

<三重西濃>

収入の減少に連動した変動費（路線用車料・集配用車料）のコントロールが出来ている

1. 路線用車料の削減：（4月-12月累計）前年差▲65百万円 前年比 84.2%

【路線用車】

- ・ 路線乗務社員の高齢化が進んでいるため、将来を見据え路線乗務社員を増員（3名）
⇒ハローワーク、広告媒体ではなく、乗務員・知人からの紹介にて募集
※現在も同手法にて募集継続中
- ・ 入社した3名分、用車を削減（▲3台 約4百万円/月）

【貸切用車】

	収入（千円）	費用（千円）	費用率（%）
2020年度 4月-12月累計	425,791	71,542	16.8%
2019年度 4月-12月累計	494,465	101,762	20.6%
前年差	-68,674	-30,220	-3.8%

- ・ 自社貸切便（貸切専用乗務員：35名）の稼働率を上げる
⇒中部（静岡まで）・関西（岡山まで）宛（1日完了コース）をメインに受託し配車効率をアップ
⇒協力会社に対し安易に依頼していた案件を自車へ取り込み
- ・ 支払い運賃の適正化を実施
⇒支払率を一定にせず、收受運賃が高い時は支払率を調整（83%⇒60% など）
⇒着店チャーターにも同手法を展開

2. 集配用車料の削減：（4月-12月累計）前年差▲33百万円 前年比 87.3%

【配達・集荷車輛】

- ・ 削減方法については、各店所の状況に応じて柔軟に対応
- ・ 集配コースの面割を見直し、使用台数を削減
四日市：総台数41台（自車27台、協力会社14台）
⇒自車と協力会社を組み合わせた班体制で運用
（自車：7台～8台、協力会社3台～4台、合計10台～12台で班編成）
⇒特定荷主専用配達車輛1台に加え、班毎に1台の協力会社を削減することで、計5台を削減
※約5.5台で1台分の物量をカバーするため、業務に混乱を発生させることなく対応できている
津（久居）：総台数42台（自車21台、協力会社トラック6台・軽車輛15台）
⇒トラック1台、軽車輛1台（狭いエリアを配達する車輛を内製化）
計：2台削減
- ・ 上野：面割を見直し委託する物量を削減（台数削減までには至らず）
- ・ 伊勢：協力会社を変更
⇒協力会社の拠点と伊勢営業所の距離が長く、「引き取り料」名目で支払っていた金額があったため、業者を変更し支払金額を削減

【着店チャーター車輛】

- ・ 予告をもとにSDの配達コースへ組み込み内製化
 - ⇒ 時間に制約がある場合は事務所で対応し、安易に用車には頼らない
 - ⇒ 用車に依頼する場合においても、收受する金額に応じて支払金額を調整する
(業者の言い値を支払わない)