

## 第35回 SRお客様交流会

2024年11月12日(火) 大田区産業プラザPiO

# SRを中核とした積極的なDX化で 運行管理を刷新! 飛躍的な結果!!

ダイキン工業株式会社 東日本サービス部 様

- 所在地: 大阪市北区梅田1-13-1  
大阪梅田ツインタワーズ・サウス  
連結子会社349社(国内31社、海外318社)
- 創立日: 1934年2月11日
- 代表者: 会長兼CEO 十河政則、社長兼COO 竹中直文
- 事業内容: 空調事業、化学事業、その他

SR導入 SR Advance 約126台  
※ 2024年11月現在



これが我が社のSR導入効果

事故件数が最多24件が2件※に激減  
SRデータを元にした取り組みで安全意識が向上

※ 2006年と2023年の交通事故発生件数

## 安全運行の取り組み、運行業務をデジタル化 効率化とともに業務のペーパーレスを推進

新入社員の増加に伴い、事故発生件数が年間2桁に常態化。社内で事故の課題を洗い出し、運転技術が未熟な若年ドライバー層の増加に加えて「(運転技術の)見える化ができていない」「安全運転指導の曖昧さ」「社内の安全ルール徹底の甘さ」「交通安全への一人ひとりのマインドの低さ」に気づきました。そこで2011年にSR導入を図り、SRの解析レポートの活用によって月や年でのPDCAを実現。その結果、事故発生件数が1桁台に減少しました(グラフ)。加えて、①事務所出勤前、②車両点検、③乗車前安全確認、⑤帰庫後運転振り返りまでの各行程での安全運行の取り組みと運行業務チェックを記録するスマホ用アプリを独自開発し、現場での運用法をDX化しました(図1)。



グラフ 2007年から事故発生件数が2桁に常態化。2011年のSR導入で運転技術分析が高度化し、2020年から事故発生件数が1桁台となった

紙の運行業務チェックシートで手書きしていた内容を、アプリ化することで、23万枚(総重量約1t)におよぶペーパーレス化を達成しました。2022年に最新機種『SR Advance』を導入し、映像指導(コメンタリー運転)の簡素化や、DMS※併用による居眠り・脇見検知を実現。SRの運転診断と合わせて活用することで、未然の事故防止を強化できるようになりました。月次と年次では、SRデータを元に「SR運輸月報運用方法」「年間総括運用方法」を作成(図2)。前者は、毎月、危険挙動発生時は動画の全件チェックを実施し、KYT教材やレポートにまとめ、原因究明と安全対策に役立てています。後者は、SRデータの各項目内容をベースに、当年度の運転技術課題を明確化しています。

SRや運行日報アプリ、DMSなどの導入をはじめDXを積極的に推進することで、事故は大幅減少しましたが、“0(ゼロ)”ではありません。今後もデジタルを積極的に活用し、運用の高度化と効率化を高めつつ、交通事故0を実現していきます。

※ Driver Monitoring System (ドライバー モニタリング システム)



図2 SR運輸月報運用方法と年間総括運用方法(左)。SRデータを元に、4分類にドライバーを認定し、同認定を元にして表彰や報奨金を授与している



図1 ①は、眠気や疲れ、薬の服用、アルコール飲酒、②は、ブレーキ、灯火装置、燃料、エンジン、③は、周囲状況(死角確認)、脚立やボンベ固定、空調品の積荷状態確認をスマホアプリでチェック。④は、乗車時に「発声確認」で注意喚起を促す「コメンタリー運転」を推奨。ドライバーの運転状態や危険挙動を確認するDMSで、よそ見や居眠り運転のリアルタイム検知を実現。⑤では、SRデータの運転内容を確認した上で、アプリ登録を実施している

# SRデータの積極活用と やさしい研修でバック事故を削減

株式会社デイリーサービス 様

- 所在地：福島県福島市さくら一丁目2番地の9
- 創立日：2000年1月
- 代表者：代表取締役社長 引地孝之
- 事業内容：①卸売事業(商流/日配品/有機野菜/銘菓)  
②3PL事業(物流/荷主企業の物流部門を請負う事業)

SR導入 SRConnect・SRAdvance 計17台  
※ 2025年2月現在



代表取締役社長  
引地 孝之 様



これが我が社のSR導入効果

事故件数が最多12件が4件※に激減  
今期4-6月前年同期比で6.49%の燃費向上!!

※ 2023年度の事故状況。2019年と2020年、2022年は最小3件を記録

## SRデータを元にした安全運転技術と 職務&人格能力の育成で好循環を生み出す

社内の安全教育を徹底していても事故0(ゼロ)にならず、SRと『AIロジレコーダー(船井総研ロジ)』を採用。当時から安全運転教育は、「長所を伸ばすのではなく、**運転の癖を直す教育が必要**」と感じており、これはSRの基本コンセプトと同一だったので正式導入を決めました。

バック事故が急増し、2016年に過去最高の12件を記録(グラフ)。2018年にSRを導入し、続けて2021年に脇見や覚低、居眠り運転の検知機能を持つAIロジレコの導入を開始。導入後、乗務後の点呼時に「**バック3秒ルール**」と「**最高速度**」のチェックを徹底化。その他、一時停止や右左折速度、車間距離(急制動)を抜き打ち的に指摘します。AIロジレコとSRデータを元にドライバーに注意して原因を聞き取り、理由を明確化して改善の具体的な助言を実施。その結果は、レベルS、A~Dの5段階に分類し、賞与にも反映させます。



グラフ 2013年からの交通事故の推移。2016年からバック事故が急増

ドライバー氏名	2023年							合計	
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月		
Aさん	91.7%	97.4%	97.1%	97.1%	98.4%	97.2%	99.5%	98.2%	97.1%
Bさん	97.4%	98.7%	96.0%	99.8%	99.4%	98.4%	97.4%	94.9%	97.4%
Cさん	88.8%	97.5%	97.1%	96.1%	97.9%	98.0%	99.8%	99.5%	97.0%
Dさん	100.0%	100.0%	99.6%	100.0%	98.0%	100.0%	98.3%	100.0%	99.5%
Eさん	91.8%	90.4%	89.9%	92.0%	91.0%	92.8%	92.2%	92.1%	91.8%
Fさん	99.8%	99.8%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	99.9%
Gさん	75.6%	63.5%	74.6%	96.1%	73.8%	59.1%	55.9%	54.5%	68.8%
Hさん	91.3%	97.0%	97.3%	98.2%	98.1%	98.1%	96.8%	97.6%	96.6%
Iさん	89.2%	95.0%	94.3%	90.0%	86.4%	88.2%	86.5%	88.7%	89.2%
Jさん	97.0%	98.3%	99.4%	99.2%	98.1%	97.9%	93.9%	94.8%	97.1%
Kさん	87.9%	90.7%	94.5%	94.7%	90.9%	91.8%	90.8%	92.7%	91.9%
Lさん	81.7%	64.8%	69.7%	72.9%	91.8%	82.6%	92.3%	91.5%	80.7%
Mさん	91.1%	93.4%	95.8%	98.5%	95.8%	94.1%	90.3%	91.4%	93.8%
Nさん	99.8%	98.8%	98.7%	100.0%	99.8%	99.8%	100.0%	99.0%	99.5%
Oさん	91.6%	91.7%	93.0%	95.2%	94.2%	92.1%	92.3%	92.6%	92.8%

図1 わかりやすい教材を厳選し、マンツーマンに近い対話形式を重視。SRデータは、あえてグラフではなく表形式にし数値に定規をあて説明する(左図)

特にバック事故撲滅のため、月次研修を見直しました。3、4名の対面式でフランクな小集団研修とし、決して説教をせずに動画によるKYT研修、交通法規、情意教育、SDGs教育を行いました(写真上、図1、2)。そこでは、ドライバーから仕事の不満や要望、社内外のハラスメント情報も出るので、すぐに両者から事情を聞き取り、解決のための行動を起こします。

これらの取り組みと、荷物量に応じて車格を下げるなどの工夫で、2023年度に前年度対比で年間**2.76%**、今期4~6月期前年同期比で**6.49%**の燃費向上を達成。お客様からも輸送品質やドライバー対応面が高い評価を得ており、SDGs活動においても、県や国の認証や受賞も多数いただいています(図3)。

「福島市で運送会社を1社だけ残すならデイリーサービス」と市民に言ってもらえる会社になりたい。また社員全員が**心理的安全性**を感じてもらい、より長く、安全に働ける場所とした。さらに会社の売り上げ目標を10億円とし、運送だけではなく、教育や福祉、農業分野へ事業を拡大し、不登校の生徒や、転職を繰り返す社会人など、若い世代がイキイキ活躍できる場をどんどん提供できる会社をめざします。



図2 月次研修では、上記5つのSRデータでドライバーの運転内容を精査・検証



図3 SDGs宣言書と、県や国で取得した認定証書・表彰状

### 【管理者とドライバーのSR導入後に変化したこと】



サイドミラーだけではなく、必ず窓を開けて目視後方確認を徹底しています。毎日の点呼で**バック3秒ルール**は、約**98%**の順守率をキープ。毎日の運転では、安全を最優先し焦らず余裕を持つことを心掛けるようになりました。

【ドライバー】



SR得点の優劣ではなく、バック3秒ルールと最高速度に注視して、何か気づきがあったら**ドライバーに声掛け**をします。今では**9割のドライバーが3秒ルール**、窓開け後方確認を順守しています。話しやすい雰囲気作りも大切です。

【管理者】

～ 大好評! 「どうしてる? 物流の2024年問題」～

# 激動の2024年度も終わり、 有識者が業界の課題と提案を討論



運輸デジタルビジネス協議会 (TDBC)  
アドバイザー 遠藤 啓二 様

荷主、配送事業者を問わず、  
民間と国が一体となった取り組みをすべき

## 2024年問題の影響や取り組み、具体的な対策は?

**引地** 2024年以前で積載時間が長く、超過労務が見込まれそうな案件は、潔く契約をやめました。「人財が確保できれば、荷主も増える」と考えて、求人活動に力を入れました。取り引きの解約は勇気がいりますが、負荷が多く無理な業務が減ってドライバーの出勤時間がまとまり、余裕が出た時間を教習に当てて社員同士の対話も増え、社内の一体感も向上しました。

また、コンテナメーカーと協力してカーゴの内寸を拡大。カゴ台車で積載する案件が増えて、サイドドアを排除して脇スペースを薄くすることで積載率を30%向上。午前3往復が2往復になり、労務時間短縮や燃費向上に貢献できました。

**須山** 日本ハムグループ全体では、都内に牛・豚・鶏の50、60カ所もあった冷蔵庫を「倉替え(冷蔵庫間の移動)」することで、30弱に集約。配送のムダを排除して時間の効率化を図っています。当社グループの物流センターから営業部へ輸送時に『パレタイズ化』を取り組んでいます。商品をパレットにまとめ、ビニールでぐるぐる巻きにして納品することをテスト中です。来年は、牛・豚・鶏の産地工場からのパレタイズ化を検討。また、センターから直送の卸先\*のお得意様先へのパレタイズの試みも考えています。営業部の取り組みの最終形は、配送と販売を完全に分けて効率化を図る「配販分離」をめざしています。

**遠藤** 2024年問題は、物流事業者の問題だけではなく、荷主を含めた民間企業と国や自治体を含む日本国民の問題として取り組む

\* スーパー、ストア、デパート、小売店など

べき。そもそも運送会社だけに労務の時短を強いることに無理があって、荷主も対応すべき問題なんです。また少子高齢化社会でドライバー不足となり、中小・零細の運送会社を守ることを考えないと、公共性の高い社会インフラがたちまち崩壊します。そのためにもドライバーありきの施策であるべき。国や自治体はもっと規制緩和を行い、元荷主や着荷主を含め、運送会社の労務内容の実情を考慮した施策やアクションを行うべきです。

重要なのは荷主とのコミュニケーション  
データを元にした複数条件で交渉を有利に

## 運送会社の事業をデータ化することの意義は?

**杉山** 運賃などの交渉事以前に、荷主とのコミュニケーションは重要です。交渉事では、「①安全」「②効率化」「③品質」の3つを話し合うべきで、そこで重要になるのがデータです(図1)。交渉に客観性や説得性を持たせ、運送業務をデータとして収集・分析・可視化することで荷主と共通の課題として共有でき、具体的な解決策の取っ掛かりになります。SRのような車載器であれば、非常に精度の高いデータを収集可能です。

さらに日々の日報も重要なデータです。ドライバーの考え方や、お客様のクレーム、感謝の声が品質改善の第一歩。それらデータを元に定期的に対話を繰り返し、信頼関係を醸成させるべきです。

**松尾** 荷主との運賃交渉は、データを元にしたものであるべきです。運賃交渉がうまくいく会社は、数値で根拠を示すとともに複数パターンを用意すること。例えば、「待機時間を減らす」「荷積みさせない」「時間指定させない」「付帯作業料を請求する」など、

① 数値で  
根拠を示す

② 複数パターン  
を提案する

安全

効率化

品質

③ 要望資料を  
作成する

④ 交渉内容は  
書面化する

- ① 車両購入価格
- ② 車両償却月数
- ③ 保険料
- ④ 軽油単価
- ⑤ 人件費
- ⑥ 一般管理費

最終的に契約運賃単位で算出



図2 原価計算時の取り扱い要検討項目。1～6のコストはかならず反映させたい

- ① 不採算の仕事、将来性の無い取引先、値上げ不可の取引先は上手にお断りする
- ② 断るときは、絶対揉めないようにする。復活可能な断り方でうまく伝える  
例: 「すみません、ドライバーいないので一旦ひかせてください」
- ③ 他の運送会社に移っても、品質が悪くなったり、逆に高くなり、再び戻ってくることもある



図3 割に合わない取引先をお断り・撤退する場合の注意点。その場をソフトランディングさせることで、後日、取引復活や条件変更につながる

図1 運賃改定・条件改善がうまくいっている会社の共通点



株式会社テリーサービス  
代表取締役社長 引地 孝之 様



関東日本フード株式会社  
安全管理室 室長 須山 浩治 様



グローバルナレッジ株式会社  
代表取締役 杉山 良仁 様



船井総研ロジ株式会社  
物流ビジネスコンサルティング部  
松尾 一志 様



株式会社データ・テック  
営業部 営業第三課 課長  
白垣 圭亮

司会・進行

複数の要望を持参し、荷主に条件を選んでもらうこと。要望資料を作り、交渉内容を書面化することも大切です。

原価計算は、これからは財務会計より「管理会計」が大事になってきます。これは実情に近い原価のこと。例えば、車両購入価格であれば購入時と、現状の査定価格で原価を計算するなど。原価焼却期間も一般的な4、5年ではなく、業務実態に合った8~12年で計算すること。保険料金もSRなど安全車載器や、研修セミナー分のコストは、原価に含まれていない場合が多い。金融単価や、これから賃金改訂する人件費も原価計算に含めるべきです(図2)。

割が合わないとはいえ、仕事を断ることは勇気が入ります。交渉決裂時は丁寧な断り方でソフトランディングさせること(図3)。強気な交渉とは他に、新規開拓や人財確保など人と荷物を守るマーケティングに力を入れ、会社の基礎体力を上げることも大切です。

**引地** うちも長距離ではなく地場配送が中心なので、車両は平均15年くらい乗り続けているのが実情ですね。

荷主とのコミュニケーションは、小まめに会うことに尽きます。私の場合は担当者と会食しながら、雑談を含めて情報交換を頻繁にしています。若い時からの現場で辛苦した旧知のお付き合いが、現在のビジネスでも良いかたちになっていますね。

**須山** 当社は荷主として、良好な業者との関係構築のため、「安全運転で時間どおりに配達いただく」を第一義にしています。ただし、変に気を遣い遠慮するのではなく、誤納品などのミスは、かならず注意して改善を求めます。契約時間内で休憩時間を確保することに苦労しています。そのためにも余裕を持った配送計画が必要となり、その段取りをする現場の負荷が発生します。

## 採用は死活問題だが正直ベースで行う 運送・物流のDXは国の後押しも重要

### 人財確保のコツを教えて

**引地** 学歴や職歴だけではなく、面接に延べ3時間かけているような角度から質疑応答を行います。仕事感や家族感、素直な性格性などを踏まえて採用を決定。慎重になりすぎて、攻めの人財確保にいたりませんが、その人が社風になじめ定着率を上げるためにも**人格重視の採用**にこだわっています。そのせいか、お客様からも「いい人が多いね!」と褒めていただけます。

**須山** 日本ハム(100%子会社)というブランドで応募する人はほとんどいない。採用は切実な問題であり、営業部は、地元のハローワークで地道に人財確保をめざしています。女性の応募もあります。冷蔵庫やフラットなどの現場を見てもらい、「これ、持てますか? 運べますか?」と確認してミスマッチを回避します。

### データの利活用や運送業界のDXについては?

**杉山** 業界はFAXを利用し続けるなど、以前として紙が主体のアナログ社会です。SRなど車載器からのデータを、システムにより有効活用することが重要。DX化した事業者も、多くは**部分最適であり全体最適とはいえません**。部分的に便利になっても、全体の効率化が実現されておらず、企業内でフラグメント(断片化)されたデータを、全体システムとして連携させることが大切です。DX導入フローは、

**ステップ1:アナログ(作業)をデジタルに変換**

**ステップ2:1による業務改革**

**ステップ3:データの利活用**

です。客観的データこそ経営の改善や、荷主との交渉成功の鍵になります。経産省が「DX認定制度」を行っており、この取得をお勧めしています(図4)。自社のビジョンやミッションを明確化し、社内のベクトルを合わせ、コミットへ落とし込めるといった副次的効果にもつながります。

**遠藤** 運送会社でのDXは本当に難しい。経営者と現場担当者の意識の違いや、現場社員のITリテラシーの未熟など、現場レベルの現状との乖離があるため、「仕事がなくなる」という社員の不安を払拭しながら、スムーズで無理のないDXを考えるべきです。着荷主からの急なFAXオーダーも、荷主と配送会社との健全な関係構築において廃止するなどルール整備をすべきでしょう。ここでは国や自治体、協会との連携や協力が求められ、2030年をめざして重要な社会インフラを守る生命線となります。



図4 経済産業省のDX認定制度(情報処理の促進に関する法律第三十一条に基づく認定制度)ホームページ



## SR導入と安全教育のTIPS(秘訣)を こっそりお教えします!

特別講演内では話せなかったSR導入にまつわるエピソードや、SR運用のコツなどをQ&A形式でお伺いしました。

### ● ダイキン工業株式会社 様

#### Q SR導入後、どのように事故が減りましたか?

**A** 交通事故の“質”が軽微になり、いままでのような車両大破や、加害入院事故などのハードなものが減りました。SR導入後、安全運転教育により車両速度自体が抑えられ、運転も丁寧になったおかげだと思っています。荷主様や社会に迷惑をかける重大事故ではなく、被害事故が大半になっています。ただし、事故0(ゼロ)ではないので、「被害事故も事故の一つ」と認識し、“真の事故0”を達成したいです。

#### Q 動画での振り返りは、現場の反発や反感はありませんでしたか?

**A** 内心はすごく抵抗があったと思います。とはいえ、事故は悪であり、誰もが減らしたいというのが、ドライバーや管理者、経営者を含めて共通認識です。運行状況の動画確認は、SRデータを含めて客観的でありやすく振り返るので、学習効果や安全運転の動機づけに最適です。当初より反発も少なくなり、現在はほぼ無し。一方的ではなくドライバーとの対話を丁寧に行い、十分に納得してもらうことが前提です。

### ● 株式会社デリーサービス 様

#### Q 燃費に関する年間目標を教えてください

**A** 年間目標はあります。数値的には前年比で1%にしています。1%超えるとかなりの努力が必要になります。車両ごとに配送コースや、使用する車両の車格も異なるので、前年比のデータを基に1%向上という、無理のない目標値にしています。

#### Q 社員の情意教育で参考にした本はありますか?

**A** 経営者・松下幸之助氏の本『物の見方考え方(PHP文庫刊)』です。例えば、同書に「出船なくして入船なし」という一文があり、最初は手間や時間がかかり損かもしれないが、最終的に入船してリターンが戻ってくる。悪い時や、出船(経営改善、施策立案と実行)のタイミングと理解し、腰を据えて考えたり、策を練って地道に実行しています。「会社経営は、良い時も悪い時もある」ので、そういう時に私は本で学び、その中の良書は現場ドライバーや管理者、社員の情意教育用に積極的に薦めています。



### 第13回 SRグランプリ結果発表と表彰式

## 安全運転のてっぺん!!

運送や運輸、サービス業務において日々、安全運転&エコドライブを行うドライバーたちが全国レベルでSR得点を競い合う、それが「SRグランプリ」です。

第13回では、2023年7月1日から2024年6月30日までにエントリーいただいた各企業のドライバー様のSR得点を毎月集計し、全国ランキングを決定。各部門の上位入賞者に賞状や景品授与が行われました。次のトップドライバーは、あなたの会社、あなたご自身です!



## 1692名のドライバー様にご参加いただきました!!

### ● 乗用車部門

第1位	ASKUL LOGIST株式会社 関西営業所	97.12点
第2位	株式会社Carry Bee 本社	96.48点
第3位	ダイキン工業株式会社 戸塚SS	94.76点

### ● 小型トラック部門

第1位	株式会社東日本トランスポート 瀬谷営業所	98.61点
第2位	株式会社東日本トランスポート 川崎営業所	98.38点
第3位	株式会社東日本トランスポート 戸田営業所	98.02点

### ● 中型トラック部門

第1位	株式会社明送 埼玉営業所	97.47点
第2位	株式会社明送 東北営業所	97.44点
第3位	サーラ物流株式会社 蒲郡営業所	97.10点

### ● 大型トラック部門

第1位	株式会社明送 東北営業所	99.81点
第2位	上野輸送株式会社 小名浜事業所	99.52点
第3位	平田運輸株式会社 岐阜営業所	99.24点

※ 個人賞、その他の企業・受賞者名、得点は、データ・テックサイトをご覧ください(右記QRコードからアクセス)



## 次のてっぺんは誰? 第15回 SRグランプリ エントリー募集中!

開催期間 2025年7月1日~2026年6月30日

申込期間 2025年1月1日~2025年12月31日



## 現場での入力や手書きの手間を解消!! SRがもっと便利になる車載器専用アプリ

### 新製品 SRアシタス™

データ・テックは、SRシリーズをより便利に使うための車載器専用スマホアプリ『SRアシタス™』を発表した。正式なリリースは、今春を予定している。

同ソフトは、「①出退勤記録」「②積載・給油記録」「③免許証チェック」「④運転者認証」の4つの機能を搭載(図1)。

①の出退勤記録機能は、ドライバーの出退勤を記録することで労務管理に利用可能。②の積載・給油記録機能は、スマホから入力した内容が日報に反映され、手書き入力の手間を削減。③の免許証チェック機能は、免許証をスマートフォンにかざすことで、SRアシタス™への自動ログインが可能。これにより免許証の有効期限もチェックし、免許の更新忘れや不携帯防止にもなる。

④の運転者認証機能は、スマホを運転者カードとして代用できるもので、スマホを車載のNFCカードリーダーにかざせば、その場でドライバー認証が可能となる。

ドライバーや管理者などの現場で手書き入力の手間を削減させ、業務効率を改善させるもので、今後もSRユーザーのニーズに合わせ、アプリの機能を追加・アップデートする予定だ。

※ SRアシタス™は、アシストの「アシ」、足し算の「タス」を組み合わせで生まれた造語(「SRアシタス™」は、商標登録申請中)

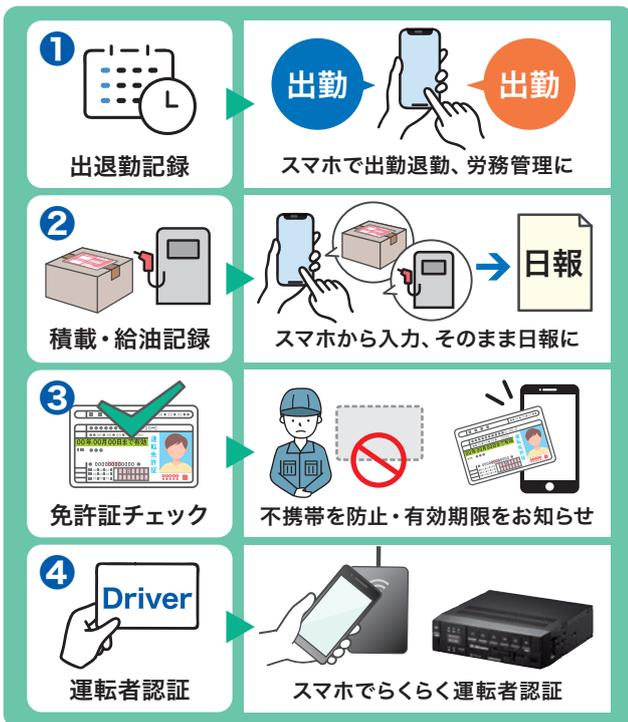


図1 SRアシタス™の4つの機能。現場ライクな機能を追加でき、ドライバーや管理者の業務効率化を図れる

## ブレーキシステム大手との強力タッグで 積荷の推定重量を算出する技術を開発

データ・テックは、ブレーキシステム関連製品メーカーで大手グローバル企業である、株式会社アドヴィックス(アイシングループ)と協力して、運んだ荷物の重量を推定するシステム『荷重推定システム』を開発中であることを発表した(正式リリース時期は未定)。

アドヴィックス社製の荷重推定技術と、SRならば「SR-Web」技術を組み合わせ、車両やセンサー情報、拠点間距離、エンジンスペックなどから走行中に計測・計算を行い、拠点間で運んだ荷物の総重量(推定値)を算出。その結果はSR日報に反映することができる。

同システムの導入メリットは、車両に追加センサーの搭載が不要なこと。車両搭載の標準的センサーとSR搭載のセンサーおよび車両のスペックのみで算出可能なこと。CAN通信により車載やSRのセンサーから車両情報や速度、エンジン回転数などのデータをクラウドへ上げ、重量など各種計算を行い、その結果をクライアントPCから閲覧できる(図2)。

荷重推定システムの応用例として、産業廃棄物やゴミ収集での収集重量の算出、改良トンキ口法による推定CO<sub>2</sub>排出量計算などに利用できる(図3)。

それ以外にも、地方自治体がゴミ収集車で集める一般ゴミの、地域や曜日/月ごとの重量変動の傾向を見ることにも使えるので、様々な産業ジャンルでのビジネス展開が期待できる(図4)。

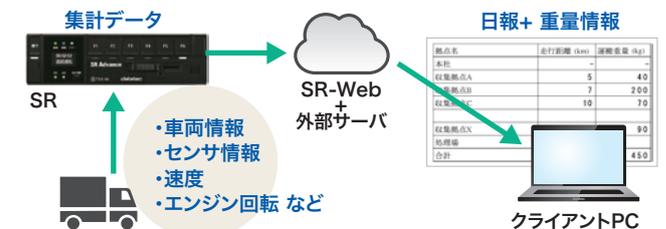


図2 荷重推定システムの構成図。SR-Webを介して計量データを算出。SRの日報へ反映させる



図3 A→B→C→Dの順に各地区の収集場所でごみ収集した重量を、各地区ごとに毎日集計したり、毎日の結果を月単位或いは曜日単位で集計してグラフ化や、CSVファイルに出力可能

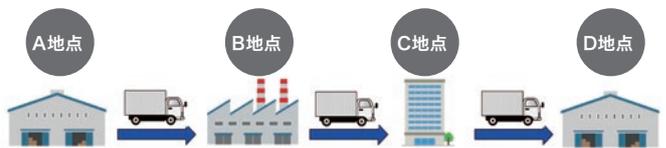


図4 荷重推定システムの応用例。各拠点間に運んだ荷物の総重量や、各拠点でおろした荷物の重量を算出できる。例えば、A→B、B→C、C→Dの各地点間で運んだ荷物重量、B/C/D各地点で荷下ろしした重量を自動算出可能

データ・テックのインスタが登場!  
SR関連の最新情報をフォローアップ!!



弊社のInstagramを開設しました。SRの最新情報はもちろん、ユーザー企業様への訪問記、運送・物流業界に役立つ情報など、インスタならではの写真中心で紹介します。

## 第36回 SRお客様交流会

2025年6月19日(木) 東京・大田区産業プラザPiO

その他、イベント、セミナーの詳細は、  
弊社ホームページにアクセス!!



◀ Webへ