

第11回自動物流道路検討会 議事要旨

日時：令和8年3月26日（木）13：00～14：30

出席委員：羽藤英二委員長、淡路武彦委員、小幡純子委員、重田雅史委員、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

【議事】

- (1) コンソーシアムにおける議論について
- (2) 来年度の進め方について

【委員等からの主な意見】

■各分科会について

- 貨物の時間帯特性の分析は、現在の物流実態を明らかにし、自動物流道路のビジネスモデルを具体的に検討するうえで大きな進歩。
- 搬送機器・荷役機器の仕様・開発目標を設定していくうえでも、インフラの基本的スペックならびに資金計画を含むビジネスモデルの提示は重要。
- 実際の事業においても、当初想定していた工事費・工期が地質や施工条件によって変わっていくことはあるものであり、ある程度幅を持った形で事業シミュレーションをすすめていく必要がある。

■需要試算について

- 将来的な物流のあり方として、今の商慣習でのリードタイムではなく、遅くても使えるものであれば使う、という考えもあり得るのではないかと。また、自動物流道路で見込める荷物というのは、鉄道などの違うモードとなる他の輸送機関が扱いたい荷物と重複、競合する可能性もあるため留意が必要ではないかと。
- 試算の前提としている300キロ以上の輸送を対象とすると考えると、メーカーの社内輸送が該当してくる。社内移動であればリードタイム制約は少なく、社内調整である程度コントロール出来るので、自動物流道路の対象となってくるのではないかと。

■KGIについて

- 荷物の動きを踏まえ、どの指標がボトルネックとなるか見極めつつ、全体のアーキテクチャを考える必要がある。
- KGIについて、自動物流道路の最上位の目標として何を指すのか明確にすべき。人が減るなかでも物流を止めない、自動化、省力化が肝となる。

■拠点について

- 拠点でバッファを持って、都合良いタイミングで持っていけると使い勝手が増えてくる。単なる結節点でなく、色々な可能性を持たせると有効ではないかと。

■その他

- 物流インフラネットワーク全体のレジリエンスをいかに確保するかが、我が国にとって非常に重要な課題となってきた状況の下で、自動物流道路は単なる効率化ではなく、物流システム全体を、これを機会に再設計するプラットフォームとして位置づける必要がある。本年度は実証やケーススタディを通じて検討が具体化してきたが、今後は、制度、技術、運用を統合し、実装に向けた具体的なステップへと進めていく段階にある。

- 自動物流道路を具体的なプランにしていくためには、コストのみならず、荷役、手間暇の問題、時間、荷扱いの丁寧さ、様々な使い勝手を評価する必要がある。
- そもそもインフラ面から自動物流道路のようなものができるのかというような疑問は出てきやすいと思うが、建設技術の議論のみならず、ビジネス、オペレーションの観点についてもコンソーシアムで密に議論していくことが、実現に向けた肝である。