

ネットワークで結ぶ「物流新幹線計画」 & 「デジタル情報新幹線計画」

危機的状態にある基幹物流を第4次産業革命（自動走行）の力で革命的な効率化を!

- 1.長距離ドライバー高齢化・担い手不足
- 2.非効率な運行（積載率40%の長期停滞）

破綻の危機

- 1.基幹高速道路への隊列走行・自動走行の導入
- 2.高速道路と直結したターミナル施設の整備

物流生産性の革命的改善による地域経済の活性化・競争力強化を目指します。

真の「物流生産性革命の実現」

基幹物流（東名・新東名・名神・山陽道等）を抱える自治体と共に、「自動走行時代のトラックターミナル」整備を進めます。

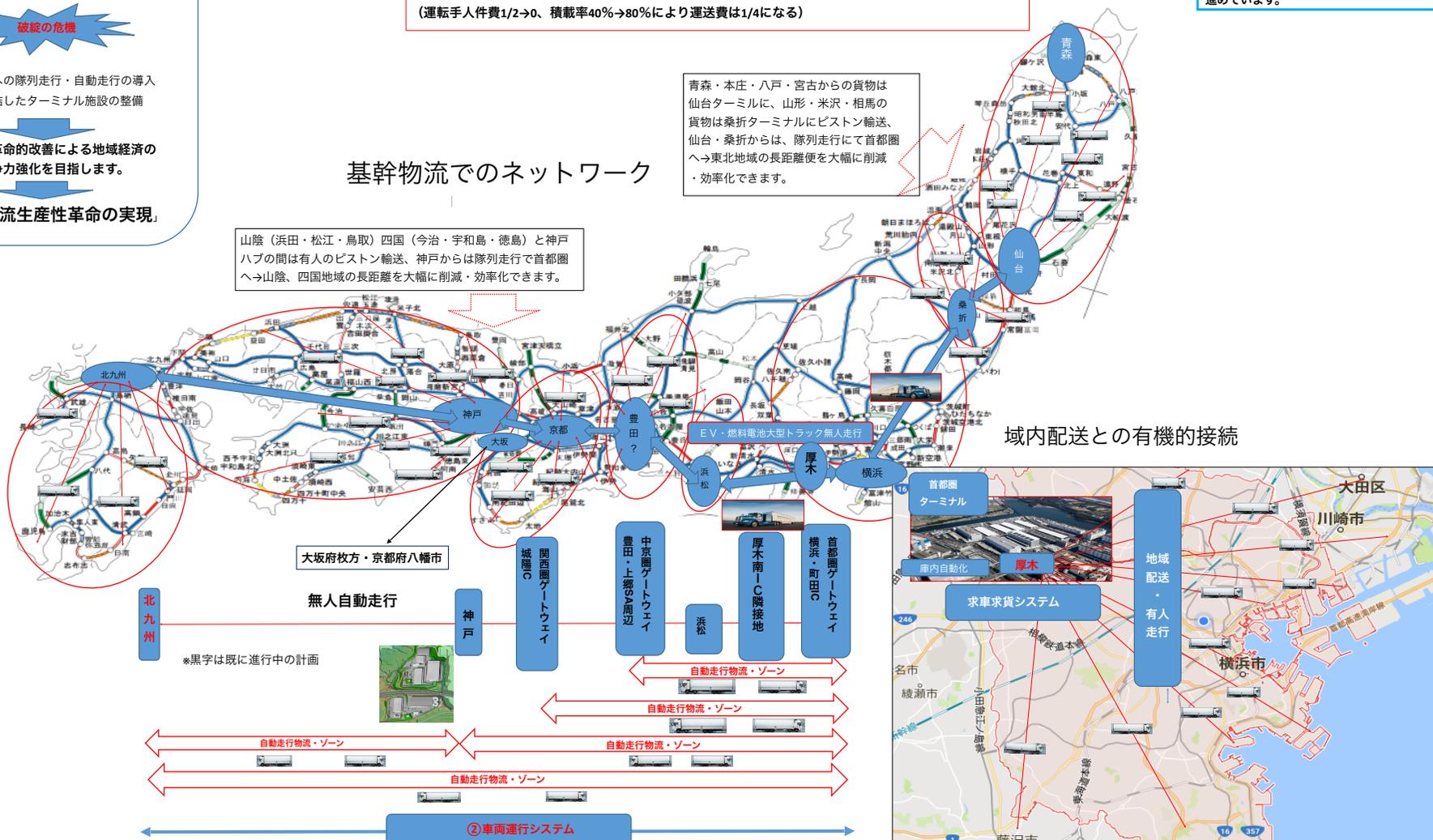
- 1.基幹物流は、自動走行への移行に伴い、
 - ①貨物・車両の個体把握、②車両運行システムの構築
 - ③求貨求車システムの稼働等が進み、大幅な費用削減と積載率の改善が可能となり、物流生産性の革命的改善を実現させます。
- （運転手人件費1/2→0、積載率40%→80%により運送費は1/4になる）

現在まで、横浜町田IC（瀬谷地区）、宇治山田IC（京都府城陽市）での開発に本格着手（三菱地所）さらに、横浜町田IC（長津田）、横浜青葉IC、厚木南IC、小倉東IC（以上東急不動産）での計画がスタートしました。
また、神戸市、浜松市、福島県桑折町とは、継続的に行政交渉を進めています。

基幹物流でのネットワーク

山陰（浜田・松江・鳥取）四国（今治・宇和島・徳島）と神戸ハブの間は有人のピストン輸送、神戸からは隊列走行で首都圏へ→山陰、四国地域の長距離を大幅に削減・効率化できます。

青森・本庄・八戸・宮古からの貨物は仙台ターミナルに、山形・米沢・相馬の貨物は桑折ターミナルにピストン輸送、仙台・桑折からは、隊列走行にて首都圏へ→東北地域の長距離を大幅に削減・効率化できます。



市内配送との有機的接続

