

⑤2024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"> 徳島発の京都南便と尼崎便の始発店所を変更し、かつ荷役分離する 今治支店発と土佐営業所発の関東便をライナー便に変更する 松山支店発、高知支店発の中部便を集約店からの折り返し運行とする 集約店所で待機時間の長い島内便路線乗務社員に現場作業をしてもらう 	<p>【路線乗務社員の時間管理】</p> <ul style="list-style-type: none"> 拘束時間短縮を目的とした取組み、復路立寄り店所出発時間の見直し 立寄り店所出発時間のダイヤグラム化 <p>従来の出発時間から30分短縮を実施 STC運行課ならびに立寄り店所との調整</p> <ul style="list-style-type: none"> ドライバー採用(人財確保) 社員紹介キャンペーンの展開 ドライバー職種(集配・路線・貸切)を問わず採用の強化を図る <p>※採用、教育後本人適正(年齢・経験年数・保有免許・資格等)を考慮し各部署へ配置計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> 残業時間の週単位でのチェックと集荷の遅い荷主を当番制で集荷 	<ul style="list-style-type: none"> 地方港受け混載サービスの拡充 生産拠点から片道250km圏内にご利用いただけるCFSを用意する 	<ul style="list-style-type: none"> 委託先の拡大 各地で協力会社の開拓を実施 委託先評価シートに基づき慎重に選定 移動距離の短縮 地方港(空港)の業者との協業拡大により到着貨物の移動距離を短縮するための最適な国際港、国際空港をご提案
効果・実績について	<ul style="list-style-type: none"> 現在の徳島発を京都南発と尼崎発に変更し、その店所で積み込み後徳島支店へ運行し、荷卸しをせず、徳島で既に積み込まれた車両に乗り換えて始発店に戻り、荷卸しをする。今まで1便2名で行っていた便が1名で対応でき、もう1名は別便の運行が可能となった(人員不足対策) 四国発の関東便は、2マン運行といえども拘束時間内の運行が厳しいため、この2便をライナー便に変更した。1便につき6名が必要であったが、この変更により1便あたり2名で対応できるため、他の4名は別便の運行が可能となった(拘束時間対策・人員不足対策) 松山発と高知発の中部便は、改善基準告示の拘束時間に対応できないため(特に復路)、中部店所からの復路は、集約店(高松支店)で運行を終了し、8時間の休息後、中部店所へ運行することを繰り返す。自店所へ帰るための回送をなくすことで、拘束時間の改善に繋がっている(拘束時間対策) 四国島内便(回送便)は、集約店所で荷卸し後、一定の待機時間(手待ち時間)が発生している。集約店所の現場作業員(アルバイト含む)が減少しているため、仕分け作業に支障がでているため、この路線乗務社員を活用し台車引き等に取り組んでいる(人員不足対策) 	<ul style="list-style-type: none"> 対象者2名の削減実績(1運行あたり)復路運行時間の削減 平均0.5~1時間 残業時間の削減 平均0.5~1時間 求人サイト数3件から7件へ(4件増) ドライバー採用(4月~10月)数 5名 知人紹介 1名 ハローワーク経由 1名 求人サイト経由 1名 求人サイト閲覧し直接(電話)応募 2名 	<ul style="list-style-type: none"> 残業時間の平均化が図れ、残業時間が突出したSDはいなくなった 月60時間以下を目標 	<ul style="list-style-type: none"> 主要港では搬入時に発生していた待機時間を地方港への搬入に変えることでの削減 神戸、大阪での待機時間(最大4時間=>0時間) 輸送距離の減少を前提としたドライバーの勤務時間の圧縮 	<ul style="list-style-type: none"> 業務委託先については長距離運行が発生しないように定期的にチェックを行なっている 北九州空港での通関にて移動距離の短縮実績あり