

⑤2024年問題への取組みについて

	SSX	九州西濃	沖縄西濃	東北西濃	二興倉庫																					
新たに 取組みした内容 (テーマ)	<ul style="list-style-type: none"> ・営業戦略部 <ul style="list-style-type: none"> ・2024年問題において、トラック乗務員の労働時間規制により、世の中の物流制限が発生する。長距離輸送に関しては、コスト増＝利用者の負担額増が仮説として考えられ、各メーカーにおいては物流サービスの維持かコストの維持を選択せざるを得ない状況が発生。こうした状況を背景に、大手メーカー・中小規模メーカーへ当社の自社施設を活用したスモールロジスティクスの提案営業が評価されると見込まれる。大型の倉庫テナントに対しては、総合物流商社で、保管＋輸送までの優位性を活用し、小型テナントについては、社内の空き坪数を活用したスモールロジスティクスの営業展開を実施し、増収効果に繋げる ・EXPRESS部 <ul style="list-style-type: none"> ・時間外労働抑制の具体的な取り組みとして「運行乗務員の拘束時間短縮を目的とした運行乗務のローテーションの見直しと荷役の分離化」を実施する ローテーションの見直しは、乗務員によって偏った時間外労働超過を平均化することを目的とする 荷役の分離化は、乗務員が行っている荷積み荷降ろし作業に作業員を配置して、乗務員が一切作業に携わないことで、拘束時間の抑制を図る 	<p>【テーマ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線実時間・時間外80時間超過者ゼロ <p>【取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・配車コースの偏りや休日出勤の圧縮に向けた交番の見直し <p>【取組み】9月～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮崎県下～関西便(協力会社)5コースについて、 <ol style="list-style-type: none"> ①フェリー利用 ②途中乗換えによる運行形態変更にて、拘束時間短縮を実施 	<ol style="list-style-type: none"> ①乗務員の採用促進 ⇒時給の底上げ 930円→1,200円 ②女性ドライバーの積極採用し、ドライバー不足を解消していく 	<ul style="list-style-type: none"> ・戦力確保／タイムリー利用 2024対策 優良ワーカーの獲得 受け入れ店所の環境改善 	<ul style="list-style-type: none"> ・協力配送会社との連携強化 (対象先:21荷主) ・お客様への出荷締め切り時間前倒しの要請 ・作業時間(入出荷時検品)の短縮 ・パレットの有効活用 																					
効果・実績について	<ul style="list-style-type: none"> ・営業戦略部 <ul style="list-style-type: none"> ・備蓄災害品扱いメーカー獲得事例 首都圏に本社が所在する備蓄災害品を取り扱うメーカーの課題は、高知に生産拠点があることから、リードタイムの短縮が課題合わせて輸送会社の選択肢が少なく、コストの適正化の判断が困難な状況 効果 当社の提案として ・出荷先に合わせた拠点を提案することで、リードタイム・輸送コストの適正化に繋がる ・出荷量に応じた、輸送モードの提供 EXPRESS・路線・JITBOX・通運・貸切 お客様が選べる状況を創り出すことで、コストの適正化に繋がる評価を頂く ・EXPRESS部 <ul style="list-style-type: none"> ・運行乗務のローテーション 沼津営業所⇄各貨物センター間の運行4ルートを6人で対応。ルートを固定せずにローテーションを組み偏りのない時間管理を行っている(時間超過者無し) ・荷役の分離化 相模原営業所⇄各貨物センター間の自社便乗務員に対し、現行19時30分出勤を20時30分に変更、自店での積込作業は日勤者にて対応し、時間外労働を1時間抑制。5月より実施で20～25時間／月の削減実績 	<p>【実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2023年</th> <th>2022年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4月</td> <td>11人</td> <td>66人</td> </tr> <tr> <td>5月</td> <td>0人</td> <td>14人</td> </tr> <tr> <td>6月</td> <td>1人</td> <td>15人</td> </tr> <tr> <td>7月</td> <td>1人</td> <td>21人</td> </tr> <tr> <td>8月</td> <td>2人</td> <td>1人</td> </tr> <tr> <td>9月</td> <td>7人</td> <td>31人</td> </tr> </tbody> </table> <p>【運行形態変更による効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンプライアンスは継続して検証していく <p>【今後の予定】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2車1便運行・集約・立ち寄りによる適正運行を検討 		2023年	2022年	4月	11人	66人	5月	0人	14人	6月	1人	15人	7月	1人	21人	8月	2人	1人	9月	7人	31人	<ol style="list-style-type: none"> ①ドライバー採用人数 2023年4月～9月 6名 ②2023年9月時点 女性ドライバー採用人数 合計:4名 <ul style="list-style-type: none"> ・2018年:1名(6t車乗務) ・2019年:1名(2tSD乗務) ・2022年:1名(ハイエースSD乗務) ・2023年:1名(軽 医薬品回収乗務) ※2023年10月追加1名予定 	<ul style="list-style-type: none"> ・10月から仙台営業所にて展開 現業仕分／冬タイヤ入出荷補助 長期雇用、引越繁忙、春繁忙ロジ業務に活用できるようトライ中 	<ul style="list-style-type: none"> ・6荷主へのヒアリング実施(残り15荷主) ⇒今後の動向確認及び情報交換を継続 ※配送品質(各社)の再確認 ・業務改善会議において、作業負担増加に対する対策を検討…現行でどれだけ短縮可能か検証(余力幅確認) ⇒荷待ち時間の短縮へ繋げる(平準化) ※作業タイムフローの再確認 ・パレットへの積み替えの削減 ⇒お客様(荷主)への協力依頼継続及び提案の実施
	2023年	2022年																								
4月	11人	66人																								
5月	0人	14人																								
6月	1人	15人																								
7月	1人	21人																								
8月	2人	1人																								
9月	7人	31人																								