

第4回自動物流道路検討会 議事要旨

日時：令和6年6月21日（金）10：30～12：00

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、兵藤哲朗委員、前川利聡委員、味水佑毅委員、若林陽介委員

【議事】

- (1) 効果等の試算について
- (2) 荷物の規格について
- (3) 中間とりまとめ案について

【委員等からの主な意見】

■コンセプト・中間とりまとめ案について

- 完全自動化により人的リソースの制約を離れると、小口、多頻度輸送が可能となる。それにより省スペースで自動物流道路を実現でき、安定輸送につながる。また、自動物流道路に輸送と保管を統合したバッファリング機能をもたせることにより、物流需要の平準化が可能となり、物流全体の効率化が実現できる。この2点を自動物流道路で実現できるようにすべきである。
- 自動物流道路のポイントは、低速ではあるが、バッファリング機能があり、24時間使えるツールがあることで、需要を平準化すること・効率化していこうというもの。荷主の行動変容を起こすことも出来ると考える
- これまで物流のためだけのインフラはなく画期的なこと。もっと打ち出すべき。
- 競争を全て否定するものではないため、全て政府の主導でいくというような表現にならないよう注意すべき。
- カーボンニュートラルに資するなどの観点から公共性の高いプロジェクト。政府が自ら仕組んでいくプロジェクトであり、民間がのりやすいインフラという表現をしていくべき。事業者の需要とマッチし便利だから使う、環境にも良いという好循環を打ち出すべき。国民にとって全体最適が望まれる
- 積み替え拠点が自動物流道路のポイントになるため、どのような形としていくかこれから考えていくべきであり、課題としてもう少し強調すべき。
- トラックドライバーが夜間長距離走行で行ってきたことが、発着拠点からの輸送に変えることができ、かつ普通の時間で仕事ができるようになることも期待できるインフラである。

■効果等の試算について

- 3つの品類による試算は妥当かと思うが、自動物流道路により、現在の東名・新東名高速道路の交通量を比較してはどうか。また、貨物量については、JR貨物の東海道の荷物量と比較してはどうか。

- 幹線輸送では大ロットで運んでいる傾向にあるので、転換率の設定はどうパレット輸送に変わるかを踏まえて検討が必要。また、積載率も幹線輸送では40%よりも高い。試算の精度を高めていくことが重要。
- 拠点の機能について、バッファリング機能をどれくらいもたせるか、既存モードとの連結の観点からスムーズになるよう具体化していくべき。拠点周りで渋滞が発生しないよう、設置場所については慎重な検討が必要。
- 例えば東京—大阪間だけでトラックに積み替えをしたら両端で相当な渋滞が起きるが、速やかに鉄道貨物輸送に結節する部分を作れば拠点が全国に分散するため機能するのではないかと考えている。結節点の共通化も含めて、一体となった共同運営の視点を持たせるとよい。
- 車頭距離について、トン数で計算しているが、1台の搬送車両でいくつのパレットを輸送するかが重要になるため、補足的に追加の試算をすることも有意義ではないか。

■荷姿について

- 標準的な荷姿を示したことは重要であり、イメージがわく。この規格を元に議論を行っていくことで物流の標準化が進んでいくことを期待。この規格をどう運用するかが今後の課題。
- 道路線形を考えると30km/hは結構早いので、高さの1800mmは横揺れなど輸送安定性の観点から検証が必要。実際の荷物のやりとりを考慮すると、1パレット単位で運ぶ方が効率的になるのではないか。
- 線形の留意は確かに重要である。一方でトラックは80km/hで走っている。30km/hのAGVがどの程度不安定なのか、スイスのように2パレット単位にしたほうがよいかなど、技術的な検討が重要である。
- 1つの最小ユニットとして、提示いただいた荷姿は現実的な姿かと思う。拠点の出入りでトラック単位で同じものが出ていくのかバッファリング機能で違う形が出ていくのかによって必要となる拠点の機能が全く異なるため、検討していくべき。タグが付いていればいかようにでもできる。
- これから具体的な荷姿や運び方を議論するにあたって、鉄道のようなエネルギー効率が優れた輸送システムなどカーボンニュートラルの観点を持ちながら、どのような動かし方が最適であるかの検討を進めるべきと考える。