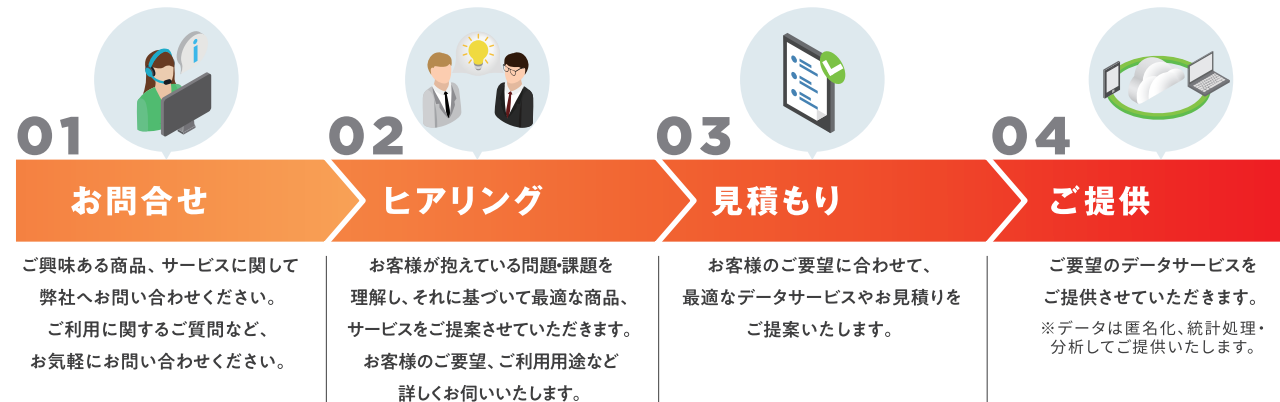


『Logita』提供までの流れ



まずはお気軽に
無料相談・お問い合わせを



<https://www.hino-cs.com/contact/>

お電話でのお問い合わせは
(042) 641-7846



トラック・バス走行データで
社会の未来をつくる

FUSO / HINOコネクティッドのビッグデータ

知って
いただきたい

**課題
解決**

への近道

2026

データ分析ソリューションカタログ

未来の施策を前に進める“確かな一手”に。

日野コンピューターシステム株式会社(HCS)は、
全国50万台^{※1}の実走行データを蓄積した^{※2}、日本最大級の物流ビッグデータをもとに
データとDXで運送の未来を支え、
そこから生まれる知見を社会全体の課題解決へ広げてきました。
私たちはこれからも「人流・物流を支え続ける」という
日野自動車グループの一員として、お客様のお困りごとや社会課題に向き合います。
解決への近道としてデータを活用し、IT・デジタルの力で
政策立案や事業推進に欠かせない“次の一手”を、より確かな形で支援し、
持続可能な社会の実現に貢献します。

知って
いただきたい

課題 解決

への近道

Purpose

人流と物流の課題をデジタルの力で解決し持続可能な社会を実現する。

※1.2026年7月現在 ※2.日野自動車製トラック・バスおよび三菱ふそう製トラックのお客様から承諾をいただいている車両に限りデータを取得しております。コネクティッドデータの利用は許諾を頂いたお客様に限りです。

HCSの価値提供

社会

持続可能な未来 豊かなくらし 物流・人流の最適化 安心・安全な暮らし レジリエンス 快適な移動 まちづくり 環境・省エネ



課題を「価値に変換」して「社会」へ

物流事業へ 道路管理事業へ 自治体事業へ 官公庁事業へ

お客様



...etc

HCSデータサーバー



自分で分析する データ 分析の結果を知る レポート クラウド連携する API データを自由に操作・解析 ダッシュボード

HCSサービス紹介

HCSのデジタルソリューション2つの柱

トラック・バスの「コネクティッドデータ」を活用したデータ分析サービス「Logita」と運送事業者向けサービスの「運送DX」を提供しています。

お客様



トラック・バス コネクティッドデータ

※3.サービスの詳細については「運送DXサービスカタログ」または弊社ホームページ内「運送事業者向け」サービスの頁をご参照ください。

車両走行データを価値に変換!

社会課題の解決に『コネクティッドデータ』を活用すれば

可能性、無限大。

そもそも

FUSO/HINOコネクティッドデータとは?

通信機能を備えたコネクティッドカーから収集されるデータを指します。

2017年から
最新データまで蓄積※1

50データ元の
車両は
万台※2

車種・架装分類ごとに
データを取得

トラック・バスの通信機からデータを
「データサーバー」へ蓄積・保有※1。



取得されたデータ

物流ビッグデータ



必要なデータを
匿名化、統計処理・
分析して提供。

etc...

①データ取得方法



車内標準装備の
通信機よりデータを取得します。

1/後付けデバイス必要なし

2/モバイル回線で定期的に通信

3/データ取得場所に制限なし※3

※1.日野自動車製トラック・バスおよび三菱ふそう製トラックのお客様から承諾をいただいている車両に限りデータを取得しております。コネクティッドデータの利用は許諾を頂いたお客様に限りです。
※2.2026年7月現在 ※3.電波が届かない状況下(トンネル等)は除く

②データの取得対象車両※4

FUSO

トラック

大型



車種: スーパーグレート
発売時期: 2017年～



車種: スーパーグレートセミトラクタ
発売時期: 2017年～

中型



車種: ファイター
発売時期: 2019年～

小型



車種: キャンター
発売時期: 2021年～



車種: eキャンター
発売時期: 2023年～

HINO

トラック

バス

大型



車種: プロフィア※5
発売時期: 2017年～



車種: プロフィアセミトラクタ
発売時期: 2018年～



車種: セレガ※7
発売時期: 2017年～

中型



車種: レンジャー
発売時期: 2017年～



車種: メルファ
発売時期: 2021年～

小型



車種: デュトロ※6
発売時期: 2019年～



車種: デュトロ ZEV※6
発売時期: 2022年～



車種: ポンチョ※8
発売時期: 2023年～

※4.車両の発売時期によって取得データは異なります ※5.プロフィアハイブリッドを含む ※6.ダイナ及び積載量1.5tクラスは対象外 ※7.観光バス ※8.路線バス

③データの取得頻度・項目※9

位置情報

車両ID(マスク化済)※10.11

日付時刻

緯度/経度

リンク

リンク

動態情報

データ取得・送信
最大1回/秒

安全装置作動情報

データ取得・送信
発生時(即時)

走行距離

ヘッドランプ

キーオンオフ

燃料消費量

ハザードランプ

軸重

ウインカー

車速

ワイパー

エンジン回転数

衝突被害軽減ブレーキシステム

タイヤロック抑止システム

車両安定制御システム

駆動輪空転抑止システム

ドライバーモニター警報

急加速度

車両ふらつき警報

急減速度

※9.車種によって取得データは異なります ※10.車検証上の車両番号をマスク化したもの ※11.第三者に提供する際は、ハッシュ化等の加工処理を行う場合がございます

日本最大級の 物流ビッグデータ「Logita」。

広域の需要把握から詳細な候補地比較まで、実測データが根拠のある
インフラ整備計画を支えます。活用しているビッグデータは、
日野自動車製トラック・バスおよび三菱ふそう製トラックに標準装備された通信機から
取得しており、2017年からの蓄積※1と全国50万台※2という規模を持ちます。

コネクティッドデータの「独自の優位性」をサービスに。

汎用的な位置情報データとは一線を画す、車種別の詳細な分析や、特定車両群の動態追跡など、
実務ニーズに的確に応えるFUSO/HINOコネクティッドデータを活用した提供サービスです。

車種別（大型・中型・小型）の詳細分析

物流車両のデータを車種ごとに網羅的に取得できる点が特徴です。例えば、幹線物流への影響が大きい「大型車」に限定した事後評価を容易に行うことができ、物流機能の強化を客観的に証明する根拠となります。



過去と現在を比較した変化を分析

特定の道路を実際に利用している車両群を抽出でき、「平時に該当区間をいつも利用しているトラック」が異常気象時にどこで滞留したか、あるいはどこへ迂回したか等の物流変化を精緻に追跡できます。



「特定の道路利用車両群」の抽出と変化の追跡

恒常的に当該区間を利用している車両や、開通前に旧道を利用していた車両群を特定し、その後の物流変化を時系列で追跡可能です。ルート選択の定着度合いなど、実態に即した長期的な効果の評価をすることができます。



燃料消費量から導く、省燃費・CO₂削減効果の検証

「燃料消費量データ（実測値）」により、燃費改善効果を精緻に分析可能です。実測値によるCO₂排出削減量の算定は、コスト削減効果と合わせた多角的な評価指標として、施策の正当性を裏付けます。



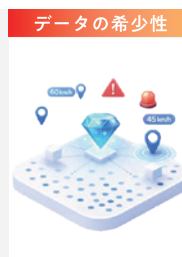
貨物車データの均一な取得と架装別詳細分析

架装情報から、例えば冷凍車に特化した分析をすることが可能です。倉庫の立地分析に活用できます。ダンプを分析すれば建設状況も見えてきます。



「安全装置作動情報」を保有する希少性の高いデータ

位置情報だけでなく、ABS作動等の車両の挙動データを保有している点は、本サービスの大きな独自性です。交通量だけでは見えない「路面に対する車両のリアルな反応」を捉えられます。



データ活用方法と提供形式

お客様の用途に合わせた、**4つのサービス提供方式**からお選びいただけます。

自分で分析する



Logitaデータ

- ✓ 自分で分析したい方
- ✓ CSVデータ・集計データを扱いたい方

活用頻度の高い主な業界



など

分析の結果を知る



Logitaレポート

- ✓ 分析結果を知りたい方
- ✓ 図やグラフで示して欲しい方
- ✓ PDFで納品して欲しい方

活用頻度の高い主な業界



など

クラウド連携する



Logita API

- ✓ リアルタイムデータが欲しい方
- ✓ 車両毎の連携を行いたい方
- ✓ APIで連携したい方

活用頻度の高い主な業界



など

さらに

NEW SERVICE

物流ビッグデータ

「Logitaダッシュボード」サービス開始！

従来の手作業や断片的なデータ管理では現場の状況把握や課題の本質的な抽出、最適な経営判断が困難です。
これが現場改善や事業成長のボトルネックとなっています。

Merit

リアルタイムに蓄積される※1全国50万台※2のトラックプローブデータを活用し、これまでになかった新しいサービスや事業モデルの創出が可能になります。
たとえば予防保全サービスやコンサルティング型の新事業展開、外部パートナーとの連携による協業ビジネスなど、多様な展開が見込めます。

お客様自身が自由にデータを操作・解析できるサービスです。
時間帯別、場所別などの条件を動的に変更して可視化可能になります。

「Logitaダッシュボード」サービスなら…

1／物流の今を視える化

2／データを価値に変える分析基盤

3／業務プロセスの最適化

データを
自由に操作・解析



Logita
ダッシュボード

ケーススタディ 課題に対してなぜ、コネクティッドデータを用いた把握が必要か？

「点」の調査から「線」の追跡へ。商用車データで物流の真実を可視化する「Logita」。

道路事業評価や立地分析において、従来の断面調査だけでは「物流の流動」という真の実態は掴めません。深刻なドライバー不足や脱炭素への対応が急務となる今、50万台^{*1}の商用車データ「Logita」による「実測エビデンス」こそが、確かな課題解決への最短距離となります。

必要と考えられる業界	よくお聞きするお悩み例	なぜ、把握しづらい？	商用車の実走行データを活用する「Logita」で把握&サポートできること	
自治体・官公庁 建設コンサルタント データ分析企業 物流施設デベロッパー など	物流の動きが把握できない。 既存の断面調査では継続的・広域的な把握ができない！	数年に一度の既存調査[*]だけでは、道路整備による物流効率化への影響を捉えにくい。 下記のよう ● 物流流動の変化（車両がどこから来てどこへ向かったか・経路選択の変化） ● 大型車の精緻な動態把握（経路転換・物流効率化への寄与） など ※公的な交通量調査は概ね5年周期	実走行データで「今」の変化を即座に検証！ タイムリーな評価を実現！ 経路転換や時短効果をズバリ数値化！ 実測データで道路整備の説得力を最大化！ OD分析で地域の恩恵を「見える化」！ 戦略的なインフラ投資の根拠を明確に。	STEP1 取得 STEP2 蓄積 STEP3 再現 STEP4 出力
自治体 建設コンサルタント EC・物流デベロッパー スマートシティ推進企業 など	道路補修の優先順位が決められない。 生活道路の補修優先順位に勘ではなく根拠が欲しい！	老朽化が進む中、生活道路に蓄積する「見えない物流負荷」を把握できず優先順位が付けられない。 下記のよう ● EC拡大による小型配送車が急増の死角（負荷が想定されていなかった市町村道（生活道路）） ● 数年に一度のスポット的な「点」の調査の限界 ● データ不足による経験頼みの管理（限られた予算・人材） など	全国50万台^{*1}の走行データが死角をゼロに！ 見落とされてきた「負荷」を面的に可視化。 車種識別で道路損傷のリスクを特定！ 実態を掴み、修繕の優先順位を最適化。 データ主導の経営管理へ！ 戦略的インフラ保全を実現。	①データ抽出 → ②可視化 → ③高負荷箇所特定 → ④修繕優先順位の決定 修繕優先リスト 1位 A路線 ★★★★★ 2位 B路線 ★★★★ 3位 C路線 ★★★ 4位 D路線 ★★ 5位 E路線 ★
エネルギー事業者 自治体 インフラ開発・建設コンサルタント 商用車・物流関連企業 など	水素需要が把握できない。 立地における需要予測分析の把握ができない！	間雲な水素スタンド整備は採算悪化を招くが、従来の調査では「真の需要」を把握しきれない。 下記のよう ● 「通る道」だけでは不十分（燃料補給が必要となる「停まる場所（真の需要地）」の特定） ● 採算悪化と閉鎖のリスク（稼働率低迷、投資回収ができない） ● 商用車特有の動きの欠如 など	走行×停車データの掛け合わせで、水素需要の真の拠点を特定。 商用車特化の動態データで精度向上！ FCトラック時代の最適立地を導出。 データで裏付け！採算性の高い「稼げる」水素ステーション整備を強力に支援。	💡「走行密度」×「停車データ」で需要ポテンシャルを可視化 Step 1 車種別抽出 FC化が先行する大型貨物などに絞る Step 2 走行ルート分析 どこを走っているか（線） Step 3 滞在地点分析 どこで長時間停まるか（点）

トラック走行データから損傷リスクを分析。
老朽化する「道路インフラ修繕判断」を可視化する。

OUR SERVICE



老朽化が進む道路管理に、
物流データという視点を加える。

全国で道路橋や舗装など道路インフラの老朽化が進み、建設後50年以上を経過する施設の割合は今後さらに高まる見通しです。加えて、市町村では土木部門職員数の減少や土木費の縮減が続く、予算不足・職員不足を懸念する声も大きく、限られた人員と財源で維持管理を担わなければならない状況にあります^{※1}。一方で国土

交通省は、舗装の損傷進行には大型車交通量が大きく関わり、大型車が多い道路ほど状態把握や点検の重要性が高まると示しています^{※2}。こうした背景から、道路ごとの大型トラックの走行実態をデータで捉え、損傷リスクの高い区間を見極めながら、住民の安全確保と限られた予算の有効活用を両立する視点で、修繕の優先順位や維持管理計画をより合理的かつ継続的に検討することが求められています。

低コストで
修繕優先の
判断を支援

全国50万台^{※3}のトラック走行データを活用すれば…

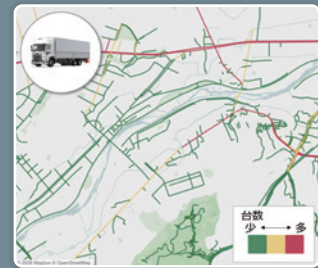
“道路損傷リスク”の分析・可視化が可能!!

道路損傷リスク分析における、「コネクティッドデータ」の主な機能

道路の傷みは、交通量で決まる。トラックデータが、修繕判断の根拠に!

①道路損傷リスクの把握

全国50万台^{※3}のトラックデータから走行傾向を分析し、道路損傷リスクの高い区間を抽出して補修検討に活用できます。



②車種別交通量の分析

車種別の走行データから大型トラックの交通量を把握し、合理的なインフラ維持管理をします。



③生活道路の物流動線分析

小型トラックのデータから生活道路の物流実態やEC配送の変化を捉え、道路維持管理計画に活用できます。



ご存知ですか?

建設後50年以上の、老朽化する
道路インフラ維持管理の現状

政府が掲げた例として、建設後
50年以上経過する道路橋の割合^{※1}

43% (2023年3月)

これ以降の
将来は…

50年以上経過する道路橋の割合

67% (2023年3月)

建設後50年以上経過する
道路橋は2033年には
67%に増加!!

課題
1

維持管理予算・
人材の不足

課題
2

道路損傷に影響する
大型車のデータ不足

限られた交通調査では見えにくい
道路事業効果の広域全体像

バス整備やスマートIC設置、
ルート変更などの道路事業には多くの
公共投資が伴います。しかし、従来の
道路交通センサスを主体とした調査は
概ね5年ごとの実施で、代表地点を中心
に交通量を把握する方式であるため、整備
前後に生じる交通流や物流動線の変化を
広域かつ継続的に捉えるには十分とは言え
ません^{※1}。
その把握するには限界があります^{※1}。
そのため、渋滞緩和や物流効率化、周
辺ルートへの転換といった成果を客観的に
比較・評価することは簡単ではありません。
国土交通省も、ETC
2.0等の交通データを活用することで、
所要時間や交通流の変化を時系列で捉え、
道路施策の効果検証に活用できることを示しています^{※2}。
これからは自治体や企業に、説明しやすく
納得感のある評価を支えるデータ活用が
大切になっています。

ご存知ですか?

道路事業の効果検証に必要な交通実態把握の現状。

従来の道路交通センサス調査頻度^{※1}

5年に1回

交通実態把握の
現状…

道路整備前後の交通変化や
物流効率化の成果を、
広域かつ継続的に捉えるには
十分とは言えません。

道路事業の効果を、より客観的に説明・評価していくには、
データ活用の強化が重要!!

課題
1

整備前後の変化を
把握しにくい

課題
2

車種別交通量や
物流動線の変化

継続比較
しにくい

低コストで
検証しやすい

全国50万台^{※3}のトラック走行データを活用すれば…

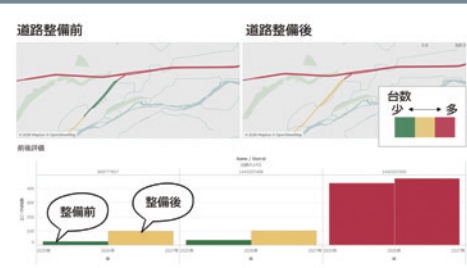
“定量的な道路事業効果”を、データで可視化。

道路整備前後の交通変化を分析!「コネクティッドデータ」の主な機能

比較することで、道路事業が交通流や物流効率に与えた影響を検証!

①道路事業の効果分析

全国50万台^{※3}のトラックデータから、同一車両IDをもとに道路整備前後の走行経路や交通量の変化を比較。バイパスやIC設置が交通に与えた影響を定量的に把握できます。



②車種別交通量の分析

車種別の交通データを可視化し、道路整備による物流効率化の効果を評価します。



③物流動線の変化分析

物流車両の発着地や経路データから動線の変化を分析します。道路整備前後のルート変化を把握することで、渋滞緩和や輸送効率向上など、道路事業による物流改善効果を可視化できます。



道路事業効果の検証に、「広域・継続データ」という視点を。
道路整備前後の交通変化を分析。