

第6回自動物流道路検討会 議事要旨

日時：令和6年10月3日（木）10：00～12：00

出席委員：羽藤英二委員長、小幡純子委員、杉井淳一委員、高岡美佳委員、兵藤哲朗委員、北條英委員

【議事】

- （１）今後の進め方について
- （２）事業者へのヒアリング
 - ・株式会社ダイヘン
 - ・日本物流システム機器協会
 - ・三菱地所株式会社
 - ・野村不動産株式会社
- （３）マーケットサウンディングの実施について

【委員等からの主な意見】

■今後の議論の進め方について

- マーケットサウンディングは、都市開発でもよくつかわれる手法。マーケットサウンディングを通じて、自動物流道路について具体的な諸元の特定につながっていくはず。2027年度までの実験に向けても、技術開発の検討を進めていくことが重要。
- 自動物流道路ではバッファリング機能がポイントになると思うが、平面で考えるとかなりのボリュームが必要になるため、多段積みなども含め、よくよく検討していくべき。
- 現在の商習慣では、翌日配送が一般的となっており、需要を考えるとときには、リードタイムも含めて検討していくべき。また、自動物流道路へかなりの量の荷物を運びこむことになるため、拠点へのアクセスについても重要となる。

■マーケットサウンディングについて

- 自動物流道路における物流の機能として、輸送、保管、包装、荷役、流通加工、情報のうちどのようなものを担わせるのか、どこまで対応するのか、を明確にしておく必要。
- 事業スキームについて、民間資金が前提ではあるが、公的なサポートも必要という意見は出ると思う。建設費が高いと利用料が高くなるのではないかという意見を言われることがある。
- 人手不足で、工場が建てたい時期に建てられないのが現状。民間企業で建設を担うのは厳しく、国がある程度の主導権を握ったほうがよいという意見もありうる。それぞれ専門性のある分野の企業から幅広く意見をもらう必要がある。
- 拠点の整備はかなりの時間を要するし、どのような制度にするかという問題だけでなく、地域の土地利用計画や合意形成も非常に重要となる。既存の拠点を有効活用するのも良いのではないか。また、バッファリング機能の資料ではトラックへの積み替えを前提としているが、鉄道、港湾との結節も発展性があるのではないか。

- 搬送スピードが 30km/h となると、現状のリードタイムの 3 倍となるため、荷主がどう思うか。また、バッファリングレーンがなければ、断面も小さくできるはず。条件にこだわらず、柔軟に考えていくべき。
- 自動物流道路は非常に大きなインフラであり、長期の構想となるため、固定資産税の問題も出てくるので、リニアや（独）日本高速道路保有・債務返済機構と高速道路会社などの他の事例も勉強していくべき。また、自動物流道路の諸元については、民間事業者からの意見を踏まえ、柔軟に検討していくべきであり、様々な意見から自動物流道路の具体的な形が浮かび上がってくるのではないかと。
- マーケットサウンディングを通して民間事業者の関心を確認することができれば、SPC の組成に向け、具体的なイメージが出てくるのではないかとということも期待したい。

【ヒアリング事業者の主な発言内容】

- 走行中給電は、車両開発コストやインフラ面、メンテナンスの負担も少なく、自動物流道路へのメリットが大きいと考えている。
- マテハンは、荷物の保管の方法やどのような機器を使うかにより、処理能力が変わるが、現在の試算をもとに考えると、更なる技術開発が必要。
- 自動物流道路と物流拠点の連携により、シームレスな輸配送の実現が可能になると期待している。
- 自動物流道路の仕様を具体的に示してもらえると、具体的な連携の検討ができる。そのためにも、まずは PoC を実施することが重要と考える。