

第8回自動物流道路検討会 議事要旨

日時：令和7年3月6日（木）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、兵藤哲朗委員、
北條英委員、味水佑毅委員

【議事】

（１）事業者へのヒアリング

（インフロニア・ホールディングス株式会社、Cuebus 株式会社）

（２）マーケットサウンディングの実施結果について

（３）今後の進め方について

【委員等からの主な意見】

■マーケットサウンディングについて

- マーケットサウンディングの結果を見ると、新たなイノベーションが生まれ、これまでの事業とは異なり、非常に財政効果も高い事業になりそうな印象。
- 通信に関しては、自動運転の通信技術の仕組みと合わせていくのか、複線化していくのかという観点でも検討をすべき。搬送機器のスピードを上げると電力消費が多くなるため、カーボンニュートラルも踏まえて検討していくべき。荷主のニーズに答えて、早く届けるのも大事だが、技術開発的に、速度向上の余地があるのかどうかという点も詰めていくのが大事。

■実証実験について

- 慎重になりすぎることなく、実証実験は出来るだけ速やかに行っていくべき。国土技術政策総合研究所の施設が使えると良いのではないかな。また、今回ご提案いただいた機器も含め、同じスペックで複数種の機器を用意し、一定の予算内で実験を行ってもらえば、公平な比較ができるのではないかな。

■官民協議会について

- 官民協議会については、協議の当初からユーザーとなる事業者を巻きこんで議論を行うべき。新たな物流システムということで、各事業者に変えていってもらう部分もあるが、最終的に各事業者が利用できないようなものにならないよう留意が必要。
- 自動物流道路は長期に渡る構想であり、リードタイム含め、将来の物流の商慣行の在り方を見据えた議論を行うべきである。また、開発される技術については自動物流道路内のみならず、既存の物流施設などでも普及するよう進んでいくと良い。
- 物流の2024年問題に対し、各事業者側の対応はまちまちだが、全体としてはリードタイムを長めに持つ風潮は生まれてきている。一方で、東京—大阪間の貨物について、浜松あたりで一度中継することで、これまで通りのリードタイムで運ぶという動きもある。価格帯含め、競合関係が課題となっていく。
- 官民協議会の設置までに、これまで新技術の導入で成功してきた事例、例えばETC 開発組合やJR 東海のリニアの例を勉強して、活かしていくべき。また、競合するような事業者にとどのように参画してもらうかなどは留意が必要。

■その他について

- 自動物流道路の需要として、トラック輸送からの転換が考えられる。運送事業者、宅配事業者、EC 事業者などの既存事業者が利用できるよう、リードタイムが重要となる。自動物流道路が時速 30 キロで運べばトラックの 3 倍のリードタイムを要するため、輸送が遅れてもよい荷物がどの程度あるのか慎重にみる必要がある。シミュレーションについては、現在の物流のリードタイムも考慮して行っていくべき。それが技術開発の目標にも繋がっていく。
- JR 貨物でもトラックと JR 輸送用コンテナの間にパレット単位の積み替えの自動化・省人化を検討中。自動物流道路との連携により、シームレスな輸送モードの結節、カーボンニュートラルの観点で貢献できると考えられる。

【ヒアリング事業者の主な発言内容】

（インフロニア・ホールディングス株式会社）

- 建設現場では、セグメントの搬入について全自動で行うような仕組みを既に導入している。搬送物の重量が異なるため、一部技術開発が必要ではあるものの、自動物流道路で求められている技術と親和性があるのではないかと。

（Cuebus 株式会社）

- 当社ではリニアモータによる次世代物流システムを開発し、既に導入済み。また、現在、時速 50km、積載量 1 トンとなるよう開発に取り組んでいる。実証実験を行う際、搬送機器の速度を時速 50km とするためには、延長 500m～1km 程度以上ある実験フィールドが想定される。