

⑤2024年問題への取組みについて

	九州西濃	東北西濃	沖縄西濃	SSX	二興倉庫
新たに取組みした内容 (テーマ)	<ul style="list-style-type: none"> ・長距離運行コースの拘束時間見直し ①トレーラー運行から鉄道輸送にシフト ②フェリー利用 ③集約拠点の変更による幹線運行距離低減 ・2週目より毎週路線実時間の状況を店所配信。危険水域者に対してはコースの組み換え等を指示 	<ul style="list-style-type: none"> ・拘束残業時間(有休取得)の一元管理 10日・20日個人別時間を本社労務 →店所配信 20日時点で超過見込者の勤務変更実施 	<ul style="list-style-type: none"> 【稼働日に合わせた出勤体制】 土曜日の出勤体制の見直し ・土曜日の稼働は売上が50%であるため、各店所で休日者の再編成を実施し稼働に合わせた出勤体制を組んでいく(平日に戦力を増員する) 	<ul style="list-style-type: none"> 【営業戦略部】 ・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マートロジスティクスの提案営業が評価されると見込まれる 自社スペースを活用し、門前倉庫機能+輸配送機能提供で時間・場所・人の問題解消に繋げる 【EXPERSS部】 ・長距離運行となる運行便において、1日の拘束時間が13時間を超える運行便があることから、乗務員の途中乗換でリードタイムの維持を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ・協力運送会社との連携強化(対象先:21先) ・お客様への入庫平準化を要請(慎重に対応) ・作業時間(入出荷時検品)の短縮 ・納品先での付帯作業見直し
効果・実績について	<p>2024年1月～</p> <ul style="list-style-type: none"> ①トレーラー運行3便をライナー3便に変更 ②フェリー輸送(九州⇒関東)3便新設 ③関西宛集約拠点を鳥栖北から北九州に変更し、幹線運行8便の運行距離低減 ・路線80h超過については前年19名の発生に対し、当年度の発生は2名(+2h及び+1h) 	<ul style="list-style-type: none"> ・SD/回送路線ともに特定コースが超過要件ローテーションすることで時間均一化を調整 ・前年度から試験的に運用実施した中で、時間超過が特定社員に偏って発生していた為コース/ローテーション→業務の均一化もできた 	<ul style="list-style-type: none"> ・店所名 変更前 変更後 差額 宜野湾 18名 14名 ▲4名 沖縄航空 18名 15名 ▲3名 うるま 10名 9名 ▲1名 名護 6名 5名 ▲1名 ・9名×4週=36休を稼働日に合わせた出勤抑制ができています。現在も、50%の稼働に向けて課題の聞き取りを行い50%の出勤率を目指す 	<ul style="list-style-type: none"> 【営業戦略部】 原料・完成品のメーカー物流運用獲得事例 荷主課題 ・生産拡大に伴い、原料の保管・完成品の保管に苦慮…場所の問題が発生 当社の提案 ・営業所の1部スペースを提供し、原料の使用日まで、一時保管を提案 ・必要な時に供給するデポ運用を提案 ・精算品についても指定輸送量(大型貸切輸送)まで一時保管場所を提供 効果 ・当社からの提案により、場所の問題が解決され、荷主の生産数向上に繋がった。従来、工場を整理する作業をしていたが、無駄の減少に繋がった 【EXPRESS部】 ・乗務員の乗換については、乗換時間が発生しリードタイム維持が厳しいことから、始発店の出発を早める。出発を早める取組みとして、各事業所からの搬入方法を変更、長距離便へ積載する商品は荷台後方への積載とし、その商品の搬入が完了した時点で出発、その結果15～30分の運行時間短縮となった 	<ul style="list-style-type: none"> ・21先へのヒヤリング実施(完了) →今後も動向確認及び情報交換を継続 ・業務改善会議において、作業負担増加に対する対策を随時検討…「ご提案」の形で交渉 →作業フローの再確認により荷待ち時間の短縮 ・納品先での商品陳列作業廃止 →お客様への協力依頼により、陳列作業を自社(お客様)対応へ移行(食品原料取扱1社…4月より) ※問題点見つけ次第、速やかに解決