

第3回自動物流道路検討会 議事要旨

日時：令和6年5月14日（火）14：00～16：00

出席委員：羽藤英二委員長、淡路武彦委員、加藤弘貴委員、高岡美佳委員、北條英委員、前川利聡委員、味水佑毅委員、若林陽介委員

【議事】

- (1) 物流事業者へのヒアリング
(株式会社味の素・アサヒグループジャパン株式会社・アマゾンジャパン合同会社)
- (2) 需要について
- (3) 物流拠点について
- (4) 高速道路空間を活用する場合の主な論点（NEXCO中日本）
- (5) 施工技術について
- (6) 建設・運営のスキームについて
- (7) 実験線について
- (8) 中間とりまとめ構成案について

【委員等からの主な意見】

■コンセプトについて

- 鉄道と自動物流道路が一体となって共同輸送するカーボンニュートラル型の物流プラットフォームを構築していくことが、自動化時代・CN時代に求められている。ドライバー不足対策に加え、環境対応、BCP等の全てが組み合わさって実現できるのがよい。
- 自動物流道路の目的を設定する際は、投資の仕方という意味で、課題解決だけでなく、価値の提供・価値の維持ということも重要になるのではないかと。
- これまでは民間の力の最大限の発揮と言っていたが、政府のリーダーシップで民間があわせにいくようなインフラにしていく重要な局面にある。

■実験線について

- 実験線を実施することは非常に重要であり、期待している。少しでも見える化していくと世の中の期待も高まるのでアピールすべき。実験により標準化も進むのではないかとと思うので、規格を明確にすべき。
- リニアのように実用の第一段階になる場所で実施することがよいと思う。結節点としては鉄道・港もあることを踏まえ、内容を詰めていくべき。

■標準化について

- 標準化が先かインフラが先かという議論がありなかなか標準化が進んでこなかったが、自動物流道路が標準化にけりをつけるきっかけにすべき。それが国際競争力を高めることにもなる。行政の側から荷姿をきっちり決めるのが一番良い。

- 自動物流道路の拠点では標準化された荷物を集めるようにしてスムーズに自動物流道路につながべきであり、強力に標準化を進めることが必要。
- T11型パレット（1.1m×1.1mサイズ）の一段積みなのか、二段積みなのか、ロールボックスパレットを対象にするのかなど、ユニットロードのイメージがクリアになると良い。

■自動化技術・施工技術・費用・スキームについて

- 荷姿を決めることはもちろん、自動物流道路でどの程度の処理能力が必要になるのかということを検討していくべき。
- 施工金額は多大な投資になるので、理解を求めていくことが必要。また、どのようにビジネスモデルとして持続可能なものにしていくかが重要。

■今後の進め方について

- 建設コストの見積りの数字をキロ単位で出してほしい。信頼性のある数値を出していくことが大事。また、トラックドライバー何人分、低炭素にどれだけ貢献できるという数値も出して、具体的な推進力に変えていくべき。

【ヒアリング事業者の主な発言内容】

- ものすごく自動物流道路に期待している。場合によっては、配送拠点・ネットワークの再構築が考えられる。全体の観点からは個社の物流量が多い区間ではなく、複数の企業が輸送している区間が自動物流道路の対象になると良い。自動物流道路の目的として人手不足は外せないし、標準化をぜひ進めてほしい。自動物流道路内だけでなく全国で標準化が進む。
- 自動物流道路の構築に協力したい。工場間の輸送で自動物流道路を活用したいが、規格についてT11型パレットと同程度の輸送量のあるT9型パレット（1.1m×0.9mサイズ）も使用できるようにしてほしいのと、重量物についても取り扱いができるような設計にしてほしい。
- 自動物流道路の構築について、大きな期待をしており、ユーザー希望企業として企画や設計段階からニーズを反映いただけるよう協力したい。ルートについて、東名阪や関西—九州間の長距離運行ルートや、渋滞回避の観点から関東・関西の首都圏内側に向けた域内を検討してほしい。