

おでかけワゴンの 本格運行に向けたロードマップ

1. おでかけワゴンの本格運行に向けた手続き

- おでかけワゴンの本格運行に向けて、「道路運送法4条許可申請手続」を今年度中に対応します。
- おでかけワゴンの持続可能な運行に向け、「フィーダー系統補助申請手続」を同時並行で進めます。
- さらに、既存の路線バスの維持・確保に向けて「幹線系統補助申請手続」の活用に係る検討を行います。

道路運送法4条許可申請手続

- 今年度のおでかけワゴンの運行は、道路運送法第21条に基づく「国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送」であり、「期間は原則1年以下」とされています。
- 次年度以降は、道路運送法第4条の「一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期運行）」として、運輸局から運行の許可を受ける必要があります。

フィーダー系統補助申請手続

- おでかけワゴンの運行費用は、現在のところ、市（及び受益者）が全て負担しています。
- 今後も持続可能な運行を実現するため、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（通称：フィーダー補助）」の確保に向けて、今年度から準備を進めていきます。

【参考】幹線系統補助申請手続

- 日高市地域公共交通計画（令和7年3月策定）の重点施策の一つに「公共交通軸の維持・確保」を位置付けていることから、今後も既存の路線バス等を維持・確保していくため、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」の活用を検討します。

おでかけワゴン関連

バス
その他
路線
関連

2. ロードマップ

年度	令和7年度												令和8年度									
月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
法定協議会（★） ・部会（☆）			☆ 交通	★	☆ 交通	★		☆ 交通	☆ 運賃 ★	☆ 交通	★			☆ 交通	★							
道路運送法 4条申請手続	実証運行 （無償）		実証運行（有償、道路運送法第21条）												本格運行（道路運送法第4条）							
			実証実験の評価																			
			運行計画 の作成				協議会等での協議 市民コメント （運賃）				4条許可 申請手続				許可							
			申請書類作成，法令試験受験				移動等円滑化基準に 関する適用除外手続				運行内容 の公表				協議会等で協議が調うことで標準 処理期間が3ヶ月→2ヶ月に短縮							
											適用除外											
フィーダー系統 補助申請手続			交通不便地域の 整理												認定 申請				計画 認定			
			申請書類作成， 法定計画改訂案作成				協議会等 での協議				法定計画 改定・公表				国への 認定・申請				利用実態把握			
															R8事業年度 補助				R9事業 年度補助			
【参考】補助事業 活用に向けた調 査・検討（路線バ ス関連）			調査・検討の実施、 交通事業者との調整				今後の対応について 検討・判断								対象運行期間 R8.6～R8.9				対象運行期間 R8.10～R9.9			
市議会関連							全協				全協				全協							

第7回交通戦略部会（8月）

- ・【４条・補助共通】事業許可申請・補助申請に向けたポイントの確認、ロードマップの確認
- ・【４条】利用実態に係る報告
- ・【補助】交通不便地域の設定方針に係る確認

第9回法定協議会（9月）の議題

- ・【４条】ルート・停留所・ダイヤ・運賃案（市民コメントへの提示内容）の議決
- ・【４条】利用実態に係る報告
- ・【補助】交通不便地域の設定に係る議決⇒R8.6に間に合うよう、申請手続き

第8回交通戦略部会（11月）・
第10回法定協議会（12月）の議題

- ・【４条】市民コメントを反映した運行内容の議決⇒申請手続きに移行
- ・【４条】本格運行に移行することの是非に関する議決
- ・【補助】法定計画本編改訂案・別紙案の確認

第9回交通戦略部会
(1月)・第11回法定
協議会(2月)の議題

- ・【補助】法定計画本編改訂・別紙に関する議決

3. 本格運行の判断について

- 道路運送法手続き上、「おでかけワゴン実証実験に係る目的と照らし合わせて適切な利用がなされているか」を確認する必要がある。
- 補助申請上、「おでかけワゴンとおでかけタクシー」の差別化ができているか」を確認する必要がある。

観点	判断基準
道路運送法	<ul style="list-style-type: none">路線定期運行としての運行継続の必要性を検証する ⇒定常的に乗合利用がなされているかを確認する（平均乗車人数が2人/便以上） ※地域公共交通計画で位置付け車両のダウンサイジングにより需要を捌くことができるかどうかを確認する ⇒臨時便の運行が定常的でなく、かつ市が想定する予算範囲内に収まっていることを確認する
国庫補助	<ul style="list-style-type: none">おでかけワゴン・おでかけタクシーの差別化 ⇒主に以下の項目を想定しサービスを設計してきたことから、利用実態をモニタリングし、想定通りの活用がなされたかどうかを確認する<ul style="list-style-type: none">①利用者層<ul style="list-style-type: none">おでかけワゴンは自力で停留所まで移動できる層、おでかけタクシーは自力では停留所までの到達が難しい層を主に支援②運賃<ul style="list-style-type: none">①を踏まえたサービスレベルの違いにより、おでかけワゴンはおでかけタクシーと比較して低廉な運賃を設定③移動目的<ul style="list-style-type: none">おでかけワゴン・おでかけタクシーのいずれも日常的な移動（通勤・通学、買い物等）を支援するが、おでかけタクシーはより個別・臨時的・突発的な移動に対して柔軟に支援（輸送範囲は市内限定）④役割分担<ul style="list-style-type: none">おでかけワゴンは市内拠点間を連絡するネットワーク機能、おでかけタクシーはそれらの機能を補完する面的（地理的・時間的な空白の解消）な機能