

自動運転はインフラ整備から

複合物流
代表取締役 筒井 公平

国が作成した自動運転の工程表では、特定条件下で運転を完全に自動化する「レベル4」は2026年にもビジネス化が予定されている。自動運転のビジネス化はトラックのような商用車で、障害物の少ない高速道路からというのが一般的な見方である。この成否が、日本の自動車メーカーが生き残れるかどうかの試金石になる。

高速道路での自動運転には様々なハードルがある。国や自動車メーカーは技術的なハードルを越えることに躍起になっており、これを越えればビジネスへの道が開けるような勘違いをしている。

日本は半導体や電池など様々な分野で、当初の技術段階ではトップにありながら、その後のビジネス展開で中国、韓国、台湾の後じ

んを押ししてきた。ゼロを1にする開発はできても、1を100にするビジネス展開に失敗してきたのである。当初から100の段階を想定し、ビジネスモデルを構築する視点が欠落していたからである。技術の積み上げだけではビジネスは成功しない。柔軟な思考で大きな絵を描きつつ、具体的に落とし込んでいく視点が必要である。

まず、高速道路での自動運転がビジネス化した際のイメージを描いてほしい。多くの自動運転の大型トラックが東名阪で膨大な貨物を輸送する。24時間稼働も可能なので、高い回転率になる。自動運転トラックの管制システムや、貨物データの管理も必要になる。

そして、何よりもこれをさばくインフラ施設が必要になるので

ある。いわば、巨大なターミナルとデータセンター機能を持ち合わせた物流施設である。

この施設は、幹線輸送と域内配送をつなぐ結節点である高速道路のインターチェンジに設けることになる。レベル4の大型トラックは高速道路から出せないのので、自動運転の実現にはインターチェンジに直結した物流施設の整備が必須なのである。

ところが国も地方自治体も自動車メーカーも、こうしたインフラ整備には無関心である。インフラ整備には、用地取得から都市計画の変更まで膨大な時間と労力を要する。このまま技術開発ばかりに注力し、インフラ整備を怠れば、半導体や電池産業などの轍(つち)を踏むことになるだろう。

当欄は投稿や寄稿を通じて読者の参考になる意見を紹介します。〒100-8066東京都千代田区大手町1-3-7日本経済新聞社東京本社「私見卓見」係またはkaisetsu@nex.nik

Kei.comまで。原則1000字程度。住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記。添付ファイルはご遠慮下さい。趣旨は変えずに手を加えることがあります。電子版にも掲載します。