

第9回自動物流道路検討会 議事要旨

日時：令和7年5月28日（水）15：00～17：00

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、杉井淳一委員、
兵藤哲朗委員、北條英委員、味水佑毅委員、若林陽介委員

【議事】

- （１）事業者へのヒアリング
（鹿島建設、大成建設）
- （２）自動物流道路の実装に向けたコンソーシアムについて
- （３）自動物流道路の実装に向け整理すべき制度的な論点（道路法）
- （４）最終とりまとめ骨子（案）について

【委員等からの主な意見】

■コンソーシアムについて

- 79社参加していて、色々アイデアが出ると思うので、コンソーシアムでの議論内容も最終とりまとめには盛り込んでほしい。今後も多くの人を巻き込んでいくべき。
- コンソーシアムでは各企業が様々な意見を言うと思うが、どこで妥協点を見つけるかということにフォーカスしていくべき。

■道路法について

- 道路のあり方は時代や社会経済環境によって変わっていくもの。現在、道路は様々な役割を持たせる方向になっており、自動物流道路を道路として整理してもよいのではないかな。また、自動物流道路の整備には多くのコストがかかるため、コンセッションのような形にするのかなど、スキームについては議論が必要。
- 完全自動化された物流倉庫では昼間ライトを点けていないことなどを考えると、自動物流道路も非常に簡易な構造で良いのではないかなと思う。また、空間の利活用が可能であれば、共同溝のような形や防災機能の付加なども検討すると良い。
- 仮に大深度で自動物流道路を整備したような場合でも道路附属物として整理可能なのかな。制度面においてもしっかりと整理しておくべき。また、自動物流道路は、物流機能のうち保管・荷役・輸送の機能を果たすため、料金徴収について法的な位置付けを検討していくべき。

■最終とりまとめ骨子案について

- 最終とりまとめに向けては、自動物流道路により現在の社会課題を解決するということも大事だが、21世紀後半に向けた新しい輸送モードであることや、長期的な物流課題の解決策となるということを打ち出すべき。そのため、東京から大阪間のみならず、全国的な広がりを考えても良いのではないかな。また、東京—大阪間での整備を考えると地下活用が優位かもしれないが、地方部での整備の場合は地上の活用や1車線を物流専用にすること等も考えられるのではないかな。

- インフラの利活用により、収益を上げるというのは新しい発想かと思う。マーケットサウンディングでは民間企業から国の関与が無ければ困難という意見が多かったが、既に有料道路制度などもあり、ＪＲ貨物との連携によるネットワーク効果を引き出すような仕組みも含め、Win—Winとなるスキームを構築していく必要がある。
- コンソーシアムで実験の話をしていくということだが、民間企業からも実験フィールドについて提案をもらい、身近なところで実感し、ビジネスモデルなどを議論できるような環境を構築できると良い。また、実験で異なる技術を競争させつつ、協調的にネットワークエリアを構築していく機運を高めるといったようなことを盛り込んで欲しい。
- 時速 30 キロにとどまるならば、想像した長距離の貨物のマーケットが当てはまらないのではないかと。中短距離のマーケットを狙うということの議論も深めていくと良いのではないかと。
- 将来の効率的なメンテナンス、維持管理については盛り込んでほしい。無人での搬送を想定している中、トンネルのメンテナンスのために人が入るとするのは現実的ではなく、できる限り自動化、長期持続可能な維持管理という点にも留意すべき
- 工期、速度を考えるとどのような需要が予測されるのかを報告書には記載すべきではないか。物流ではＱＣＤＳが求められるため、非常に重要な観点になる。
- 制度を考えると、貨物自動車運送事業法の適用があるのか留意が必要。また、自動物流道路の拠点の機能を高度化すると、現在、宅配事業者が整備している物流施設に機能が似ていくため、民業圧迫になる可能性に留意すべきであり、国土交通省内の他部局とも連携が必要。
- 他モードとの競争の点も大事だが、既存の鉄道との組み合わせでどのように生かしあうのかなど、トータルで考えたときに次世代の最適な物流システムをどのように構築していくかという視点を入れて欲しい。また、東京—大阪間を基本としつつも、早期に効果を発現させるような他の区間や効率的な輸送手法など、コンソーシアムでも議論が進んでいくと良い。
- 自動倉庫やコンベヤについては現在ＪＩＳ規格があり、標準化が図られている。ＪＩＳ規格は毎年見直し行われており、自動物流道路の搬送機器についてもＪＩＳ規格化などを検討していくべきではないか。
- 現在、次期総合物流施策大綱の議論が開始されており、国際競争力の強化が１つの方針として議論されている。自動物流道路も海外展開が可能なツールの１つになっていくのであれば、そちらの議論も取り入れていくのが良いのではないかと。

■その他について

- 地下で構築するという話が具体化していけば、有事への対応という議論が必ず出てくるので留意すべき。

【ヒアリング事業者の主な発言内容】

(鹿島建設株式会社)

- 自動物流道路の整備については、土工部、橋梁部、トンネル部のいずれの整備においても課題があり、地質等を含めた現場の環境も踏まえつつ、整備形態を検討していく必要があるが、現時点の検討では地下利用による整備が比較的優位ではないかと考えられる。

(大成建設株式会社)

- 土工部、橋梁部、トンネル部のいずれの整備においても課題があり、大深度長距離トンネルによる整備を提案する。工事期間中に電気通信設備等の重要なインフラ設備や一般車両の高速道路通行に影響を与えない、天候や繁忙期の交通量増加などに工事の進捗が左右されない、既存設備の移設・用地取得が不要、特に新東名では地質調査済みというメリットがある一方、土工部での整備と比較し、工事費が高額・掘削残土の発生といったデメリットが考えられる。