

「新たな国土軸」の優位性の検証結果

本資料は、愛媛県が「新たな国土軸」（四国ルート）の優位性を検証するため、下記条件の基、試算を行ったものです。

【前提条件】

- トラック運転者の1日の拘束時間は13時間以内を基本とする(ただし、16時間を限度とし週2回まで延長可)。
- 「拘束時間」とは、「労働時間」と「休憩時間」の合計時間のことをいう。「労働時間」とは、運転・整備・荷扱いなどの作業時間と手待ち時間などの合計時間のことをいう。
- 連続運転時間は4時間以内または4時間経過直後に運転を中断して30分以上の休憩などを確保しなければならない。
- 運転時間は2日平均で1日当たり9時間以内としなくてはならない。
- フェリー乗船時間は、原則として休憩期間として取り扱う。
- 1日の休憩期間は継続8時間以上必要。ただし、フェリー乗船時は分割可能。

(トラック運転者の労働時間などの改善基準告示)

【算定条件】

- 大型車 ドライバー1人
- 燃費:3.3km/ℓ
- 燃料代:100円/ℓ
- 旅行速度:制限速度に準ずる(高速道路・地域高規格道路 60~80 km/h、一般道 40 km/h)
- 高速道路利用料金割引率:NEXCO 区間 30%、NEXCO 以外区間 10 %
- フェリー乗船料割引率:20%
- 賃金:1時間 1606.45円。拘束時間が8時間以下の場合是一律 12851.6円
- 高速道路利用を基本とし、大洲・八幡浜自動車道は開通後を想定
- 経路途中の積込み・積下しなし(直行便)

※想定により設定している部分もあるため、実態と差異が出る場合があります。

所要時間・所要金額のルート別比較 総括表

資料4

I 宮崎→大阪(片道)



- ①本州ルート
- ②四国ルート(明石海峡大橋経由)
- ③四国ルート(東予～大阪南航路利用)

ルート	走行距離 km	運転時間 時間	休憩時間 時間	乗船時間 時間	拘束時間 時間	所要時間 時間	所要金額 円
①	861.4	11.3	1	0	14.3	14.3	69,669
②	554.6	7.7	0.5	2.4	10.7	13.1	67,768
③	291.9	4.3	0	10.1	7.3	17.4	75,078

II 宮崎→愛知(片道)



- ①本州ルート
- ②四国ルート(明石海峡大橋経由)
- ③四国ルート(東予～大阪南航路利用)

ルート	走行距離 km	運転時間 時間	休憩時間 時間	乗船時間 時間	拘束時間 時間	所要時間 時間	所要金額 円
①	1010.2	13.2	1.5	0	16.7	16.7	81,849
②	716.6	9.7	0.5	2.4	12.7	15.1	82,002
③	462.4	6.5	0	10.1	9.5	19.6	89,921

III 熊本→大阪(片道)



- ①本州ルート
- ②四国ルート(明石海峡大橋経由)
- ②' " [中九州横断道路完成後]
- ③四国ルート(東予～大阪南航路利用)
- ③' " [中九州横断道路完成後]

ルート	走行距離 km	運転時間 時間	休憩時間 時間	乗船時間 時間	拘束時間 時間	所要時間 時間	所要金額 円
①	713	9.1	1	0	12.1	12.1	58,285
②	579.5	7.8	0.5	2.8	10.8	13.6	72,733
②'	513	7.5	0.5	2.4	10.5	12.9	62,952
③	316.8	4.4	0	10.5	7.4	17.9	79,882
③'	250.3	4.1	0	10.1	7.1	17.2	70,584

IV 鹿児島→大阪(片道)



- ①本州ルート
- ②四国ルート(明石海峡大橋経由)
- ②' " [中九州横断道路完成後]
- ③四国ルート(東予～大阪南航路利用)
- ③' " [中九州横断道路完成後]

ルート	走行距離 km	運転時間 時間	休憩時間 時間	乗船時間 時間	拘束時間 時間	所要時間 時間	所要金額 円
①	887.6	11.3	1	0	14.3	14.3	70,750
②	707.4	9.6	1	2.4	13.1	15.5	79,893
②'	687.6	9.7	1	2.4	13.2	15.6	77,438
③	444.7	6.2	0.5	10.1	9.7	19.8	86,080
③'	424.9	6.3	0.5	10.1	9.8	19.9	83,624

検討結果

ルート①
・拘束時間が13時間を超えるため、改善基準告示を満たさない

ルート②
・所要時間、所要金額の面で有利

ルート③
・運転時間、拘束時間が最も短く、ドライバーの身体的負担が軽い
・8時間以上の休憩時間(=乗船時間)を確保できる

結論
・ルート①は、ワンマンでは運行できない
・片道では、所要時間、金額で優れるルート②が有利
・往復では、ルート②とルート③の組み合わせが最も有利

※ルート②往復の場合は、大阪での宿泊が必要となるため、船内で休憩時間を8時間以上確保できる、ルート②とルート③の組み合わせの方が有利となる

検討結果

ルート①
・拘束時間が13時間を超えるため、改善基準告示を満たさない

ルート②
・所要時間が短く、所要金額もルート①と差がないため、他のルートに比べ有利
・運転時間が9時間を超えるため、同ルートでの往復運行は不可

ルート③
・運転時間、拘束時間が最も短く、ドライバーの身体的負担が軽い
・8時間以上の休憩時間(=乗船時間)を確保できる

結論
・ルート①は、ワンマンでは運行できない
・片道では、所要時間、金額で優れるルート②が有利
・往復では、ルート②とルート③の組み合わせが最も有利

検討結果

ルート①
・所要時間、所要金額の面で有利
・運転時間が9時間を若干超えるため、同ルートでの往復運行は不可

ルート②②'
・運転時間が9時間を超えないルートの中で、所要時間、所要金額とも有利

ルート③③'
・運転時間、拘束時間が最も短く、ドライバーの身体的負担が軽い
・8時間以上の休憩時間(=乗船時間)を確保できる

結論
・片道では、所要時間、金額で優れるルート①が有利
・往復では、ルート①とルート③の組み合わせが有利(ルート①とルート②の組み合わせは大阪泊が必要)
・中九州横断道路が整備されると、全ての項目において有利に働く

検討結果

ルート①
・拘束時間が13時間を超えるため、改善基準告示を満たさない

ルート②②'
・拘束時間が13時間を若干超えるため、改善基準告示を満たさない

ルート③③'
・運転時間、拘束時間が最も短く、ドライバーの身体的負担が軽い
・8時間以上の休憩時間(=乗船時間)を確保できる

結論
・ルート①、②は、ワンマンでは運行できない
・よって、ルート③しかない
・中九州横断道路が整備されると、所要金額の面で有利に働く

(算定条件)
●大型車、ドライバー1人 ●燃費: 3.3km/ℓ ●燃料代: 100円/ℓ
●旅行速度: 制限速度に準ずる
(高速道路・地域高規格道路60~80km/h、一般道40km/h)
●高速道路利用料金割引率: 20%
●燃料: 1時間1606.45円、拘束時間が8時間以下の場合は一律12851.6円
●高速道路利用を基本とし、大洲・八幡浜自動車道は開通後を想定
●経路途中の積込み・積下しなし(直行便)
●フェリー乗船時間は、原則として休憩期間として取り扱う(拘束時間含まない)
●積込み・積下し作業として、各々1時間(合計2時間)計上している

拘束時間が13時間を超える項目(改善基準告示: 拘束時間は13時間以内が基本。ただし、16時間を限度とし、週2回まで延長可能。)

運転時間が9時間を超える項目(改善基準告示: 2日平均で1日当たり9時間)

ルート選定において有利に働く項目

所要時間・所要金額のルート別比較 一覧

算出方法	(1)		(2)		(3)	(4)	(5)	(6)		(7)		(8)		(9)	(10)		(11)		(12)		(13)	
	走行距離		運転時間		休憩時間	乗船時間	乗船待ち	拘束時間		所要時間		賃金		高速道路利用料金	乗船料	燃料費		経費		所要金額		
	km	比率	時間	比率	時間	時間	時間	時間	比率	時間	比率	円	比率	円	円	円	円	円	比率	円	円	比率
①本州ルート [宮崎-東九州道-中国道-山陽道-阪神高速-大阪]	861.4	1.0	11.3	1.0	1	0	0	14.3	1.0	14.3	1.0	22,972	1.0	20,594	0	26,103	46,697	1.0	69,669	1.0	69,669	1.0
②四国ルート(明石海峡大橋経由) [宮崎-白杵港~八幡浜港-大阪]	554.6	0.6	7.7	0.7	0.5	2.4	0.5	10.7	0.7	13.1	0.9	17,189	0.7	16,037	17,736	16,806	50,579	1.1	67,768	1.1	67,768	1.0
③四国ルート(東予~大阪南航路利用) [宮崎-白杵港~八幡浜港-東予港~大阪南港-大阪]	291.9	0.3	4.3	0.4	0	10.1	1	7.3	0.5	17.4	1.2	12,852	0.6	6,437	46,944	8,845	62,226	1.3	75,078	1.3	75,078	1.1

算出方法	(1)		(2)		(3)	(4)	(5)	(6)		(7)		(8)		(9)	(10)		(11)		(12)		(13)	
	走行距離		運転時間		休憩時間	乗船時間	乗船待ち	拘束時間		所要時間		賃金		高速道路利用料金	乗船料	燃料費		経費		所要金額		
	km	比率	時間	比率	時間	時間	時間	時間	比率	時間	比率	円	比率	円	円	円	円	円	比率	円	円	比率
①本州ルート [宮崎-東九州道-中国道-山陽道-名神高速-名古屋高速-愛知]	1010.2	1.0	13.2	1.0	1.5	0	0	16.7	1.0	16.7	1.0	26,828	1.0	24,409	0	30,612	55,021	1.0	81,849	1.0	81,849	1.0
②四国ルート(明石海峡大橋経由) [宮崎-白杵港~八幡浜港-名神高速-名古屋高速-愛知]	716.6	0.7	9.7	0.7	0.5	2.4	0.5	12.7	0.8	15.1	0.9	20,402	0.8	22,149	17,736	21,715	61,600	1.1	82,002	1.0	82,002	1.0
③四国ルート(東予~大阪南航路利用) [宮崎-白杵港~八幡浜港-東予港~大阪南港-名神高速-名古屋高速-愛知]	462.4	0.5	6.5	0.5	0	10.1	1	9.5	0.6	19.6	1.2	15,261	0.6	13,704	46,944	14,012	74,660	1.4	89,921	1.1	89,921	1.1

算出方法	(1)		(2)		(3)	(4)	(5)	(6)		(7)		(8)		(9)	(10)		(11)		(12)		(13)	
	走行距離		運転時間		休憩時間	乗船時間	乗船待ち	拘束時間		所要時間		賃金		高速道路利用料金	乗船料	燃料費		経費		所要金額		
	km	比率	時間	比率	時間	時間	時間	時間	比率	時間	比率	円	比率	円	円	円	円	円	比率	円	円	比率
①本州ルート [熊本-九州道-中国道-山陽道-阪神高速-大阪]	713	1.0	9.1	1.0	1	0	0	12.1	1.0	12.1	1.0	19,438	1.0	17,241	0	21,606	38,847	1.0	58,285	1.0	58,285	1.0
②四国ルート(明石海峡大橋経由) [熊本-九州道-別府港~八幡浜港-大阪]	579.5	0.8	7.8	0.9	0.5	2.8	0.5	10.8	0.9	13.6	1.1	17,350	0.9	17,990	19,832	17,561	55,383	1.4	72,733	1.2	72,733	1.2
②'四国ルート(明石海峡大橋経由) [熊本-中九州横断道路(完成後)-白杵港~八幡浜港-大阪]	513	0.7	7.5	0.8	0.5	2.4	0.5	10.5	0.9	12.9	1.1	16,868	0.9	12,803	17,736	15,545	46,084	1.2	62,952	1.1	62,952	1.1
③四国ルート(東予~大阪南航路利用) [熊本-九州道-別府港~八幡浜港-東予港~大阪南港-大阪]	316.8	0.4	4.4	0.5	0	10.5	1	7.4	0.6	17.9	1.5	12,852	0.7	8,390	49,040	9,600	67,030	1.7	79,882	1.4	79,882	1.4
③'四国ルート(東予~大阪南航路利用) [熊本-中九州横断道路(完成後)-白杵港~八幡浜港-東予港~大阪南港-大阪]	250.3	0.4	4.1	0.5	0	10.1	1	7.1	0.6	17.2	1.4	12,852	0.7	3,203	46,944	7,585	57,732	1.5	70,584	1.2	70,584	1.2

算出方法	(1)		(2)		(3)	(4)	(5)	(6)		(7)		(8)		(9)	(10)		(11)		(12)		(13)	
	走行距離		運転時間		休憩時間	乗船時間	乗船待ち	拘束時間		所要時間		賃金		高速道路利用料金	乗船料	燃料費		経費		所要金額		
	km	比率	時間	比率	時間	時間	時間	時間	比率	時間	比率	円	比率	円	円	円	円	円	比率	円	円	比率
①本州ルート [鹿児島-九州道-中国道-山陽道-阪神高速-大阪]	887.6	1.0	11.3	1.0	1	0	0	14.3	1.0	14.3	1.0	22,972	1.0	20,881	0	26,897	47,778	1.0	70,750	1.0	70,750	1.0
②四国ルート(明石海峡大橋経由) [鹿児島-九州道-白杵港~八幡浜港-大阪]	707.4	0.8	9.6	0.8	1	2.4	0.5	13.1	0.9	15.5	1.1	21,044	0.9	19,677	17,736	21,436	58,849	1.2	79,893	1.1	79,893	1.1
②'四国ルート(明石海峡大橋経由) [鹿児島-中九州横断道路(完成後)-白杵港~八幡浜港-大阪]	687.6	0.8	9.7	0.9	1	2.4	0.5	13.2	0.9	15.6	1.1	21,205	0.9	17,661	17,736	20,836	56,233	1.2	77,438	1.1	77,438	1.1
③四国ルート(東予~大阪南航路利用) [宮崎-白杵港~八幡浜港-東予港~大阪南港-大阪]	444.7	0.5	6.2	0.5	0.5	10.1	1	9.7	0.7	19.8	1.4	15,583	0.7	10,077	46,944	13,476	70,497	1.5	86,080	1.2	86,080	1.2
③'四国ルート(東予~大阪南航路利用) [鹿児島-中九州横断道路(完成後)-白杵港~八幡浜港-東予港~大阪南港-大阪]	424.9	0.5	6.3	0.6	0.5	10.1	1	9.8	0.7	19.9	1.4	15,743	0.7	8,061	46,944	12,876	67,881	1.4	83,624	1.2	83,624	1.2

● 拘束時間が13時間を超える項目(改善基準告示:拘束時間は13時間以内が基本。ただし、16時間を限度とし、週2回まで延長可能。)

● 運転時間が9時間を超える項目(改善基準告示:2日平均で1日当たり9時間)

● ルート選定において有利に働く項目



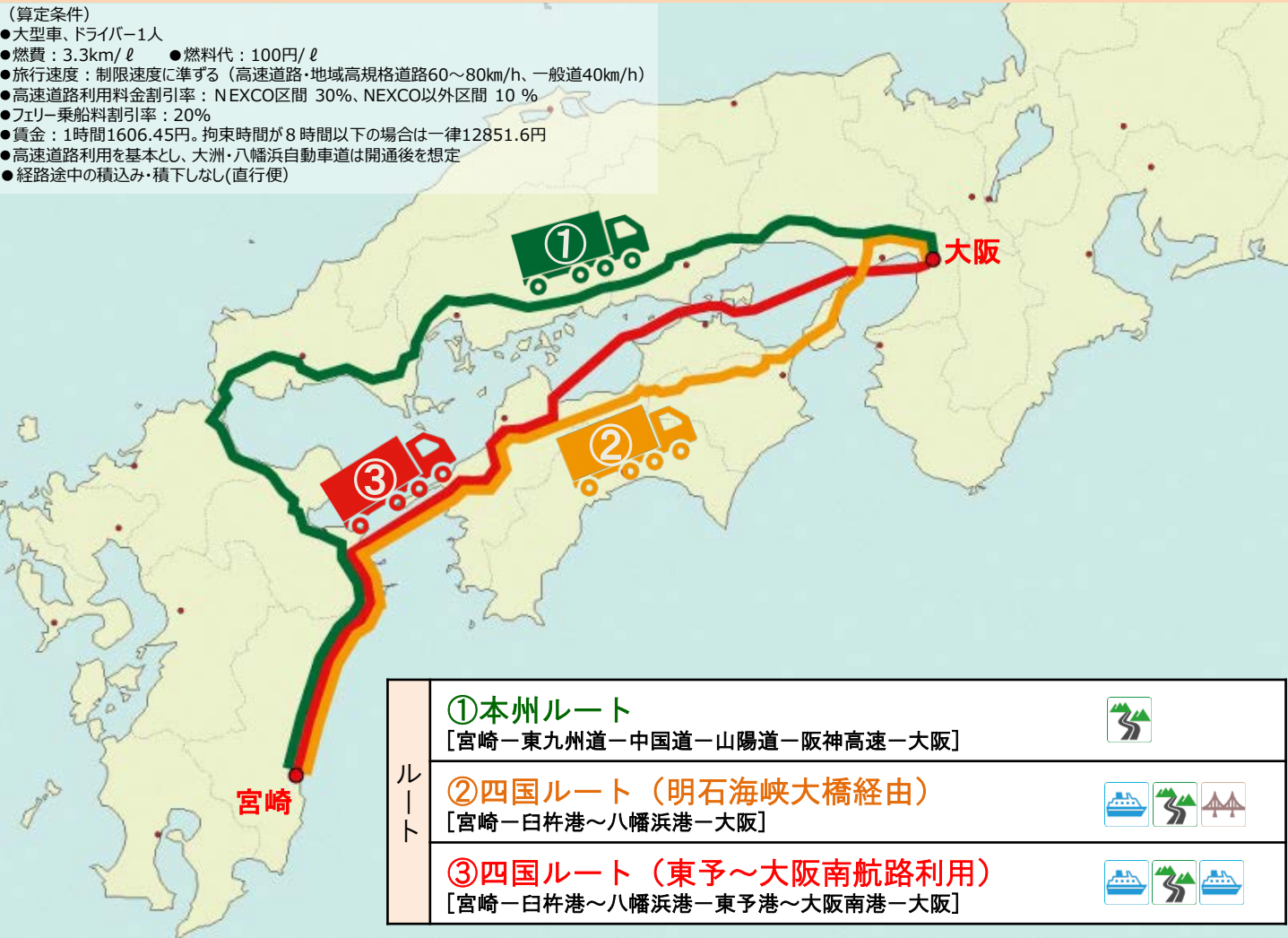
(算定条件)
 ● 大型車、ドライバー1人
 ● 燃費: 3.3km/l ● 燃料代: 100円/l
 ● 旅行速度: 制限速度に準ずる
 (高速道路・地域高規格道路60~80km/h、一般道40km/h)
 ● 高速道路利用料金割引率: NEXCO区間30%、NEXCO以外区間10%
 ● フェリー乗船料割引率: 20%
 ● 賃金: 1時間1606.45円。
 拘束時間が8時間以下の場合は一律12851.6円
 ● 高速道路利用を基本とし、大洲・八幡浜自動車道は開通後を想定
 ● 経路途中の橋込み・橋下しなし(直行便)
 ● フェリー乗船時間は、原則として休憩期間として取り扱う(拘束時間に含まない)
 ● 橋込み・橋下し作業として、各々1時間(合計2時間)計上している

所要時間・所要金額のルート別比較

I 宮崎⇒大阪（片道）

（宮崎県庁⇒大阪府庁）

- （算定条件）
- 大型車、ドライバー1人
 - 燃費：3.3km/ℓ ●燃料代：100円/ℓ
 - 旅行速度：制限速度に準ずる（高速道路・地域高規格道路60～80km/h、一般道40km/h）
 - 高速道路利用料金割引率：NEXCO区間 30%、NEXCO以外区間 10%
 - フェリー乗船料割引率：20%
 - 賃金：1時間1606.45円。拘束時間が8時間以下の場合は一律12851.6円
 - 高速道路利用を基本とし、大洲・八幡浜自動車道は開通後を想定
 - 経路途中の積込み・積下しなし(直行便)



ル ー ト	①本州ルート [宮崎—東九州道—中国道—山陽道—阪神高速—大阪]	
	②四国ルート（明石海峡大橋経由） [宮崎—臼杵港～八幡浜港—大阪]	
	③四国ルート（東予～大阪南航路利用） [宮崎—臼杵港～八幡浜港—東予港～大阪南港—大阪]	

＜検討結果＞

- ルート①**
- ・拘束時間が13時間を超えるため、改善基準告示を満たさない
- ルート②**
- ・所要時間、所要金額の面で有利
- ルート③**
- ・運転時間、拘束時間が最も短く、ドライバーの身体的負担が軽い
 - ・8時間以上の休憩時間(=乗船時間)を確保できる
- 結論**
- ・ルート①は、ワンマンでは運行できない
 - ・片道では、所要時間、金額で優れるルート②が有利
 - ・往復では、ルート②とルート③の組み合わせが最も有利
- ※ルート②往復の場合は、大阪での宿泊が必要となるため、船内で休憩時間を8時間以上確保できるルート②とルート③の組み合わせ方が有利となる

【前提条件】

- トラック運転者の1日の拘束時間は13時間以内を基本とする(ただし、16時間を限度とし週2回まで延長可)。
 - 「拘束時間」とは、「労働時間」と「休憩時間」の合計時間のことをいう。「労働時間」とは、運転・整備・荷扱いなどの作業時間と手待ち時間などの合計時間のことをいう。
 - 連続運転時間は4時間以内または4時間経過直後に運転を中断して30分以上の休憩などを確保しなければならない。
 - 運転時間は2日平均で1日当たり9時間以内としなくてはならない。
 - フェリー乗船時間は、原則として休憩期間として取り扱う。
 - 1日の休憩期間は継続8時間以上必要。ただし、フェリー乗船時は分割可能。
- (トラック運転者の労働時間などの改善基準告示)

算出方法	(1)		(2)		(3)	(4)	(5)	(6)		(7)	(8)		(9)	(10)	(11)	(12)		(13)		
	走行距離	比率	時間	比率	時間	時間	時間	時間	比率	時間	比率	円	比率	円	円	円	比率	円	比率	
	-		-		-	-	-	(2)+(3)+(5) +作業時間2h		(4)+(6)		(6) × 1606.45円		-	-	((1)/燃費) × 燃料代	(9)+(10)+(11)		(8)+(12)	
ルート	走行距離		運転時間		休憩時間	乗船時間	乗船待ち時間	拘束時間		所要時間		賃金		高速道路利用料金	乗船料	燃料費	経費		所要金額	
①	861.4	1.0	11.3	1.0	1	0	0	14.3	1.0	14.3	1.0	22,972	1.0	20,594	0	26,103	46,697	1.0	69,669	1.0
②	554.6	0.6	7.7	0.7	0.5	2.4	0.5	10.7	0.7	13.1	0.9	17,189	0.7	16,037	17,736	16,806	50,579	1.1	67,768	1.0
③	291.9	0.3	4.3	0.4	0	10.1	1	7.3	0.5	17.4	1.2	12,852	0.6	6,437	46,944	8,845	62,226	1.3	75,078	1.1

●拘束時間が13時間を超える項目(改善基準告示:拘束時間は13時間以内が基本。ただし、16時間を限度とし、週2回まで延長可能。)

●運転時間が9時間を超える項目(改善基準告示:2日平均で1日当たり9時間)

●ルート選定において有利に働く項目

※各「比率」は、ルート①を基準とした

所要時間・所要金額のルート別比較 II 宮崎⇒愛知 (片道)

(宮崎県庁⇒愛知県庁)

- (算定条件)
- 大型車、ドライバー1人
 - 燃費：3.3km/ℓ ●燃料代：100円/ℓ
 - 旅行速度：制限速度に準ずる(高速道路・地域高規格道路60~80km/h、一般道40km/h)
 - 高速道路利用料金割引率：NEXCO区間 30%、NEXCO以外区間 10%
 - フェリー乗船料割引率：20%
 - 賃金：1時間1606.45円。拘束時間が8時間以下の場合は一律12851.6円
 - 高速道路利用を基本とし、大洲・八幡浜自動車道は開通後を想定
 - 経路途中の積込み・積下しなし(直行便)



ル ー ト	①本州ルート [宮崎—東九州道—中国道—山陽道—名神高速—名古屋高速—愛知]	
	②四国ルート (明石海峡大橋経由) [宮崎—臼杵港~八幡浜港—名神高速—名古屋高速—愛知]	
	③四国ルート (東予~大阪南航路利用) [宮崎—臼杵港~八幡浜港—東予港~大阪南港—名神高速—名古屋高速—愛知]	

≪検討結果≫

- ルート①**
- ・拘束時間が13時間を超えるため、改善基準告示を満たさない
- ルート②**
- ・所要時間が短く、所要金額もルート①と差がないため、他のルートに比べ有利
 - ・運転時間が9時間を超えるため、同ルートでの往復運行は不可
- ルート③**
- ・運転時間、拘束時間が最も短く、ドライバーの身体的負担が軽い
 - ・8時間以上の休憩時間(=乗船時間)を確保できる
- 結論**
- ・ルート①は、ワンマンでは運行できない
 - ・片道では、所要時間、金額で優れるルート②が有利
 - ・往復では、ルート②とルート③の組み合わせが最も有利

【前提条件】

- トラック運転者の1日の拘束時間は13時間以内を基本とする(ただし、16時間を限度とし週2回まで延長可)。
- 「拘束時間」とは、「労働時間」と「休憩時間」の合計時間のことをいう。「労働時間」とは、運転・整備・荷扱いなどの作業時間と手待ち時間などの合計時間のことをいう。
- 連続運転時間は4時間以内または4時間経過直後に運転を中断して30分以上の休憩などを確保しなければならない。
- 運転時間は2日平均で1日当たり9時間以内としなくてはならない。
- フェリー乗船時間は、原則として休憩期間として取り扱う。
- 1日の休憩期間は継続8時間以上必要。ただし、フェリー乗船時は分割可能。(トラック運転者の労働時間などの改善基準告示)

算出 方法	(1)		(2)		(3)	(4)	(5)	(6)		(7)	(8)		(9)	(10)	(11)	(12)		(13)		
	-	-	-	-	-	-	-	(2)+(3)+(5) +作業時間2h	(4)+(6)	(6) × 1606.45円	-	-	-	((1)/燃費) × 燃料代	(9)+(10)+(11)	(8)+(12)				
ル ー ト	走行 距離		運転 時間		休憩 時間	乗船 時間	乗船 待ち時	拘束時間		所要時間		賃金		高速道路 利用料金	乗船料	燃料費	経費		所要金額	
	km	比率	時間	比率	時間	時間	時間	時間	比率	時間	比率	円	比率	円	円	円	円	比率	円	比率
①	1010.2	1.0	13.2	1.0	1.5	0	0	16.7	1.0	16.7	1.0	26,828	1.0	24,409	0	30,612	55,021	1.0	81,849	1.0
②	716.6	0.7	9.7	0.7	0.5	2.4	0.5	12.7	0.8	15.1	0.9	20,402	0.8	22,149	17,736	21,715	61,600	1.1	82,002	1.0
③	462.4	0.5	6.5	0.5	0	10.1	1	9.5	0.6	19.6	1.2	15,261	0.6	13,704	46,944	14,012	74,660	1.4	89,921	1.1

●拘束時間が13時間を超える項目(改善基準告示:拘束時間は13時間以内が基本。ただし、16時間を限度とし、週2回まで延長可能。)

●運転時間が9時間を超える項目(改善基準告示:2日平均で1日当たり9時間)

●ルート選定において有利に働く項目

※各「比率」は、ルート①を基準とした

所要時間・所要金額のルート別比較 Ⅲ 熊本⇒大阪（片道）

（熊本県庁⇒大阪府庁）

- （算定条件）
- 大型車、ドライバー1人
 - 燃費：3.3km/ℓ ●燃料代：100円/ℓ
 - 旅行速度：制限速度に準ずる（高速道路・地域高規格道路60～80km/h、一般道40km/h）
 - 高速道路利用料金割引率：NEXCO区間 30%、NEXCO以外区間 10 %
 - フェリー乗船料割引率：20%
 - 賃金：1時間1606.45円。拘束時間が8時間以下の場合は一律12851.6円
 - 高速道路利用を基本とし、大洲・八幡浜自動車道は開通後を想定
 - 経路途中の積込み・積下しなし(直行便)



ルート	①本州ルート	②四国ルート（明石海峡大橋経由）	②' 四国ルート（明石海峡大橋経由）	③四国ルート（東予～大阪南航路利用）	③' 四国ルート（東予～大阪南航路利用）
	[熊本－九州道－中国道－山陽道－阪神高速－大阪]	[熊本－九州道－別府港～八幡浜港－大阪]	[熊本－九州横断道路（完成後）－臼杵港～八幡浜港－大阪]	[熊本－九州道－別府港～八幡浜港－東予港～大阪南港－大阪]	[熊本－九州横断道路（完成後）－臼杵港～八幡浜港－東予港～大阪南港－大阪]

《検討結果》

- ルート①**
- ・所要時間、所要金額の面で有利
 - ・運転時間が9時間を若干超えるため、同ルートでの往復運行は不可
- ルート②②'**
- ・運転時間が9時間を超えないルートの中で、所要時間、所要金額とも有利
- ルート③③'**
- ・運転時間、拘束時間が最も短く、ドライバーの身体的負担が軽い
 - ・8時間以上の休憩時間(=乗船時間)を確保できる
- 結論**
- ・片道では、所要時間、金額で優れる ルート①が有利
 - ・往復では、ルート①とルート③の組み合わせが有利（ルート①とルート②の組み合わせは大阪泊が必要）
 - ・中九州横断道路が整備されると、全ての項目において有利に働く

【前提条件】

- トラック運転者の1日の拘束時間は13時間以内を基本とする（ただし、16時間を限度とし週2回まで延長可）。
- 「拘束時間」とは、「労働時間」と「休憩時間」の合計時間のことをいう。「労働時間」とは、運転・整備・荷扱いなどの作業時間と手待ち時間などの合計時間のことをいう。
- 連続運転時間は4時間以内または4時間経過直後に運転を中断して30分以上の休憩などを確保しなければならない。
- 運転時間は2日平均で1日当たり9時間以内としなくてはならない。
- フェリー乗船時間は、原則として休憩期間として取り扱う。
- 1日の休憩期間は継続8時間以上必要。ただし、フェリー乗船時は分割可能。（トラック運転者の労働時間などの改善基準告示）

算出方法	(1)		(2)		(3)	(4)	(5)	(6)		(7)		(8)		(9)	(10)	(11)	(12)		(13)	
	走行距離	比率	時間	比率	時間	時間	乗船待ち時間	拘束時間	比率	所要時間	比率	賃金	比率	高速道路利用料金	乗船料	燃料費	経費	比率	所要金額	比率
	713	1.0	9.1	1.0	1	0	0	12.1	1.0	12.1	1.0	19,438	1.0	17,241	0	21,606	38,847	1.0	58,285	1.0
	579.5	0.8	7.8	0.9	0.5	2.8	0.5	10.8	0.9	13.6	1.1	17,350	0.9	17,990	19,832	17,561	55,383	1.4	72,733	1.2
	513	0.7	7.5	0.8	0.5	2.4	0.5	10.5	0.9	12.9	1.1	16,868	0.9	12,803	17,736	15,545	46,084	1.2	62,952	1.1
	316.8	0.4	4.4	0.5	0	10.5	1	7.4	0.6	17.9	1.5	12,852	0.7	8,390	49,040	9,600	67,030	1.7	79,882	1.4
	250.3	0.4	4.1	0.5	0	10.1	1	7.1	0.6	17.2	1.4	12,852	0.7	3,203	46,944	7,585	57,732	1.5	70,584	1.2

●拘束時間が13時間を超える項目（改善基準告示：拘束時間は13時間以内が基本。ただし、16時間を限度とし、週2回まで延長可能。）

●運転時間が9時間を超える項目（改善基準告示：2日平均で1日当たり9時間）

●ルート選定において有利に働く項目

※各「比率」は、ルート①を基準とした

所要時間・所要金額のルート別比較 IV 鹿児島⇒大阪（片道）

（鹿児島県庁⇒大阪府庁）

- （算定条件）
- 大型車、ドライバー1人
 - 燃費：3.3km/ℓ ●燃料代：100円/ℓ
 - 旅行速度：制限速度に準ずる（高速道路・地域高規格道路60～80km/h、一般道40km/h）
 - 高速道路利用料金割引率：NEXCO区間 30%、NEXCO以外区間 10%
 - フェリー乗船料割引率：20%
 - 賃金：1時間1606.45円。拘束時間が8時間以下の場合是一律12851.6円
 - 高速道路利用を基本とし、大洲・八幡浜自動車道は開通後を想定
 - 経路途中の積込み・積下しなし（直行便）



ルート	①本州ルート	②四国ルート（明石海峡大橋経由）	②' 四国ルート（明石海峡大橋経由）	③四国ルート（東予～大阪南航路利用）	③' 四国ルート（東予～大阪南航路利用）
	[鹿児島—九州道—中国道—山陽道—阪神高速—大阪]	[鹿児島—九州道—臼杵港～八幡浜港—大阪]	[鹿児島—中九州横断道路（完成後）—臼杵港～八幡浜港—大阪]	[宮崎—臼杵港～八幡浜港—東予港～大阪南港—大阪]	[鹿児島—中九州横断道路（完成後）—臼杵港～八幡浜港—東予港～大阪南港—大阪]

＜検討結果＞

- ルート①**
- ・拘束時間が13時間を超えるため、改善基準告示を満たさない
- ルート②②'**
- ・拘束時間が13時間を若干超えるため、改善基準告示を満たさない
- ルート③③'**
- ・運転時間、拘束時間が最も短く、ドライバーの身体的負担が軽い
 - ・8時間以上の休憩時間(=乗船時間)を確保できる
- 結論**
- ・ルート①、②は、ワンマンでは運行できない
 - ・よって、ルート③しかない
 - ・中九州横断道路が整備されると、所要金額の面で有利に働く

【前提条件】

- トラック運転者の1日の拘束時間は13時間以内を基本とする(ただし、16時間を限度とし週2回まで延長可)。
- 「拘束時間」とは、「労働時間」と「休憩時間」の合計時間のことをいう。「労働時間」とは、運転・整備・荷扱いなどの作業時間と手待ち時間などの合計時間のことをいう。
- 連続運転時間は4時間以内または4時間経過直後に運転を中断して30分以上の休憩などを確保しなければならない。
- 運転時間は2日平均で1日当たり9時間以内としなくてはならない。
- フェリー乗船時間は、原則として休憩期間として取り扱う。
- 1日の休憩期間は継続8時間以上必要。ただし、フェリー乗船時は分割可能。(トラック運転者の労働時間などの改善基準告示)

算出方法	(1)		(2)		(3)	(4)	(5)	(6)		(7)		(8)		(9)	(10)	(11)	(12)		(13)	
	-	-	-	-	-	-	-	(2)+(3)+(5) +作業時間2h	(4)+(6)	(6)×1606.45円	-	-	-	-	((1)/燃費)× 燃料代	(9)+(10)+(11)	(8)+(12)			
ルート	走行距離		運転時間		休憩時間	乗船時間	乗船待ち時間	拘束時間		所要時間		賃金		高速道路利用料金	乗船料	燃料費	経費		所要金額	
	km	比率	時間	比率	時間	時間	時間	時間	比率	時間	比率	円	比率	円	円	円	円	比率	円	比率
①	887.6	1.0	11.3	1.0	1	0	0	14.3	1.0	14.3	1.0	22,972	1.0	20,881	0	26,897	47,778	1.0	70,750	1.0
②	707.4	0.8	9.6	0.8	1	2.4	0.5	13.1	0.9	15.5	1.1	21,044	0.9	19,677	17,736	21,436	58,849	1.2	79,893	1.1
②'	687.6	0.8	9.7	0.9	1	2.4	0.5	13.2	0.9	15.6	1.1	21,205	0.9	17,661	17,736	20,836	56,233	1.2	77,438	1.1
③	444.7	0.5	6.2	0.5	0.5	10.1	1	9.7	0.7	19.8	1.4	15,583	0.7	10,077	46,944	13,476	70,497	1.5	86,080	1.2
③'	424.9	0.5	6.3	0.6	0.5	10.1	1	9.8	0.7	19.9	1.4	15,743	0.7	8,061	46,944	12,876	67,881	1.4	83,624	1.2

● 拘束時間が13時間を超える項目(改善基準告示:拘束時間は13時間以内が基本。ただし、16時間を限度とし、週2回まで延長可能。)

● 運転時間が9時間を超える項目(改善基準告示:2日平均で1日当たり9時間)

● ルート選定において有利に働く項目

※各「比率」は、ルート①を基準とした