

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

制 定	平成 27 年	1 月 27 日	九運公第 42 号
一部改正	平成 27 年	8 月 19 日	九運公第 22 号
一部改正	平成 28 年	8 月 1 日	九運公第 24 号
一部改正	平成 28 年 10 月	1 日	九運公第 40 号
一部改正	平成 29 年	8 月 22 日	九運公第 33 号
一部改正	平成 30 年	8 月 24 日	九運公第 43 号
一部改正	平成 30 年 10 月	1 日	九運公第 51 号
一部改正	平成 31 年	4 月 1 日	九運公第 5 号
一部改正	令和 元 年	8 月 23 日	九運公第 33 号
一部改正	令和 2 年	3 月 31 日	九運公第 121 号
一部改正	令和 2 年	8 月 28 日	九運公第 30 号
一部改正	令和 2 年 10 月	1 日	九運公第 41 号
一部改正	令和 3 年	7 月 30 日	九運公第 41 号
一部改正	令和 3 年	8 月 27 日	九運公第 47 号
一部改正	令和 3 年 10 月	1 日	九運公第 62 号
一部改正	令和 3 年 10 月 29 日		九運公第 75 号
一部改正	令和 4 年	8 月 30 日	九運公第 34 号
一部改正	令和 5 年	8 月 31 日	九運公第 56 号
一部改正	令和 5 年	9 月 29 日	九運公第 71 号
一部改正	令和 6 年	8 月 30 日	九運公第 61 号
一部改正	令和 6 年	9 月 30 日	九運公第 75 号
一部改正	令和 7 年	8 月 29 日	九運公第 47 号
一部改正	令和 7 年	9 月 30 日	九運公第 54 号
一部改正	令和 8 年	8 月 31 日	九運公第 54 号

平成26年1月24日付け公示「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、別紙のとおりである。

平成27年1月27日

九州運輸局長 竹田 浩三

記

令和8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7年度末 車両数 (両)	増加可能車両数 (両)
福岡県	福岡交通圏	4,173	4,494	▲321
	北九州交通圏	1,406	2,022	▲616
	久留米市	271	427	▲156
	大牟田市	79	110	▲31
	筑豊交通圏	154	270	▲116
佐賀県	佐賀市	228	347	▲119
	唐津市	101	173	▲72
長崎県	長崎交通圏	565	995	▲430
	佐世保市	253	427	▲174
	諫早市	103	157	▲54
宮崎県	宮崎交通圏	543	880	▲337

	延岡市	149	218	▲69
	都城交通圏	75	140	▲65
大分県	大分市	358	745	▲387
	別府市	140	282	▲142
鹿児島県	鹿児島市	873	1,219	▲346
	鹿児島空港交通圏	138	231	▲93

※上記「令和7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（個人タクシーを除く）の数である。

※その他ハイヤー（道路運送法施行規則第4条第8項第3号の規定に基づき国土交通大臣が定める区分を定める告示（平成26年国土交通省告示第59号）第2号に規定するハイヤーをいう。以下同じ。）がある営業区域にあっては、算定した一般タクシー（タクシー特措法第2条第9項に定める事業用自動車からその他ハイヤー及び個人タクシーを除いたもの。以下同じ。）の必要車両数と平成26年1月27日現在の一般タクシーの車両数の乖離率を用いてその他ハイヤーの必要車両数を算定し、これを一般タクシーの必要車両数に加えて算定したものである。

附 則

本公示は、令和8年度の準特定地域における法人タクシーの新規許可申請、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。

1. 福岡県

(別紙)

(1) 福岡交通圏

輸送需要量 $A=B \times C$	令和7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
111,766,116	100,988,270	1.106724

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
4,173	111,766,116	194,806,945	0.41	973,740	0.90

(2) 北九州交通圏

①一般タクシー

輸送需要量 $A=B \times C$	令和7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
22,316,520	24,062,206	0.927451

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
1,391	22,316,520	64,603,725	0.37	487,417	0.90

②その他ハイヤー

乖離率 $a = (b - c) \div b$	平成26年1月27日現在の 一般タクシー車両数 b	一般タクシーの 必要車両数 c
0.52	2,896	1,391

必要車両数 $d - (d \times a)$	平成26年1月27日現在の その他ハイヤー車両数 d
15	31

(3) 久留米市

輸送需要量 $A=B \times C$	令和7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
4,650,226	5,001,540	0.929759

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
271	4,650,226	11,414,095	0.43	94,569	0.90

(4) 大牟田市

輸送需要量 $A=B \times C$	令和7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
1,471,176	1,613,795	0.911625

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	1,471,176	3,981,276	0.42	29,481	0.90

(5) 筑豊交通圏

輸送需要量 $A=B \times C$	令和7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
2,983,578	3,258,844	0.915533

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	2,983,578	8,204,003	0.42	58,380	0.90

2. 佐賀県

(1) 佐賀市

輸送需要量 $A=B \times C$	令和7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
3,222,964	3,515,132	0.916883

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
228	3,222,964	8,578,470	0.38	76,542	0.90

(2) 唐津市

輸送需要量 $A=B \times C$	令和7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
1,859,106	1,973,728	0.941926

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
101	1,859,106	4,760,474	0.45	38,641	0.90

3. 長崎県

(1) 長崎交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和7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
12,640,531	13,587,252	0.930323

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
565	12,640,531	41,013,599	0.35	213,633	0.90

(2) 佐世保市

輸送需要量 A=B×C	令和7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
5,123,484	5,478,820	0.935144

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
253	5,123,484	14,216,191	0.34	78,672	0.90

(3) 諫早市

輸送需要量 A=B×C	令和7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
1,915,872	2,039,020	0.939604

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
103	1,915,872	5,580,896	0.36	35,736	0.90

4. 宮崎県

(1) 宮崎交通圏

輸送需要量 A=B×C	令和7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
7,906,439	8,530,994	0.926790

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
543	7,906,439	21,428,726	0.37	179,149	0.90

(2) 延岡市

輸送需要量 $A=B \times C$	令和7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
2,079,041	2,278,710	0.912376

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
149	2,079,041	6,412,228	0.37	55,391	0.90

(3) 都城交通圏

輸送需要量 $A=B \times C$	令和7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
1,212,525	1,413,588	0.857764

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
75	1,212,525	4,147,595	0.41	34,651	0.90

5. 大分県

(1) 大分市

輸送需要量 $A=B \times C$	令和7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
7,614,760	8,273,623	0.920366

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
358	7,614,760	20,756,632	0.43	137,584	0.90

(2) 別府市

輸送需要量 $A=B \times C$	令和7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
2,494,766	2,739,339	0.910718

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
140	2,494,766	6,828,086	0.40	50,658	0.90

6. 鹿児島県
(1) 鹿児島市

輸送需要量 $A=B \times C$	令和7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
13,266,277	14,088,859	0.941615

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
873	13,266,277	33,562,761	0.36	264,087	0.90

(2) 鹿児島空港交通圏

輸送需要量 $A=B \times C$	令和7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
2,402,693	2,553,647	0.940887

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
138	2,402,693	5,810,963	0.41	44,770	0.90