

街を行く

第39回 広島 (その2) Hiroshima

路面電車に愛をこめて

広島は2度目の紹介です。旧友と美味しい食事を堪能し夜の街を楽しんで歩きながら、ふと気になったことがあります。それは、この街を形づくるインフラの1つ「路面電車」のことです。

路面電車は、広島のみならず他の多くの地方都市でも見られる交通手段。市民の足としてだけでなく、訪れる観光客にとっては街の顔として愛され、大きな集客装置とも言えるでしょう。小生(大阪出身)の子供の頃は、どの都市でも生活に密着した存在でした。今でもノスタルジーに駆られ路面電車のある都市を訪れると無理をしてでも利用しようとするほど。都会の喧騒の中をのんびりと走る車中で優雅な気持ちになり心が癒されるからです。心の奥底で存在意義を十分に感じているので、もし廃線の話が起こったら一番に反対の狼煙をあげてしまうかもしれません。

でも都市の利便性から考えると、さてどうでしょうか？

「こればかりを追い求めるから街は無味乾燥したものとなり情緒と言うものがなくなった」「だからどの街も金太郎飴を切ったように特色もない同じ顔なのだ」、これは小生の持論でありこれが言いたいために色々な街を歩いているのですが…。

例えば、サンフランシスコではまさに街のシンボルです。これは街の特徴をつくる仕掛けして計算されており、市民の利便性を目的としていると言うよりも観光客向けに非日常の魅力と楽しみ、旅の思い出を与える産業的機能ということです。



路面電車。車両形状は移動手段としての利便性追求から、観光要素としての楽しさを追求したもので良いと思う

以前廃線になったようですが市民のラブコールで復活を遂げたのも、街の発展と今後の街づくりを考え選択したのでしょう。これこそが観光と都市計画の共存です。

小生が感じたのは、路面電車に乗っている時と、それを横目で見えてタクシーを利用した時の“違和感”です。カタコト走る健気な電車でビジネス中心街に向かうのは、それで良いのかな？もう少しビジネスと観光・レジャー、日常と非日常とで分けてはどうなのかな？と…。

ここ大都市広島(人口で規模で国内11番目)においては他の都市とは少し違うやり方があるような気がします。「路面電車」が堂々と存続するためにも。このシリーズのテーマの1つに歴史と開発の共存があるのですが、どうもわれわれはうまくないようです。それは木造建築の歴史とコンクリートの開発が共存するの

ですから無理ありません。

長い将来を考えての街づくりのために何を取捨選択するのか決断を早くするのは重要です。何事も先送りすることが好きな国民ですが、現代のスピードが速すぎるからこそ、先手先手が必要なのです。

南 一弘



1982年大学卒業後、三井不動産販売に入社。ローンスター・ジャパン・アクイジションズを経て、2001年エートス・ジャパン・エルエルシーを設立。同代表に就任。2005年4月MID都市開発(旧松下興産)の代表取締役役に就任。2006年株式会社ジャパン・アセット・アドバイザーズを設立。同代表取締役役に就任。

BLOG「南一弘の負けない不動産投資」
http://blog.livedoor.jp/minami_kazuhiro