

## BRTと“まちづくり”

BRTの導入案が修正された。そしてこの修正案はBRTと呼べる内容かどうか疑問は残る。しかし、肝心なのはBRTが決して新潟の新たな“まちづくり”にとって目的でも最終形でもないことだ。また新公共交通でさえ、それがLRTであってもモノレールであっても単なる手段に過ぎないということだ。

さて、今回のBRT導入はどんな意味があったのか。今回の提案が新潟駅・白山駅間（若しくはその後の新潟交通の提案で青山間）の第1期と称する区間であったので、例えば駅南への第2期、あるいは日の字形の、または万代島へのルートなどは話題に登らず、そのために問題が矮小化されたことは間違いない。

BRTは単なる通過点で、まして第1期の区間など実証実験、社会実験の域の課題ではなかったか。そういう意味では、今回、市民の間から様々な意見が寄せられたことは重要かつ価値ある一過程であったと云える。これらの意見や要望を糧に、一步後退したと言われても今回の修正案は将来のまちづくりの最終形の実現を目指すためには貴重な一ステップになるはずだ。

それでは私たちの目指すまちづくりとは何か、もう一度この最終形を明らかにして、市民がその目的たるまちづくりについて共通の認識をもってもらうことが、今、一番肝心かつ重要なことではないか。このことなくして何故BRTかは決して理解されないし、市民合意を得るのも難しいに違いない。

これまでの新潟というまちは無秩序に非効率的に成り行き任せ（市長の発言、平成24年3月）に発展して来た。このことは新潟だけではなく高度成長期の日本中の都市は全てそうであったといって過言ではない。その反省から、国は新たな都市づくりの指針としてコンパクトシティを目指すとした。最近作成された新潟市の総合計画もその趣旨に則っている。

その具体的な取り組みのひとつとして新潟市では、新公共交通の導入を、つまりBRTの導入を計画したのである。高齢化社会での交通弱者・CO<sub>2</sub>などの環境問題を見据え、過度に車を利用しなければならない社会からの脱却、中心商店街の活性化などを目的として、新公共交通の導入だけでなく、パーク&ライドの施設整備、バス路線網・JRなどと新公共交通システムとが連動し利便性・効率性の飛躍的な向上などが図られる。

一本の電車（BRT、モノレールなども含めて）で、古町から駅、亀田のジャスコ、ビッグスワン、市民病院、県庁、癌センター、白山駅、市役所に行ける。郊外からは沿線の拠点に車を駐車しこれらの目的地に電車で達することが出来る（パーク&ライド）。また郊外や、市街地でも町の端からシャトルバスあるいは循環バスまたはデマンドバスで近くの拠点駅で乗り換えてまちなかに行くことが出来る。

BRTはそれ自体多くの問題もあるに違いない。しかし、一つずつ解決できないことはな

い。しかもBRTはそれ自体が目的ではなく、将来は路線の拡張あるいはLRTやモノレールへの転換などへ発展することも考えられ、将来のコンパクトなまちづくりを目指す一つの過程であってそうなるための手段である。

BRTはこうして新しい時代の新たな新潟のまちづくりの将来の夢に向けての一つステップとなるのである。なるはずなのである。