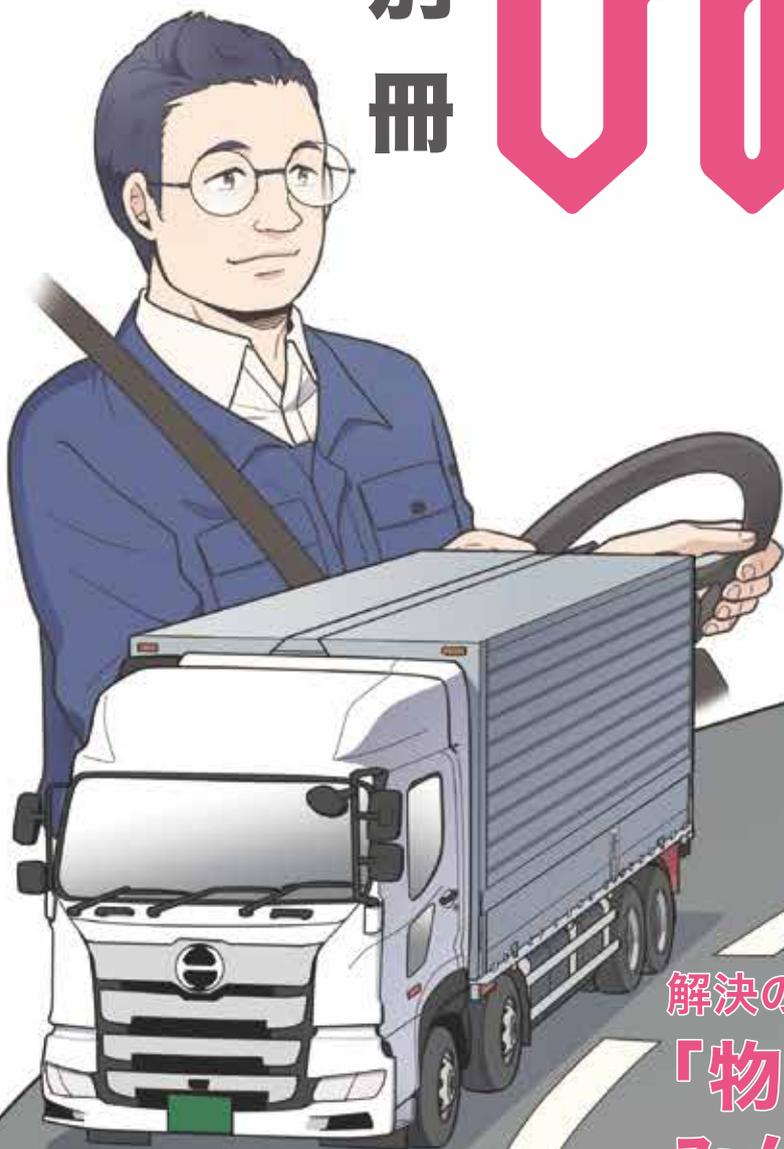


別冊 **Uのデニス**



解決のカギは効率化と安全性

**「物流の2024年問題」を
みんなで乗り越えよう**



トータルロジライン
株式会社

みなさん
お疲れさまです

全体会議を
はじめます

社長
お願いします

みなさん
お疲れさまです！

宮澤社長

みなさんには
いつもいろいろと
無理を言って
働いてもらってます

西野
ドライバー

泉
ドライバー

本当に
ありがとうございます！
ございます！

さて今日の全体会議では
『物流の2024年問題』を
テーマに話をしたいと
思います

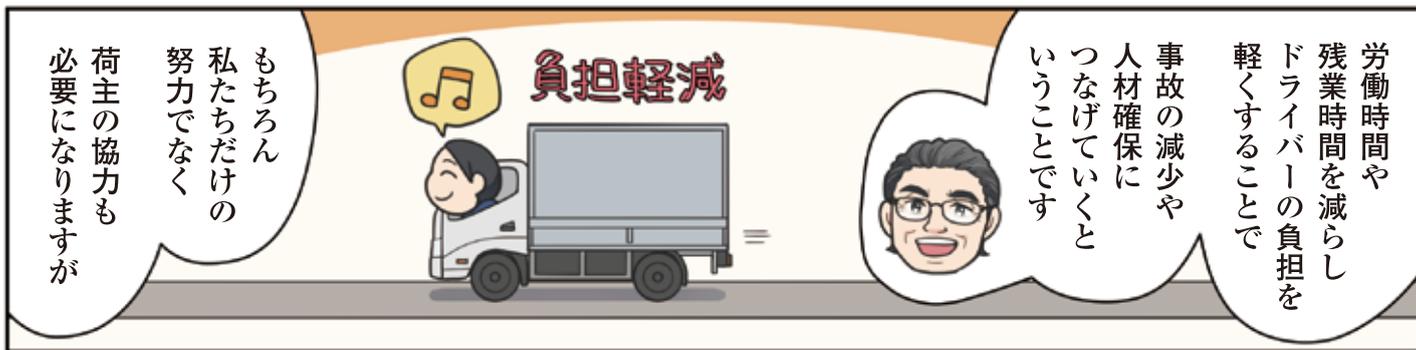
2024年
問題：

耳にすることは
増えたけど
正直よくわかって
ないのよねえ…

まず
2024年問題の
背景ですが

ドライバーの
労働環境を良くして
魅力的な業界に
しようと
始まったものです

働き方改革



●時間外労働の上限規制

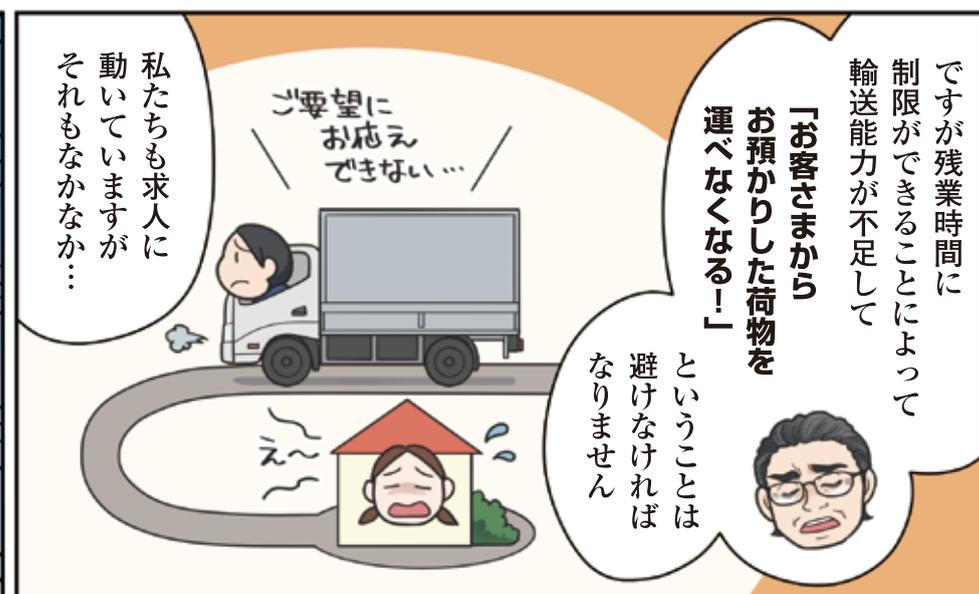
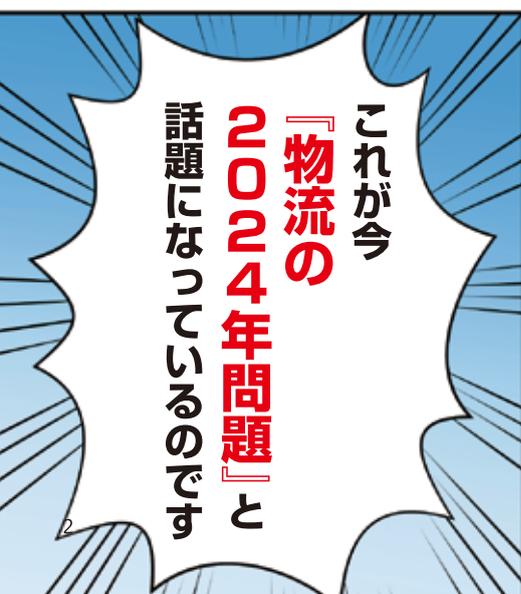
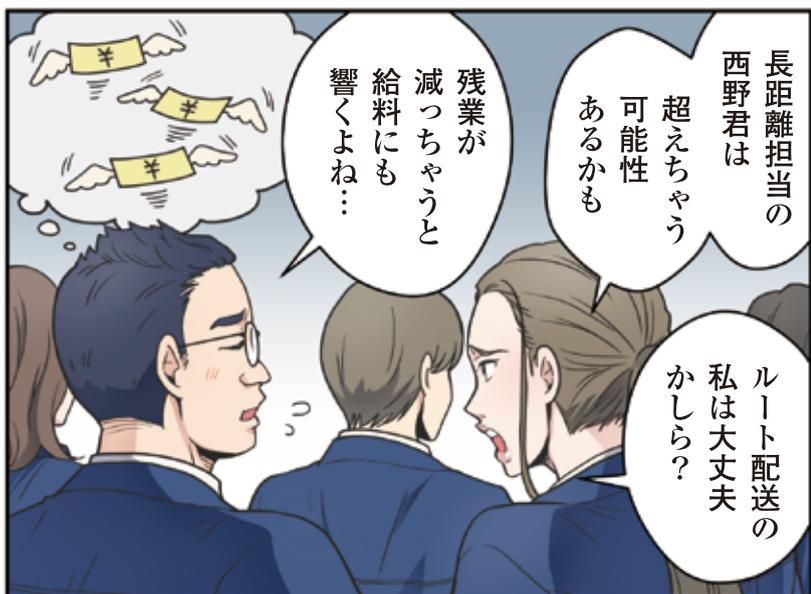
大企業：2019年4月より適用

中小企業：2020年4月より適用

●24年4月からドライバーにも適用！

トラックドライバーの時間外労働は
960時間/年に制限

注意！ 上限規制が守られない場合
6カ月以下の懲役
もしくは30万円以下の罰金





●拘束時間
(1年)
これまで：3,516時間

↓
改正後：3,300時間

(1カ月)
これまで293時間

↓
改正後：284時間

●1日の休息期間
基本11時間以上、最低でも9時間を下回らない



●時間外労働が月60時間を超える場合の残業割増賃金率



23年4月からは
残業割増賃金率も
引き上げられて
いますし！





私の経営手腕の
見せ所って
ことか!

ヨシ!

荷主との
運賃交渉は
待ったなし
だな!

そうかといって
やめられても困る

ドライバーの
労働時間が
減るってことは
収入も減ることだし

はい

おっしゃる
通りです

日野の
岡村です

ご検討されている
大型車のご説明で
お邪魔しました

ふ〜

物流
クライシスか...

こんにちは〜

岡村
日野自動車
営業スタッフ

岡村さん?



今回の
日野プロフィア
いいですよー！

サンライズ運送の
山岡さんや速水君が

……って
おススメして
くれたんだよな

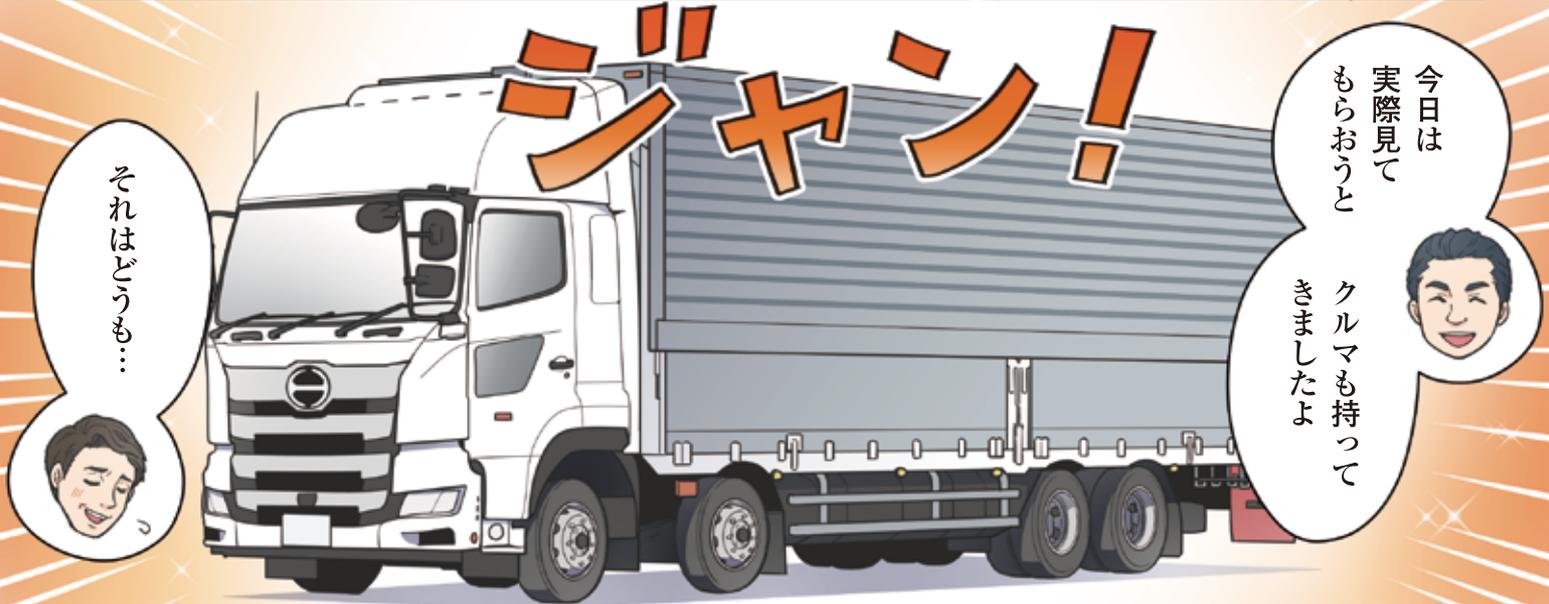
そうでしたか

サンライズ運送
のお2人



あっ
そうか
今日でしたね！

どんどん



今日は
実際見て
もらおうと
クルマも持って
きましたよ

それはどうも……



時間外労働の
上限規制

燃料費の高騰や
残業割増料金の増加……

2024年問題の
話もあって……

対策として具体的に
何ができるのかな？
って考えて
いたんですけど……

やることは
いっぱい
ありそうで……

燃料費の高騰

残業割増賃金率UP



あれ？
浮かない顔して
どうしたんですか？

あ
いや
じつは……



2024年問題の
解決策として

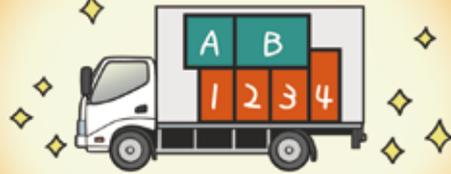
「今の荷物量を
より少ない便数で
運びきる」ことが
重要と考えます

まず



例えば

「荷物を積み合わせ、
1台当たりの
積載効率を向上して、
便数を減らしていく」
イメージです



「せめて」
2台のトラックを1台で運べるの
ってよくありますよね



ウイ
イ
イ
ン

極力大きな
荷台容積を構えておくと
さまざまな積み合わせが
検討しやすくなりますよね

このクルマ
『VQシリーズ』でして
内寸高最大2,700mm
ありますので
たっぷり積めます！

おお！



車両ごとの積載状況をデータ化すれば効率の良い運行ルートの再検討もできるかもしれません！

2024年問題解決の糸口になりそうだ！

また重量荷物と軽量荷物をうまく積み合わせると荷台の積載率はより向上していきます

『軸重表示計』で積載重量がリアルに確認できますので

積み方のご検討に活用できると考えます

積載状況をリアルタイムで表示して過積載防止に！

TOTAL 12.0(t)

3.0 3.0 3.0 3.0

(エアサスペンション車のみ)

次に労働時間の制限が2024年問題の一因になっているわけですから

「車両の稼働率を上げていく」

「車両のダウンタイムを削減する」ことも重要だと思えます

稼働率に影響を与える万一の故障に対しては

「24時間SOSサービス」があります

クルマと日野がネットワークでつながっていていち早くサポートに駆け付けます

全国の拠点对応しますので長距離運転されるドライバーさんも安心ですよ！

稼働に直結する故障は特に避けたいから予防整備もポイントになってきますよね

その通りです！

『HINO-CONNECT』は

- 万一の場合、緊急位置情報をすぐに確認可能!
- 安全装置が作動したタイミングが分かり指導に活用可能!

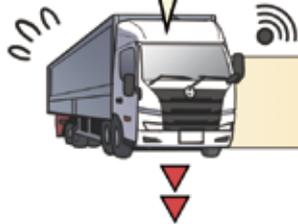
クルマと日野がつながる
『HINO-CONNECT』は
車両の使われ方や
状態をモニタリング
しているので
予防整備が可能
なんです



不調予兆

車検・法定点検

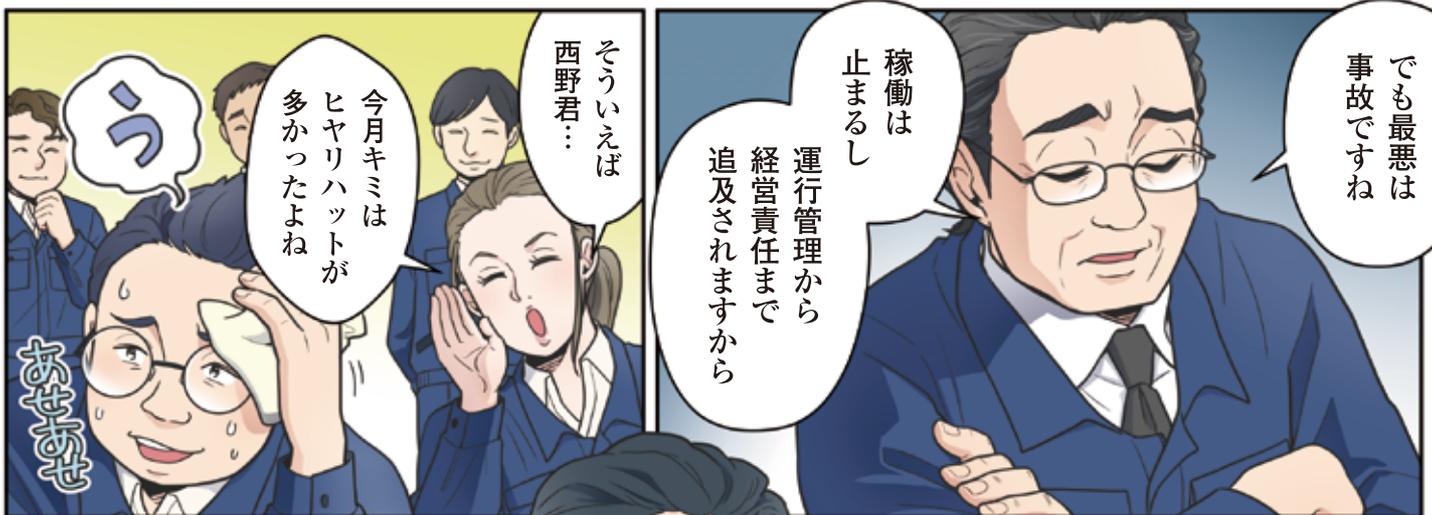
トラブル回避



車両データモニタリング

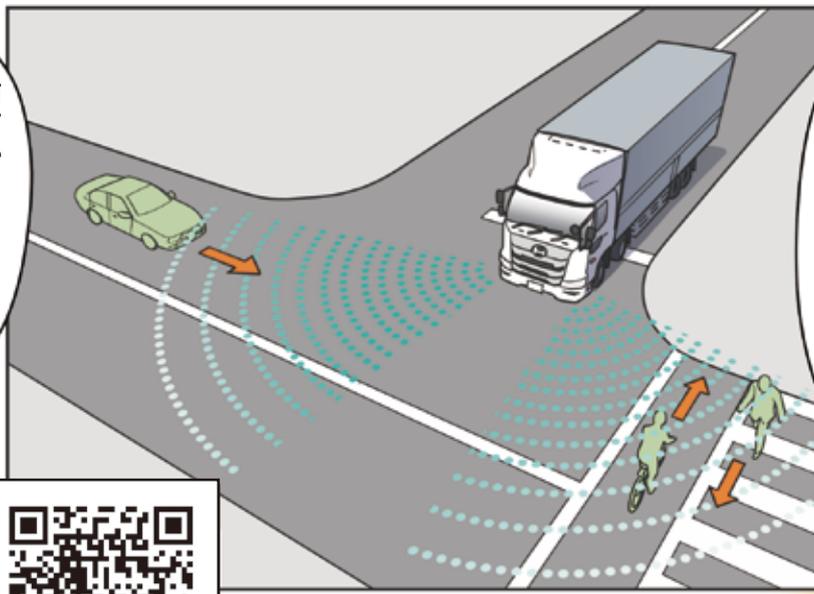
予防整備

安定稼働



まずはじめに

『サイトアラウンド モニターシステム (SAMS)』



前方から
近づいてくる
移動物を検知して
警報を促し
接触事故などを
抑止するものです

発進の時だけでなく
クルマの速度が
中速域でも
作動します



動画は
こちら



運行ルートに何方所か
見通しが悪い交差点が
あるんですよ

そこで何度か
ヒヤリと
したことが…



相手の車や自転車
歩行者を同時に
確認するのが難しい
場面もありますので

カバーして
もらえると
助かりますね

2024年問題の
安全対策は
クルマだけでなく
ドライバー自身の
体調変化にも
備えたいですね

ドライバー自身の
体調変化にも
備えたいですね



そこで紹介するのが
『**ドライバー異常時
対応システム
(EDSS)**』
です

ドライバーに
異常があった時に
クルマを安全に
停止させるものです



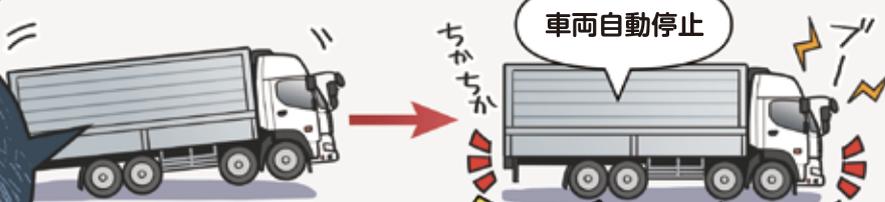
時速15キロ以上では
ドライバーモニターⅡが
ドライバーの顔を常に監視

「前方を見ていない」
+
「ハンドルから手が離れている」
+
「車線を逸脱している」

という3つを検知した場合に作動



**ドライバーに
異常発生!**

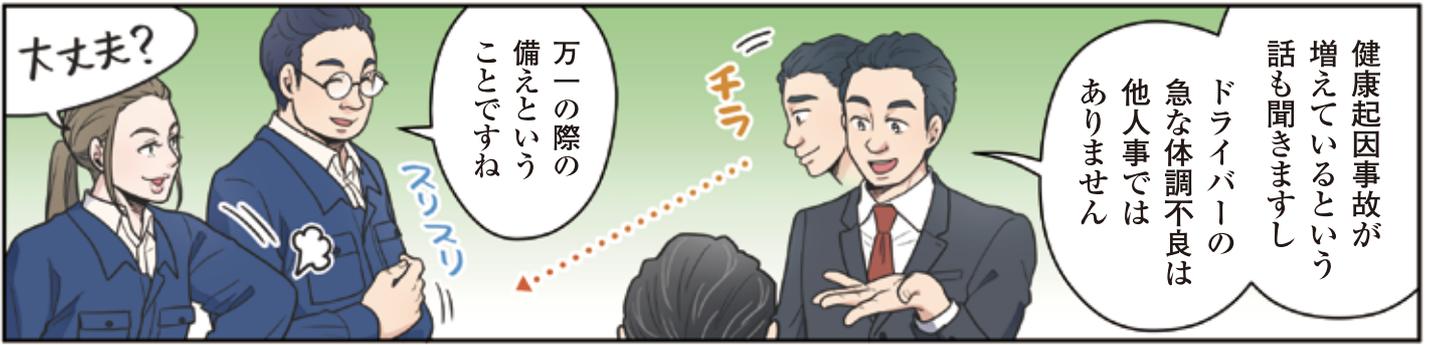


車両自動停止

**車内警報と
マルチインフォメーション内で注意喚起!**

動画は
こちら





健康起因事故が増えているという話も聞きますし
 ドライバーの急な体調不良は他人事ではありません

万一の際の備えということですね

大丈夫?

さらに『レーンキープアシスト(LKA)』は
 もし不注意で白線を越えてしまうような場合ハンドルが自動操作され車両を白線内に戻す支援を行います

ステアリング制御により、車両を車線内に戻すことを支援。

車線逸脱警報による注意喚起と同時に作動を開始

加えてハンドルの専用スイッチをONにすれば 車両を白線内にキープする支援も行います

長距離運転でも安心して走れますよ
 日野は標準設定なんです!

ステアリング制御により、車両を車線内に維持することを支援。

ドライバーのスイッチ操作で作動を開始

車線内キープはもしもの時も安心ですね!

もちろんおなじみの『[※]PCS(プリクラッシュセーフティシステム)』はご存じですよ

| | |
|------------|------------------------|
| 作動対象 検知 | 警報ブザーとディスプレイ表示で危険をお知らせ |
|------------|------------------------|

※“PCS”はトヨタ自動車(株)の商標です。

夜の長距離運転は疲れて判断を誤り
 誤操作が起こりやすいのは感じるところかと思いますが
 歩行者や自転車も検知して衝突回避を支援できるよう進化させています

動画はこちら

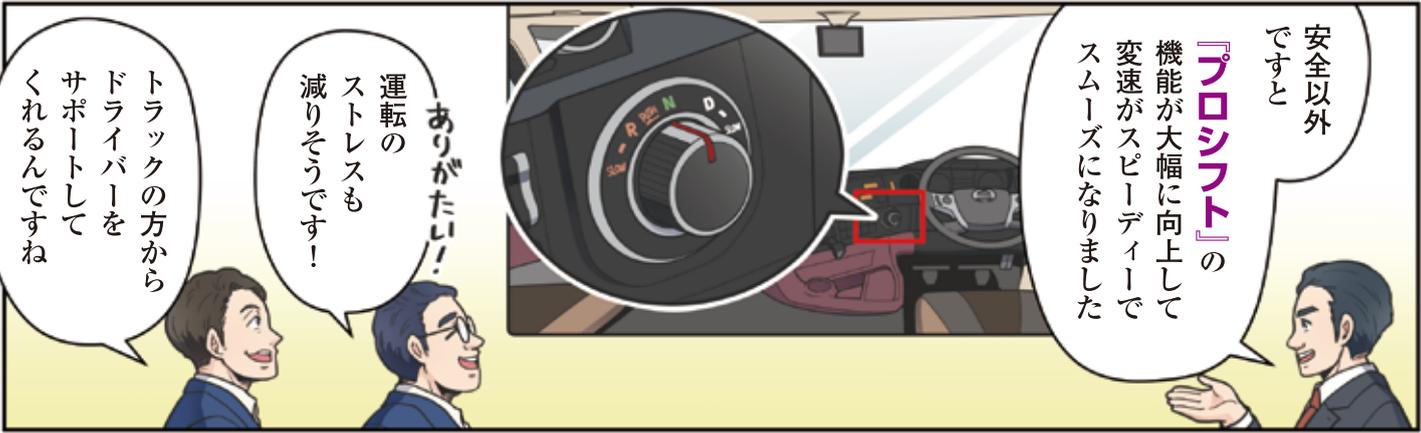
2024年問題で安全運行を考えるなら事故が起こりやすい
夜間の対策を強化



ああ
そういう
メリットも
ありますね!

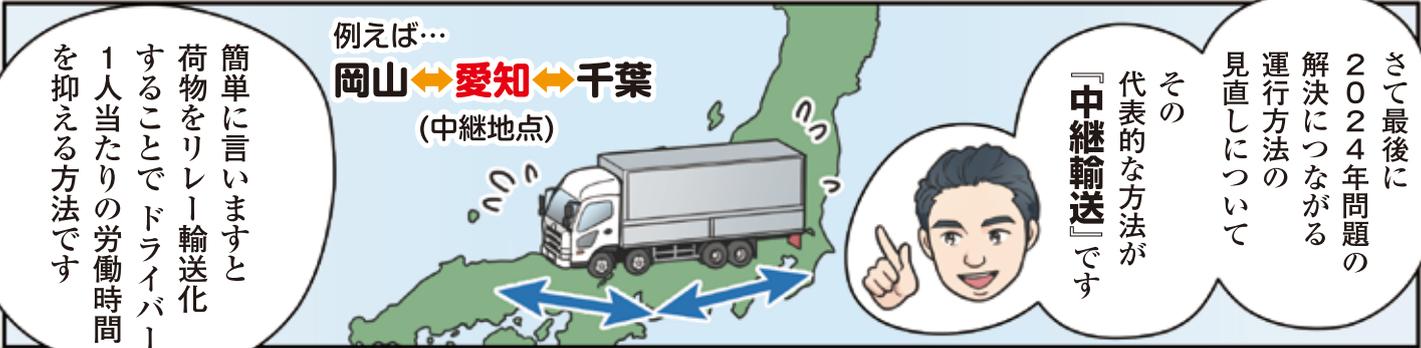


確かに
暗いわき道から
自転車が
飛び出してくる
トラブルなど...



安全以外
ですと
『プロシフト』の
機能が大幅に向上して
変速がスピーディーで
スムーズになりました

ありがたい!!
運転の
ストレスも
減りそうです!
トラックの方から
ドライバーを
サポートして
くれるんですね

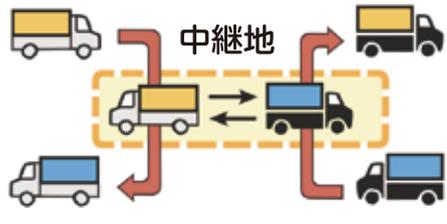


簡単に言いますと
荷物をリレー輸送化
することでドライバー
1人当たりの労働時間
を抑える方法です

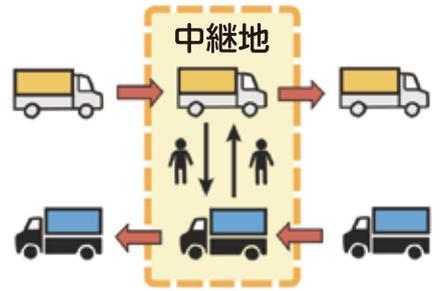
例えば...
岡山 ↔ 愛知 ↔ 千葉
(中継地点)

さて最後に
2024年問題の
解決につながる
運行方法の
見直しについて
その
代表的な方法が
『中継輸送』です

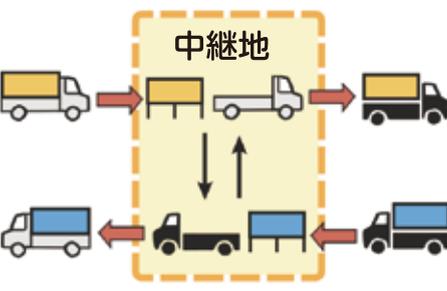
いずれも
中継拠点の
設置検討や
協会社探しが
重要になってきます
この3つ!



① 積み替え方式



② 乗り換え方式



③ トレーラー/
スワップボデー方式





ダブル連結のフルトレーラーで運ぶという選択肢もあるけど
 通行許可の問題で拠点をインターチェンジ近くに設ける必要が出てきたり
 運転スキルも必要だしね…

その点については日野の子会社の『NEXT Logistics』が取り組みを始めています

みんなでつながり「ドライバー不足」と「長時間労働の問題」両方の解決を目指す

業種・業態の垣根を超えてみんなで長距離輸送を支えるものです



NLJの取り組みはこちら

フルトレーラー導入には各種ハードルがあると思いますのでトライの場として一度NLJとの協業を検討してみるのもよいかと思えます



ねえねえ岡村さんルート配送を担当している私が効率よく作業できるおススメのトラックありませんか？

そうですね

超低床で運転席や荷台への乗り降りに余裕



動画はこちら



乗り降りや荷役がラクにできそう

このちょっとした配慮が嬉しいのよね♪

それなら『日野 デュトロZEV』はどうですか

環境に配慮したBEVです

ウォークスルー構造は作業負担を軽減



イメージUPで人材確保

