

第10回自動物流道路検討会 議事要旨

日時：令和7年7月31日（木）10：00～12：00

出席委員：羽藤英二委員長、淡路武彦委員、重田雅史委員、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、味水佑毅委員

【議事】

- （１）コンソーシアムにおける議論について
- （２）最終とりまとめ（案）について

【委員等からの主な意見】

■最終とりまとめ（案）について

- 自動物流道路がどれくらいの需要をとりこめるのかは課題。また、東京－大阪間の物流量は全国の約10%ほどで、試算の数値は供給過剰となることも考えられる。最初は技術的に容易な低速度で早期に実装し、技術開発に伴って高速の機器に入れ替えていく等将来的なサービスレベルの向上が可能なインフラとしておくという可能性もあるのではないか。
- 道路は多目的で多用途なものとして発展していくべきで、自動物流道路はまさに道路の枠を広げる取組。耐久性や管理コストも含め、持続可能なものとしていくことが重要。
- 標準仕様パレットについては統一することが大事。一方で、特に飲料やビールのパレットサイズには留意が必要。
- 幹線のドライバーはラストマイルよりも早く減少すると言われており、幹線輸送にフォーカスして物流を持続可能なものとすることは重要。今後は、大手事業者が幹線輸送に参入してくる可能性もあり、他モードとの競争の中でどのような荷物を集めれば事業として成立するか、将来予測も含めて引き続き分析が必要。
- 総合物流政策大綱での議論や地球温暖化対策計画にも留意しつつ、物流と道路を結び付けたインフラ戦略を描くべき。
- 物流の労働生産性の低さをどう解決するかは課題。日本の物流業界は、非常にレベルが高い輸送を提供しながら、マネタイズが不十分である。商習慣として行っている荷卸しを含めてマネタイズできるようにになれば、労働生産性は上がっていく。自動物流道路は、物流のゲームチェンジャーになれる可能性を秘めており、標準化や需要の平準化など、日本の物流が目指すべき新しいバリューを生み出せるようにしていくべき。
- 東京－大阪間は貨物量が一番多いが、ドル箱となっており運送事業者と激しい競争になるのではないかと。ビジネスモデル分科会の検討事項として、料金設定をどうするのが一番大きな課題。
- 東京－大阪のみならず、例えば羽田－成田間の航空貨物輸送など、他にも需要のポテンシャルがある区間があるのではないかと、ニーズがあると新しいアイデアが出てくると思うので、マーケット分析を行っていくべき。
- 自動物流道路のマーケットは昼間の中距離のポテンシャルがあるのでは。自動運転トラックとのすみわけについても重要。

- 搬送機器の技術開発について、利害対立する部分もある中で、いつ、どのように決定していくのか決める必要がある。前提条件を決めてもらえれば、メーカー側は対応できる。技術開発には時間がかかるので、早めにベンチマークを決めてほしい。
- 各輸送モードの特性を活かしたモーダルコンビネーションが重要。シームレスな物流ネットワークの構築、カーボンニュートラルの観点から鉄道の果たす役割があると考え。実証実験を通じて、課題をつめていくということで、弊社としても連携できる部分は協力していきたい。
- 自動物流道路への期待の声を作っていくのは重要。自動物流道路を世の中のムーブメントにしていくなかで仕掛けを工夫し、技術革新の進捗や実現に向かっていくことをアピールしていく必要がある。こどもにとっても夢がある。次の国土の基盤を作ってほしい。