

## 第2回自動物流道路検討会 議事要旨

日時：令和6年3月28日（水）13：00～15：00

出席委員：羽藤英二委員長、淡路武彦委員、小幡純子委員、加藤弘貴委員、高岡美佳委員、兵藤哲朗委員、北條英委員、前川利聡委員、若林陽介委員

### 【議事】

- (1) 物流事業者へのヒアリング（ヤマト運輸株式会社・日本通運株式会社）
- (2) 全国の物流量の現状について
- (3) 全国の交通量の現状について
- (4) 物流の各モードの現状と特徴について
- (5) JR貨物グループが取組む「モーダルコンビネーション」（JR貨物）
- (6) 搬送技術について
- (7) フィジカルインターネットについて
- (8) スイス地下貨物法等について

### 【委員からの主な意見】

#### ■想定ルートについて

- 想定ルートの設定は、目的を何に設定するのかわで大きく変わる。ドライバー不足対策やトラック交通量の減少・CO2排出量削減とするならば、トラックが大量に走行している東名阪がターゲット。また、地方部でのドライバー不足解消のために地方の拠点間の輸配送を自動物流道路が担うことや、モーダルコネクトの観点からJR貨物と連携できる区間も想定できる。早めに実験線区間を設定し、規格決定やオペレーションの試行が必要。
- 物流事業者各社で拠点戦略が大きく異なっているので、ユーザーニーズを踏まえた拠点の設定は難しいが、自動物流道路が効率的であれば、事業者ものってくるのが期待できるだろう。
- 規格化の可否の観点から BtoB、BtoC のいずれの荷物を対象とするのか検討が必要。

#### ■搬送技術について

- 自動物流道路が運ぶ荷物は、規格化・パレタイズ化されていることが必要。標準化は長年議論されているが実現できていない。自動物流道路の実用化に向けて、搬送サイズ決定を急ぐべき。その際、どの程度の荷物をカバーできるか考えるというのもあるが、むしろ道路側から、サイズを決めた方が進みやすいというのものもあるかもしれない。

- 搬送機器をどのようなものにするかによって、対象とする貨物も異なってくる。小ロット・多頻度の輸送が行われている実態から、搬送技術を小型のものとするのはマッチするのではないか。

#### ■その他

- スイスの地下物流システムの効果として、道路の修繕の削減が挙げられている。日本もトラックが道路を走行すると路面が傷むので、同様に、道路の維持管理にも効果が期待できることは重要なポイントと言えよう。

#### ■今後の進め方について

- 想定されるルート・拠点を設定した上で、スイスの例も参考にしながら、荷物のキャパシティ・需要を試算して試みる必要がある。コスト（建設費）についてはまだ出されていないので、明らかにしていく必要がある。

#### 【ヤマト運輸・日本通運・JR貨物の主な発言内容】

##### （ヤマト運輸）

- 東京—大阪間が物流量が多い典型例であるが、その他の区間でも、全国どこでも自動物流道路を使いたいと思うが、物流全体を考えると東京—大阪間での設定が効率的だと思う。本格運用の前に実験を実施するのであれば、どこで実施する場合でも積極的に参加したい。標準化が長年進んでいないが、自動物流道路が前進するきっかけになれば良いと思う。
- 積み替え拠点について、京都の城陽に商社が作る拠点をイメージとしたようなインターチェンジに直結するような位置にあり、広いものが機能を発揮しやすいと思う。また、水素ステーションなどがあると付加価値を高められる。

##### （日本通運）

- 鉄道ダイヤには限界があるので、自動物流道路がそれを補完していくものになることを期待している。さまざまな輸送モードへの対応が理想だが、全てのユーザーニーズを網羅するのは難しいと思われるので、現行の輸送モードやツールを補完する、より具体的なメッセージが今後打ち出されてくれば、各事業者にも活用されていくのではないかと考えている。

##### （JR貨物）

- 鉄道輸送と自動物流道路が補完しあって、相乗効果で物流の最適化をサポートしていただけるものになるとよい。そのためには物流結節点の整備が重要となる。運行や結節機能のオペレーションにかかる当社の一定の知見など、今後の検討にも生かしていきたいと考えている。