

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"> <li>中部便5便は所属店所に戻らず、四国集約店所で折り返し運行を繰り返す</li> <li>関東便(足立便)1マン5日運行の開始(5/11～)</li> </ul>	<p>【貸切乗務社員の拘束時間の平準化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>荷主別、行先別での偏りが生じないように配車を組む</li> <li>配車と実際の運行の照合</li> <li>定期便運行のローテーション化</li> <li>休日出勤低減に向けた交番の調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①SDの確保をして残業時間の平均化を図る</li> <li>SDの採用を積極的に実施(採用媒体の拡大)</li> <li>残業時間の週単位でのチェック(目標70時間以内とする)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>内陸CFS受けサービス</li> <li>OICT(群馬県 太田国際貨物ターミナル)で荷受けを開始し共同配送をすることにより、それぞれの荷主が手配していたトラックの輸送距離を短縮</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①協業先の拡大 カテゴリーの分業化(例:4工程を4社分業) 引取⇒集約⇒移動⇒配送</li> <li>②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為の最適な国際港・国際空港をご提案</li> </ul>
効果・実績について	<ul style="list-style-type: none"> <li>四国発の中部便は1運行あたりの拘束時間が長かったため、概ね1週間は所属店所を出発後は、集約店所と中部の店所の往復を繰り返し、週末に所属店所に帰店する体制とした。これにより、1運行あたりの拘束時間は13時間30分となり改善が図れた</li> <li>関東便の2マン3日運行を廃止するため、1マン5日運行に変更。往路は名古屋西支店で休息、足立東支店で休息、復路は亀岡営業所で休息することで、各運行による拘束時間は13時間程度となり、適切な運行形態となった</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>行先と物量により想定される運行時間をドライバーよりヒアリングし、運行後の日報と照合することでギャップを確認する</li> <li>定期便運行をローテーションすることにより一定期間の拘束時間について管理しやすくなる</li> <li>日曜祝日運行の輪番制採用による平準化</li> <li>定期便2便の運行習得乗務員+2名</li> <li>日曜祝日運行乗務員2名→4名体制へ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①前年同月対比で2名の増員 ただし定着率が悪く5月退職1名あり。 定着率の向上が課題</li> <li>②4月度残業時間70時間超え(6名)に対して5月度は超えないようにチェック指導</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>太田から横浜港までの距離は約160km、往復では300kmを超えることに加え、港湾倉庫でのトラックの待機時間・作業時間等を短縮させる</li> <li>群馬県太田エリアは自動車に関連した製造業の拠点多く、発地から最短距離での荷受けが可能となる。自動車関連部品は安定的な輸送品質が求められ、欧米向けのような長距離の輸送には途中積み替えのないダイレクト混載輸送サービスが荷主にとってのメリットとなる</li> <li>長野県東信エリアからもアクセスがよく、これまで京浜港にトラック輸送されていた荷主にも、太田CFSを便利にご利用いただける</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①分業による効率化(時間短縮)が実現</li> <li>②富山港、仙台港、清水港などの提案実績有り</li> </ul>