

# 公 示

準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の需給状況の  
判断結果について

平成26年1月27日付け中運局公示第110号「準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化の推進のために監督上必要となる措置等の実施について」に基づき、一般乗用旅客自動車運送事業の需給状況の判断結果を下記のとおり公示する。

なお、需給状況の判断結果の算定基礎数値は、別紙1～5のとおりである。

令和5年8月31日

中部運輸局長 金子 正志

## 記

## 令和5年度における需給状況の判断結果

都道府県	営業区域名（交通圏）	必要車両数（両）	令和4年度末車両数（両）	増加可能車両数（両）
愛知	知多	170	334	▲164
	尾張北部	200	361	▲161
	尾張西部	134	246	▲112
	西三河北部	282	561	▲279
	西三河南部	162	306	▲144
	東三河南部	270	445	▲175
静岡	静岡	500	1,030	▲530
	浜松	458	860	▲402
	沼津・三島	331	631	▲300
	富士・富士宮	266	447	▲181
	藤枝・焼津	225	432	▲207
	磐田・掛川	154	291	▲137
岐阜	大垣	126	228	▲102
	東濃西部	91	165	▲74
	東濃東部	54	124	▲70
	美濃・可児	138	236	▲98
	高山	70	133	▲63
三重	北勢	272	451	▲179
	津	108	200	▲92
	松阪	79	139	▲60
福井	福井	212	562	▲350
	武生	30	60	▲30

※上記「令和4年度末車両数」は、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（以下「タクシー特措法」という。）第2条第9項に定める事業用自動車（一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーに限る。以下「個人タクシー」という。）を除く。）の数である。

#### 附 則

本公示は、令和5年8月31日より適用する。

令和5年度の準特定地域における法人タクシー（一般乗用旅客自動車運送事業（個人タクシーを除く。））の新規許可申請、条件解除の承認申請、営業区域の設定に係る事業計画変更認可申請、増車に係る事業計画変更認可申請、休車の解除に係る事業計画変更認可申請及び個人タクシーの新規許可申請について適用する。

#### 附 則（令和5年9月29日付け中運局公示第57号 一部改正）

本公示は、令和5年10月1日より適用する。

## 1. 愛知県

## (1) 知多交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
3,578,572	3,970,427	0.90

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
170	3,578,572	11,254,274	0.40	71,000	0.90

## (2) 尾張北部交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
4,027,346	4,440,677	0.91

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
200	4,027,346	12,466,661	0.41	83,792	0.90

## (3) 尾張西部交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
2,709,218	2,909,745	0.93

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
134	2,709,218	7,399,754	0.43	51,592	0.90

## (4) 西三河北部交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
5,432,161	6,045,276	0.90

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
282	5,432,161	16,351,140	0.43	119,189	0.90

## (5)西三河南部交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
3,414,754	3,832,093	0.89

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
162	3,414,754	10,200,491	0.44	70,045	0.90

## (6)東三河南部交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
4,763,458	5,131,809	0.93

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
270	4,763,458	12,847,408	0.43	103,158	0.90

※「直近5年間分の対前年度比率の平均値」、「実車率」、「実働率」及び「乖離率」の数値は、小数点第3位で四捨五入して記載しているため、必ずしも計算結果は一致しないことがある。

## 2. 静岡県

## (1) 静清交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
9,753,087	10,706,272	0.91

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
500	9,753,087	26,810,359	0.45	202,634	0.90

## (2) 浜松交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
9,614,055	10,554,406	0.91

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
458	9,614,055	26,236,781	0.44	181,423	0.90

## (3) 沼津・三島交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
6,556,255	7,096,048	0.92

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
331	6,556,255	17,637,845	0.45	131,000	0.90

## (4) 富士・富士宮交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
4,477,114	4,862,895	0.92

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
266	4,477,114	12,115,322	0.44	103,437	0.90

(5) 藤枝・焼津交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
3,876,136	4,242,187	0.91

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
225	3,876,136	10,728,906	0.44	89,190	0.90

(6) 磐田・掛川交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
3,214,295	3,571,217	0.90

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
154	3,214,295	9,051,114	0.45	63,805	0.90

※「直近5年間分の対前年度比率の平均値」、「実車率」、「実働率」及び「乖離率」の数値は、小数点第3位で四捨五入して記載しているため、必ずしも計算結果は一致しないことがある。

## 3. 岐阜県

## (1)大垣交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
1,830,431	1,967,828	0.93

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
126	1,830,431	5,026,481	0.42	47,644	0.90

## (2)東濃西部交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
1,369,220	1,501,367	0.91

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
91	1,369,220	4,029,068	0.42	36,944	0.90

## (3)東濃東部交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
812,065	892,560	0.91

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
54	812,065	2,350,445	0.43	21,924	0.90

## (4)美濃・可児交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
1,876,838	2,021,521	0.93

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
138	1,876,838	5,906,493	0.37	53,403	0.90



(5)高山交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
898,931	1,018,581	0.88

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
70	898,931	2,747,260	0.42	29,683	0.90

※「直近5年間分の対前年度比率の平均値」、「実車率」、「実働率」及び「乖離率」の数値は、小数点第3位で四捨五入して記載しているため、必ずしも計算結果は一致しないことがある。

## 4. 三重県

## (1) 北勢交通圏

輸送需要量 $A=B \times C$	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
5,693,861	6,187,024	0.92

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
272	5,693,861	14,978,688	0.44	103,863	0.90

## (2) 津交通圏

輸送需要量 $A=B \times C$	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
1,855,336	2,037,597	0.91

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
108	1,855,336	5,595,213	0.42	44,745	0.90

## (3) 松阪交通圏

輸送需要量 $A=B \times C$	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
1,209,466	1,332,822	0.91

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
79	1,209,466	3,627,483	0.42	32,825	0.90

※「直近5年間分の対前年度比率の平均値」、「実車率」、「実働率」及び「乖離率」の数値は、小数点第3位で四捨五入して記載しているため、必ずしも計算結果は一致しないことがある。

## 5. 福井県

## (1) 福井交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
3,678,008	4,042,388	0.91

必要車両数 $A \div (D \times E \div F)$ $\div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
212	3,678,008	10,797,691	0.41	84,607	0.90

## (2) 武生交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和4年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
499,620	557,993	0.90

必要車両数 $A \div (D \times E \div F)$ $\div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
30	499,620	1,496,261	0.44	12,996	0.90

※「直近5年間分の対前年度比率の平均値」、「実車率」、「実働率」及び「乖離率」の数値は、小数点第3位で四捨五入して記載しているため、必ずしも計算結果は一致しないことがある。