

⑤ 2024年問題への取組みについて

	四国西濃	こばうん	熊本西濃	ロジックス	セイノー通関
新たに 取組みした内容 (テーマ)	<ul style="list-style-type: none"> ・集約店(三豊支店)のホーム上を有効に使い、島内便の待機時間を短縮する ・徳島発の大阪便を試験的に1便のみ、荷役分離して毎日運行とする(5/8より) ・路線乗務員の人数を考慮し、一運行あたりの拘束時間超過便は、遠方の店所を優先的に用車に変更している 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線乗務員の拘束時間短縮を目的とした交互運行への取組み ・岩槻-郡山便、岩槻-白河便を1週間交替で運行させる ・運行時間(平均) 岩槻-郡山:14.5時間 岩槻-白河:13.5時間 ・2023年4月末現在 路線乗務員前年同月対比+1名、計画的に採用を進めていく 	<ul style="list-style-type: none"> ・残業時間60時間超えをゼロ ・定期配達便を2便増加 ・過重労働気味であったコースの見直しにより作業の平均化と残業時間削減を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ・社外レンタルオフィスの活用により移動時間を圧縮し営業効率化を図ることにより残業時間を削減 ・地方港サービスの利用促進、サービス港拡大の取組みを進めている状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・業務委託契約会社に対して毎年1回、定期的に評価を行っている 評価ポイント:リスク管理(長距離運行等) ・お客様に対して 長距離運行が発生しない様、近隣国際港/国際空港への到着を提案
効果・実績について	<ul style="list-style-type: none"> ・集約店のホーム上を、集約業務エリアと島内便エリアに切り分けることにより、これまでは集約業務が終わるまで島内便の積込は待機状態となっていたが、解消された ・現在の徳島発を大阪発に変更し、大阪で積み後徳島へ運行し、荷卸しをせず、徳島で既に積込みされている車両に乗り換えて大阪に戻り、荷卸しする 今まで2人で行ってきた便が1名で対応でき、もう1名が別便の運行が可能となる ・松山支店:入間便、小牧便、岡崎便 坂出支店:豊橋便 高松支店:大垣便 上記、5便を用車に変更し、在籍乗務員の拘束時間が改善される見込み 	<ul style="list-style-type: none"> ・繁忙期、閑散期、連休前後などによりバラツキはあるものの、1週間交替制を導入することにより、拘束時間は月280時間前後となる ・今後は交互運行に加え、交替人員の育成により、月250時間前後の拘束時間を目標として取組みを進めていく ・他の路線便についても、交替人員の育成ならびに交互運行の取組みを応用し、拘束時間の短縮を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在検証中 4月度60時間超えは6名(昨年12名) 	<ul style="list-style-type: none"> ・地方港混載としては古くからサービス提供しているが、これまで以上に出港地にとらわれず、日本中の港から貨物を輸出できる環境を構築する(効果検証中) 	<ul style="list-style-type: none"> ・業務委託契約会社を毎年評価、貨物事故及びその他の異常があった場合は特別監査を行っている ・東京港から苫小牧港揚げへの変更をご提案しコンテナ1本あたり16時間の輸送時間削減をした実績あり