

⑤2024年問題への取組みについて

	西濃運輸	遠州西濃	伊豆西濃	丸久運輸
新たに取組みした内容 (テーマ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線のダイヤグラム化履行率 目標:100% 3月度実績:96.4%</li> <li>2023年4月より、出勤時間を考慮した運行時間、実時間の両方向から幹線のダイヤグラム化の取組みを実施した</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※長距離向けの路線・貸切運賃の大幅な値上げを受けているお客様の要望に応える為、 →O.P.P.&amp;グループ力を活かした最適輸送提案で同業他社との差別化でシェア拡大</li> <li>北海道輸送に強みがある松岡満と協業</li> <li>九州地方の輸送に強みがある久留米運送と協業</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>集荷時間前倒しによる残業時間の削減 荷主に理解を求め集荷時間を前倒し</li> <li>人員増による労働時間の削減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>長距離輸送(関東便)の運行回数を、新制度に合わせた拘束時間で設定をする</li> </ul>
効果・実績について	<ul style="list-style-type: none"> <li>出勤時間を考慮した幹線のダイヤグラム化の実施により、出勤時間の適正化、拘束時間の見える化を運行便ごとに開示し、各店所にて運行便ごとの課題を明確化し、問題の本質から解決を図った</li> <li>厚木ロジ、北大阪ハブといった中継の専門的な拠点でのスムーズな中継作業を実施し、各運行便の時間短縮を図った</li> <li>運行便の立寄り店所数を減らすための着継送業務を図り、立寄り店所数の削減を実施し、運行時間の短縮を図った</li> <li>600km以上の運行コースについてのモーダルシフトを実施し、運行時間の改善を実施した</li> <li>しかしながら、幹線のダイヤグラム化履行率が100%ではないため、更なる改善のため、発集約(金沢、仙台など)を実施していく</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中ロット商品(4PL~)の出荷案件をO.P.P.にて2PLずつの分散出荷で、納期とコスト両方の要望に応える(久留米運送)</li> <li>段積みできない商品(ex.重機バケット)の取扱いが路線で対応可能(松岡満)</li> <li>2月利用実績 久留米運送:1012千円 松岡満 :411千円</li> <li>→2024年問題が顕在化する4月以降より他社サービスの強みを自社に取り入れ、お客様のニーズに多様な輸送手段で対応していく</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>集荷時間前倒し効果により1人平均月6時間の削減</li> <li>人員確保が想定通り進まず雇用基準・条件の見直しを検討中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行回数で平均10%減少を予測</li> <li>運行回数が減少した部分の輸送を他社に移行しないよう、協力会社で補完する仕組み</li> </ul>