると、足腰の悪い人や、重度の介護を必要とする人達（自動介護システム）で、一緒に楽しむことができます。

車より歩行者優先の街づくり バルセロナ「スーパーブロック」
＝車が入ってこれないようにし、地域住民のいこいの場とする。



基本的に地域住民しかいないので、逆に閑散とし過ぎて、賑わいが無い。(せっかくの便利で安全な空間を十分に生かし切れていない。足腰の弱い高齢者は歩くことができない・・・)

低速自動運転車で、郊外からもどんと、(年長者が連れてくる)幼児を含む子供も高齢者も、障害のある人もやってきて、また仕事を終えた親たちも合流して、一緒に遊び、一緒に食事をして、家族で、あるいは同郷のグループで、歓談をしながら(寝ながら、映画をみながら)ゆっくり郊外に帰宅をする。時間帯を区切り、低速自動運転車も通過できるようにする。

(子供たちは、車内で宿題に取り組み、年上の子が、できない子を教える。)

子供や高齢者・障害者を含む老若男女が集まり、よく遊び、また(良寛さんのように)子どもと大人とが一緒に遊ぶ場所が欲しくなると考えています。

ひとつには、バルセロナ市のように、一般車をブロックして、道路を低速自動運転車類のみにし、多くの老若男女が集う場所にし、アーケードのような、天井付帯にして雨風を防ぐのも一方ですが、以下のURLのようなユートピア棟の設定も必要になると考えています。

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_0a4bbcf7927f4354b7eb6765ccfe12ac.pdf

——6月26日のメール——

『デイビッド・ドライヤーマンさん(54)と妻のミシェルさん(54)、娘のブルックさん(17)は昨年9月、ある音楽祭に行ってモデルSに乗って帰宅していたところ、車が道路を離脱した。離脱した車両は、標識やガードレール、コンクリート橋の支持台に衝突し、家族3人が全員死亡した。

2024年式のこの車両には、テスラの走行補助システム「オートパイロット」とドライバーの監督が必要な自動運転ソフトウェア「FSD(Full Self-Driving)」が搭載されていた。』ですが・・・

これは、レベル4の実証実験を何十年実施しても、意味がないことを示唆しています。

なぜなら、(テスラの2024年の販売実績は約200万台なので)モデルSは50万台程度は売れていると考えられ、そこで頻発するわけではなく、めったに発生しない:1台/50万台を〇ヶ月間使用して発生した「超特偶発的誤作動」であり、再現がまず不可能であり、全く原因究明ができないからです。

事故被害者の遺族はニュージャージー州カムデン連邦裁判所に提出した訴状で、「欠陥のある設計のせいで車が走行車線を離脱し、緊急ブレーキをかけることに失敗した」と、主張しています。

しかしながら、テスラ社側から見れば、「ドライバーの監督責任」であり、もしも車がおかしな動作をしたら「とっさにハンドルを握り軌道修正し、そしてブレーキを踏み減速させる義務を怠った」と反論する余地があると思います。

大阪万博での「自動運転バスの暴走事故」原因を「ブレーキが利かなかった」と、頓珍漢な回答をされている大阪メトロさんのご姿勢には驚くばかりですが、原因不明のまま走行を続け(偶発的なエラーによる)死亡事故等が発生したら、いったいだれが責任をとるのでしょうか?(嘘の報告書を書いた人の責任か?)

詳細は、以下のURLのANNEX-3をご参照下さい。

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_111ce7f7953c479b8c4b30a6ec068f82.pdf

-----以下は6月24日のメール-----

正しい政治を目指した石丸新党は全敗、裏金問題の自民も議席数を減らし「都民ファースト」が都議の第一党のとなりました。「都内の全ての一般家庭の水道基本料金を4か月間無償化する」が奏功したと思いますが、この都民優遇策が、さらに東京一極集中を加速させるという懸念があります。

「低速自動運転と人が運転するモード切替車」では、都会・市街地の交通システムはそのままに(6時~22時は、低速自動運転車は、交通渋滞を招くので、走行しない。)し、田舎・郊外・過疎地での(とてもゆっくりですが)スマホで予約できるフレキシブル路線バス及びマイカーによって、確実に安全な移動が可能になり、様々なメリットが生じますので、以下に概要を紹介します。

1 田舎・郊外・過疎地の暮らしが各段に向上し、都市部集中の流れが変わる。
2 乗車した時点で、本人の居場所がわかり、**受け入れ先ではある程度の到着時間が読め、無駄のない複数の案件での各種の準備開始時間の設定ができる。**

例えば、市街地のAバス停から100mのところへ新規開店したB店があり、スマホアプリで、店舗情報を登録しておく、B店舗に行きたいと考えたCさんは「〇日△時頃にB店舗のDラーメンの大盛りが食べたい」と入力します。

スマホアプリからは、「〇日▽時頃にお宅の前を通る「〇X△号」に乗ってください。B店舗には30分~1時間前に到着の予定です。」と折り返しの連絡があり、Cさんが「それで確定して下さい。」という、スマホアプリからは、

「〇X△号の到着は±30分程度前後しますが、刻々と到着時間をお伝えします。B店舗に行くには、Aバス停で下車して下さい」という連絡が入ります。

一方で、B店舗は、当日までの予約状況と想定される予約なしで来る客を考慮して仕込み量を決めることができ、またCさん等がバスに乗車し、行き先のB店舗（バス停ではない）と告げた時点で、来店時間及び来店人数をあらかじめ数時間前に知ることができます。（スタッフ増員等の設定が可能になる。）

注：フレキシブル路線バスは、郊外（田舎）では、低速自動運転ですが、市街地の入り口で運転手が乗り込み、バス停ごとに停車する、従来の路線バスになります。（逆に郊外に出るときは、運転手は降車し、低速自動運転となる。）

-----以下は6月23日のメール-----

その昔、私の祖父は、新潟の片田舎から東京まで、3日かけて行ったという話を何度かしてくれて、その時は大変さのみが伝わってきておりましたが、今から思うと三国峠の山越えでの景色を堪能し、四季折々の変化等を満喫していたに違いない、と思います。なにせゆっくりした徒歩の移動でしたから。

低速自動運転の確実で安全な、トイレ休憩もある、とてもゆっくりした移動は、ビジネスにおいて、本人が今どこに居るかがすぐにわかり、PCネットワークやスマートフォンを駆使したテレワークが可能（喫煙個室設定及び予約システム必要）となり、新聞や雑誌を読み、資格試験などの勉強ができ、とても充実したものになります。

（読む機会が増え、再び雑誌や新聞がよく売れる時代になると予測しています）

また 低速自動運転の確実で安全な移動により「田舎に暮らしながら、都会で生活する」感覚で、郊外に住みながら、市街地で生活することができます。

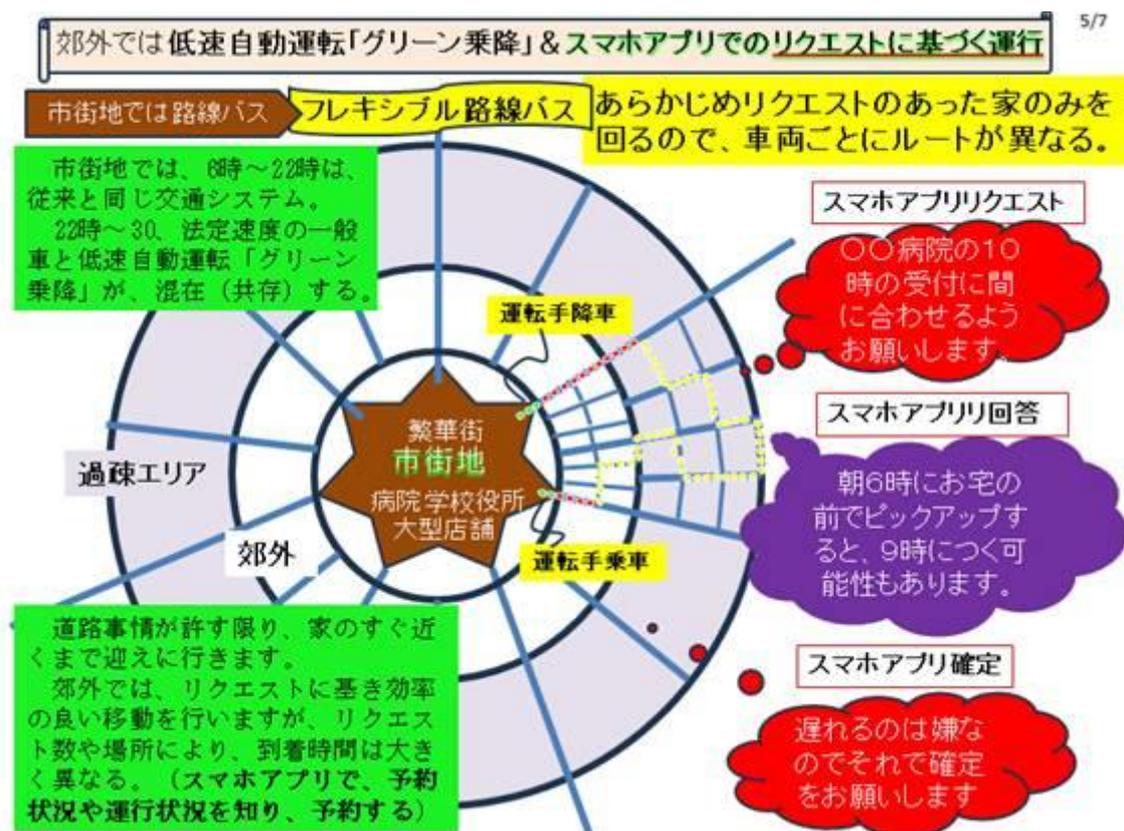
郊外から、深夜～早朝に行きやすくなり、市街地は深夜まで各種店舗が活性化し、また住みやすくなった郊外では、空き家問題が解消して、人口が再び増加すると考えています。

詳しくは、以下のURLのANNEX-6をご参照下さい。

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_111ce7f7953c479b8c4b30a6ec068f82.pdf

病院に行くときは、10時の受付に間に合うよう、6時頃のフレキシブル路線バスに乗るようにしている。(スマホアプリで予約)

バスに乗車し、〇〇病院と口頭でマイアバターに伝ええると、〇〇病院側は仮受付を受理し、スタッフの配置設定や各種の準備を行うことができる。(低速低速(6km)なので、到着までに時間がかかるが、来院が確実になり、到着時には十分な診察(手術)の準備ができており、待合室での待ち時間が大幅に縮小する。



早朝の街歩きは、6時までに車が郊外(低速自動運転可能エリアの駐車場)に出られる時間の設定をして、町(街)中を散策し、途中コメダ珈琲等の喫茶店等で、休憩がてら朝食を食べて、さらにカラオケ、映画鑑賞、観劇、気の合った仲間との会食、スーパー銭湯等でゆっくりしたり、また必要な買い物をしてから、駐車場にある車に乗り、帰宅する。

すなわち、駅から10km程の郊外に住んでいても、寝ながら移動し、5時半頃に街中にきて、車は先に郊外の安価な駐車場に移動し、途中あちこちに立ち寄りながらゆっくり歩き、あるいはバス・タクシーで移動し、朝食や昼食を食べ、場合により夕食も食べて、深夜に帰宅するようなこともできます。

終末まで、とても幸せ感のある「車のある生活」を送ることができます。

————「大阪メトロ様」&「先進モビリティ様」へのメール————

(レベル4の実証実験は、偶発性のエラーの再現ができず、実施の意味がない)

万博会場での自動運転バスの誤作動はとても深刻な事態です。なぜなら、再現するのが難しいからです。なぜ、再現が難しいか？それはシミュレーションによる念入りなバグだしを経て、さらに今までの実証実験でも発生していないと考えられるからです。(もし発生していたら、原因究明をしないと運用できない)再現しないので、原因究明ができない。

。 今回のような誤作動の原因が「ブレーキが作動しなかった」という、驚きのご回答ですが、私もフットブレーキ(パーキングブレーキ)をしたままで、車の運転をしたことがあります。一般的にブレーキ力よりもアクセルを踏む駆動力の方が大きいと考えられ、以下の状況ではないでしょうか？

1. ブレーキが利かなくても、動作指令がなければ、動かない。
2. ブレーキが利いていても、動作指令があれば、動き出す。

すなわち、動いているのが事実ですから、ブレーキの利き具合は無関係で、車に対し「動きなさい」という誤った指令が出たからではないでしょうか？

「動きなさい」という指令が偶発的に出されたと考えておりますが、例えば、エレベーター事故と同様に、その後何十年間(充電をくりかえしながら)放置しても動き出さないと考えられます。

(もし動き出す可能性があるとするならば)ログを取りながら、プログラム上にて、「マニュアル運転モードで、アクセルを踏む動作指令」⇒(少し車が動いた後に)⇒「アクセルを離して、ブレーキを踏む動作指令」⇒(車が停止後に)⇒「自動運転に切替え指令」⇒(○秒放置をして動き出さないか様子を見る)、を数週間～数か月間24時間繰り返すことをお勧めします。

しかしながら、他の偶発的な故障モードもあると考えられ、エレベーターの場合では、(単機能なので)センサーを追加し「乗りかごがこなければ、ドアが開かない」「ドアが開いているときは乗りかごは移動しない」を二重の確認を行うことで、解消されますが、車の場合は動作が複雑であり、種々の故障のモードに対してダブルチェックを行うのは難しいと考えています。

結論としては、何十年もの間いくらあちこちでレベル4の実証実験をしても、まれに発生する「偶発性の誤作動」の再現が難しく、原因究明ができないがために、意味がない(とても危険で実用化ができない)ものになります。

PCで動作しなくなった状態を再現しようとしても、まず不可能です。なぜなら、膨大な時間をかけてバグだしをし、またユーザーの指摘で不具合が解消されるからですが、問題は偶発性のエラーであり、再現しないので原因究明ができません。

実証実験を何十年やっても意味がない

『今年4月、万博会場と駐車場を結ぶ自動運転バスが停車中に動き出し壁に衝突した事故について、大阪メトロが原因と対策を発表しました。

事故を起こしていたのは、舞洲にある来場者専用の駐車場と万博会場を結ぶパーク&ライドの自動運転バスです。博覧会協会などによりますと、4月28日午後、舞洲の駐車場に停車していたバスが動き出し、高さおよそ50センチの壁にぶつかっていました

大阪メトロの報告によりますと、自動運転システムは、ネットワークシステムからエラー情報を検知した際は、送受信をリセットして初期化するようプログラムされていますが、この際の「設定ミス」があったことから、車両側でデータを受信できない状態となっていました。

一方、システム側は、いつまで経っても車両側から「リセット完了」という応答がないため、何度も送信を繰り返すことになり、送信された大量のエラーデータで通信が阻害された結果、車両側で、パーキングブレーキを作業するよう出した情報も阻害されて伝わらず、パーキングブレーキが作動しなかった結果、車が動いて壁にぶつかった、ということです。』ですが・・・

1. 停止状態から勝手に動き出したのは、ブレーキが作動しなかった問題ではなく、まず、発進の誤指示が出されたからからではないでしょうか？

2. 通信で、自動運転を制御していたのでは、通信エラーの影響で誤作動をする可能性が高くなり、少なくとも車自体にAIが組み込まれ、自律型にすべきではないでしょうか？

3. エレベーター事故（乗りかごが来ていないのにドアが開く、ドアが開いたまま乗りかごが移動する）は、再現テストを何十万回以上実施しても再発することではなく、原因不明のままですが、自動運転もまったく同様で、頻度は少ないものの、再現しない事故が発生（原因不明）するので、事故故障と付き合う（*）怪我をしない、低速にすべきです。

注：事故故障と付き合うとは、我々が日常的に経験している、自動販売機にて、一回目コインが戻されてきても、二回目でOKになることが多く、またPCやスマートフォンで、電源を入れなおすと正常に作動することがほとんどで、自動運転も誤作動と日常的に付き合い怪我やダメージのない低速にすべきです。

例えば、本ケースの場合、再現テストをしようと、何年間も放置しても、勝手に動き出すことはなく、それは自動運転の切り替え作業を繰り返しても変わりません。なぜなら、運行するまで何千何万と繰り返された、事前テストで問題がないからです。

「低速自動運転と人が運転するモード切替車」のコンセプト・考え方・位置付け等を分かりやすく解説します。（以下のURLを、ざっと目を通してから以下の文章を読み、再度以下のURLを詳しく読まれ、再度以下の文章を読まれると理解が深まります。）

https://www.garden-field.com/_files/ugd/954e39_111ce7f7953c479b8c4b30a6ec068f82.pdf

1. 現行の交通システムを踏襲し、道路などの大幅な変更を必要としない。
2. 現行の車社会を踏襲し、「低速自動運転と人が運転するモード切替車」を投入しても、何ら混乱が生じることなく、互いに親和性のあるものにする。
3. 市街地では「電車」「バス」「タクシー」「自家用車」等が、バランスよく機能しており、6時頃～22時頃での変更を必要とせず、現行の交通システムをそのまま踏襲する。
4. 市街地の22時～30時は、公共交通機関が極端に減少あるいは皆無となるので、無人低速自動運転車を「グリーン乗降」で運行する。
5. 交通の往来が少ない郊外では、24時間、低速自動運転車を「グリーン乗降」で運行する。（今まで、深夜の移動は考慮していない生活パターンですが、家で寝るのも、車内で寝るのも同じと考えれば、早朝の御来光観光、登山、釣り、各種スポーツが活性化すると考えています。）

6. 乗車の継続性が必要なので、郊外から低速自動運転で、市街地に入る直前で、運転手又は運転代行者が乗車し、法定速度で運転する。（郊外に向かうときには運転手又は運転代行者は下車し、低速自動運転「グリーン乗降」で運行）
7. 駅まで自家用車に乗り、そのまま乗り捨てられる感覚を必要としているので、河川敷等を利用した低料金の駐車場までの、低速自動運転車の優先道路や専用道路を設定する。（資料の P6 をご参照）
8. 郊外での公共交通機関の縮小に対応するため、低速自動運転「グリーン乗降」で、運行する。ただし、郊外から市街地に入る直前で、運転手又は運転代行者が乗り込み、マイアバターからの細かな口頭ナビを受けながら、法定速度で運転し、最終目的に到達する。

注：低速自動運転「グリーン乗降」とは、スマホアプリで、24 時間の全ての車の到着時間を知り（その場所での到着時間が近づけば近づく程より正確になる）、路上で待ち、呼び止めて乗車することができる。

また車内ではヘッドフォン&マイクで、マイアバターと母国語で会話し、下車場所を伝えると、寝ていても、下車位置 5 分前で起こしてくれる。

さらに、トイレ休憩を伝えると、もよりのコンビニや公衆トイレで停車し、トイレが終わるまで待っていてくれる。（だから、より時間がかかりますが、テレワークをしたり、勉強をしたり、お酒を飲んだり、寝たりとゆったりと移動を楽しむことができます。**スローライフのススメ。**）

注：運転代行者は、講習を受けた運転免許証所有者なら、誰でも登録でき、例えば、基本料金千円＋時間給を設定し、「国＋もよりの自治体＋受け本人」で支払う感覚ですが、例えばディサービスへの送迎が大幅に減る（＝元気な人は、低速自動運転で行く）ので、その分を運転代行者に支払うことができ、割と高めな給与設定ができると考えています。

川崎市宮前区：ガーデンフィールド株式会社 代表 廣田祐次

ホームページ：<https://www.garden-field.com/>

メール：hirota.yuji@garden-field.com 電話：090 - 5203 - 8627

第二メールアドレス：tarou177jp@yahoo.co.jp

（第一は調子が悪く、返信は第二アドレスへ：tarou177.jp@yahoo.co.jp）
