

新潟市における地域公共交通導入のための実証実験の例

No	路線	実証実験期間 (H29年度末時点)	道路運送法 21条による 期間	道路運送法 4条による期 間	実証実験に1年以上が必要であった理由
1	新潟市東区 (東区バス)	1年8か月 ※継続中	1年	8か月	実証実験を行うに当たり、関係機関協議や地域との調整が長引き、年度途中からの実験となった。そのため、当初から約2年間の実証実験を計画したが、収支率が低く、更なる実証実験により継続的な運行が可能な便数や時刻などを検討する必要がある。
2	新潟市江南区 (住民バス)	2年5か月	1年	1年5か月	通勤通学時のニーズに対応させる社会実験を行うに当たり、当該地区は、秋から冬にかけて自転車からバスに切り替える利用者が多い特性があり、降雪などの天候を踏まえて4パターン検証するため、計画の段階から約2年間の実証実験を計画した。しかし、その後も収支率が低く、更なる実証実験により継続的な運行が可能な便数や時刻などを検討する必要があった。
3	新潟市南区 (区バス)	2年4か月	1年	1年4か月	実証実験を行うに当たり、当該地域は、特にマイカーの普及率が高いことに加え、鉄軌道などの公共交通が整備されてない地域特性から、バスを含めた公共交通の利用意識が低く、収支率の低迷が予想された。そのため、季節による利用パターン、気運の醸成や利用啓発も含め約3年間の実証実験により、本格運行に向け検討を行う必要があった。
4	新潟市西蒲区 (区バス)	2年5か月	1年	1年5か月	実証実験を行うに当たり、当該地域は、高齢者によるマイカーの普及率が高いことからバスを含めた公共交通の利用意識が低く、収支率の低迷が予想された。そのため、季節による利用パターン、気運の醸成や利用啓発も含め約3年間の実証実験により、本格運行に向け検討を行う必要があった。
5	新潟市西蒲区 (住民バス)	2年8か月	1年	1年8か月	実証実験を行うに当たり、当該地区は、高齢化が著しい地域や地理的条件により高低差がある地域など、より利便性の高い公共交通が求められ、複数のルート案が提示された。しかし、限られた予算、車両、運転手の労務条件等から、全ての地域ニーズを反映させる路線の設定は難しかった。そこで地域運行団体、沿線自治会や運行事業者などで協議し、3年間で複数の路線、時刻、バス停位置などの実証実験を行う必要があった。