

広島県立文書館 令和7年度 収蔵文書の紹介展



写真展

路面電車が語る街 広島

— 創業・被爆・復興とその後 —



入場無料

会期：令和7年7月8日(火)～10月18日(土)

場所：広島県立文書館展示室

写真展 路面電車が語る街 広島

「創業・被爆・復興とその後」

令和七年（二〇二五）八月三日、広島電鉄の駅前大橋ルートが新たに開通し、新しい広島駅ビルの二階に路面電車の駅が開業することになりました。JRの駅ビルに路面電車が高架で乗り入れるのは全国初で、新しい駅ビルの完成とともに多くの注目を集めています。

一方、今年には原爆による被爆から八〇年を迎える年でもあります。大正元年（一九一二）十一月二十三日の開業以来、広島は路面電車の路線整備・拡張とともに発展してきました。原爆による被爆で市街地が壊滅的な惨禍に襲われながら、わずか三日で一部区間での運転を再開したことは、広島市民を復興に向けて勇気づけました。また、戦後も数多くの被爆電車が修復されて街を走り、広島復興を支えました。

この展示では、新たな公共交通システムとして広島に定着した路面電車に焦点を当て、主に鉄道史家・長船友則氏が収集した絵葉書・写真（当館所蔵）をもとにして、広島路面電車（市内線）の歩みをたどることにします。

一 路面電車の創業

広島路面電車は、明治四十三年（一九一〇）六月十八日に広島電気軌道株式会社として設立し、翌年七月から軌道工事が始まりました。大林組の創始者である大阪の大林芳五郎が設立した会社であり、多くの関西の私鉄と同様、標準軌（線路幅一四三五mm）で線路が敷設されました。

大正元年（一九一二）十一月二十三日、第一期工事として、まず広島駅～相生橋間（本線）・紙屋町～御幸橋西詰間（西塔川線）・八丁堀～白島間（白島線もしくは常磐橋線・常盤線）が開通し、十二月八日には、本線が己斐まで開通しました。路面電車を敷設するには、市街地に軌道用の敷地を確保することが大きな課題でしたが、最初に開業した路線の大半は、広島城の堀を埋め立てて造成した土地に敷設されました。そのことは、当時の地図からも伺い知ることができます。

ここでは、創業期頃の路面電車の様子について、当時の絵葉書に写された写真を通して紹介していきます。

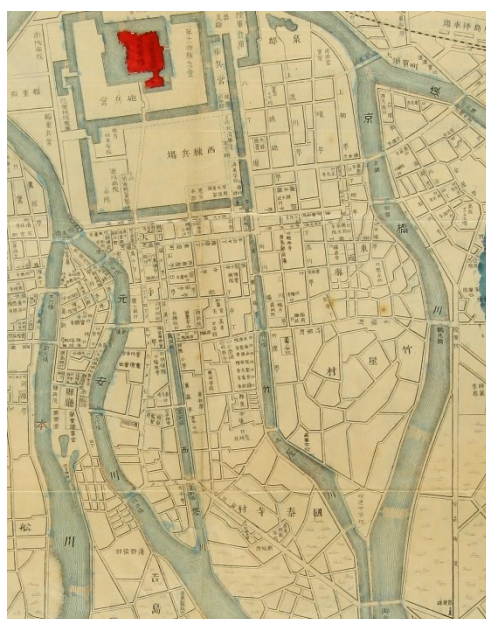


路面電車敷設前の広島市街

明治45年1月

200407-834

路面電車の軌道が敷設される直前の状況を描いた市街地図。広島城の外堀と西塔川が埋め立てられた様子がうかがえる。

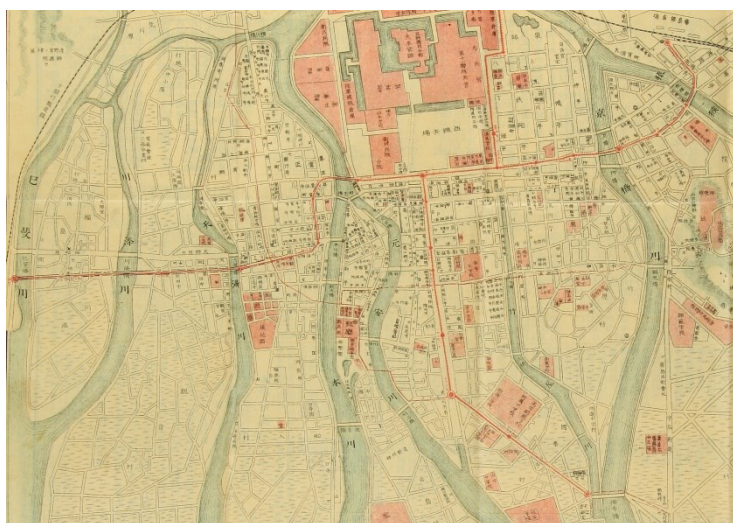


路面電車開業以前の広島市街

明治43年10月

200407-833

路面電車の軌道が敷設される前の広島市街地図。八丁堀から相生橋にかけては広島城の外堀があり、白島線の軌道敷となる場所も、外堀である「八丁堀」が残っている。また、白神社から南は西塔川が流れており、鷹野橋が架かっていた。路面電車の軌道敷になった市街中心部の道路は、広島城の堀であったことが分かる。



路面電車開業時の広島市街

大正元年11月

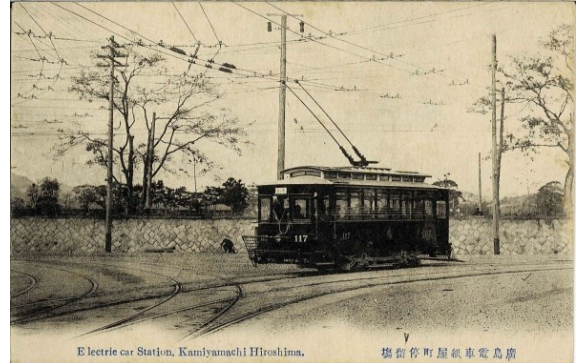
200407-835

大正元年（1912）11月23日、路面電車が開業した当時の状況を記した市街地図。広島駅～己斐（本線）、紙屋町～御幸橋（西塔川線）、八丁堀～白島（常磐橋線・常盤線）が描かれているが、本線は当初広島駅～紙屋町間が開通し、紙屋町～己斐間が開通したのは、2週間後の12月8日であった。宇品線はまだ開通しておらず、予定線が点線で描かれている。

《参考文献》

- 『広島電鉄開業 80・創立 50 年史』（1992、広島電鉄株式会社社史編纂委員会）
- 『広島電鉄開業 100・創立 70 年史』（2012、広島電鉄社史編纂委員会）
- 長船友則『電車が走る街 今昔』（2005、JTB パブリッシング）
- 長船友則『原爆被爆前後 広島市内電車運転の推移』（2015、あき書房）
- 加藤一孝『もう一つの語り部 被爆電車物語』（2015、南々社）
- 『被爆電車 75 年の旅』（2017、ザメディアジョンプレス）
- 中田裕一『だから路面電車は生き返った』（2025、南々社）

ほか



開業間もない頃の紙屋町停留所
大正初期

200407-3122

交差点の軌道敷内に信号所兼待合所が設置される以前の開業当初の様子。北側には、広島城外堀の石垣が切れ目なく残っている。

開業時の花電車

大正元年 11 月 23 日
上) 天満川鉄橋を渡る花電車。
下) 鷹野橋停留場付近を通る花電車。

200407-833

すでに各地で路面電車の開業が相次いでいたが、それでも、電気で軌道敷を走る路面電車の登場は、当時の人々には珍しかった。着物を着た大勢の人々が、電車を一目見ようと沿線に繰り出している様子がうかがえる。



開業時の花電車

大正元年 11 月 23 日

200407-3122

大正元年 (1912) 11 月 16 日消印で使用された絵葉書の写真。11 月 23 日の開業時には、紙屋町以西はまだ開業しておらず、電車の背後にわずかに石垣が見えることから、場所は八丁堀～紙屋町間と推定される。



堺町一丁目養徳院前を通過する 100 形電車 (138 号)

大正期前半頃

200407-3122

広島駅～西広島 (己斐) を結ぶ路線 (本線) は、開業以来、左官町 (現在の本川町) 停留所から南へ曲り、堺町一丁目停留所を経て西へ向かい、土橋筋 (現在の土橋) 停留所へというルートであった。昭和 19 年 (1944) 12 月 26 日に横川線～江波線を直線で結ぶ路線ができ、現在の本線のルートに変わったことで、この路線は廃止された。

白島線八丁堀停留所付近 大正 2 年

200407-3122

白島線 (「常磐橋線」 「常盤線」) の線路は、広島城の外堀「八丁堀」を埋め立てて敷かれた。現在の白島線は、この線路の東側に戦後の都市計画によって建設された道路へ移設されたもの。左側は西練兵場。



袋町停留所を宇品方面に向かう 100 形電車 (136 号)

大正期前半頃

200407-3122

現在の旧日本銀行広島支店の建物の南側は、「杉の木小路」をはさんで国泰寺の境内となっており、境内の北西角には立派な大クスノキがあった。この大クスノキの根が張り出していたため、路面電車の軌道は西側に迂回するように敷かれていた。



宇品線 (宇品堤防線) を走る 100 形電車

大正中期～昭和初期頃

200407-3122

宇品西海岸 (京橋川左岸) 堤防沿いを走る電車。宇品線 (宇品堤防線) の線路は、昭和 10 年 (1935) 末に堤防より東側の通り (現在の路線) へ複線で移設された。

二 路線の整備と拡張 ― 大正と昭和戦前期 ―

第一次大戦さなかの大正四年（一九一五）四月、御幸橋東詰から宇品までを結ぶ路線が新たに単線で開業しました。広島と宇品間では、明治三十年（一八九七）五月に山陽鉄道が宇品線の旅客営業を開始していましたが、軍用目的であつたため、市民向けの交通機関として十分に機能していませんでした。大正八年（一九一九）五月には、御幸橋に軌道専用橋が架けられ、紙屋町方面から宇品までの路面電車が開通しました。

広島電気軌道は、大正六年（一九一七）八月に広島瓦斯と合併して広島瓦斯電軌（株）となり、路線の整備と拡張をさらに進めていきました。十一月には左官町（現在の本川町付近）から三篠（現在の横川駅より東へ一〇〇m付近）までが単線で開通しました。橋も整備され、昭和六年（一九三一）五月には御幸橋が、同七年十二月には相生橋が、軌道専用橋から鉄筋コンクリートの道路・軌道併用橋へと架け替えられました。

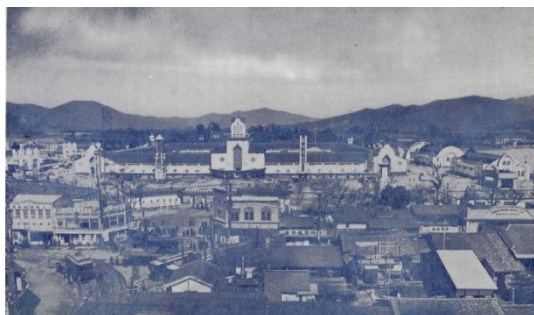
昭和十年（一九三五）末には、京橋川の堤防沿いを走っていた宇品線が東側（現在の路線）に複線で移設され、十三年（一九三八）末には横川線も複線化され、路面電車の路線は順次整備・拡張されていきました。

しかし、昭和六年（一九三一）九月の満州事変以降、日中戦争さらには太平洋戦争と戦時体制が深刻さを増していく中で、路面電車を取り巻く状況も大きく変化していきました。

広島瓦斯電軌から分離設立した広島電鉄では、徴兵による男性職員の極端な減少により、電車の運行に支障をきたす事態となり、電車の乗務を行う女性職員を養成するため、本社近くの御幸橋東側に広島電鉄家政女学校を開校しました。

昭和十九年（一九四四）二月二十五日には、決戦非常措置要綱が閣議決定され、鉄道の旅客利用が制限されました。広島県では、中学校以上の男子は六km、女子は四km以内を徒歩通学とする緊急指令が出されました。

一方、軍事的観点から、広島と宇品間を直線で結ぶ皆実線（現在の5号線）を建設するため、宮島線の下り線を撤去・転用し、同年末に皆実線を開通させました。また、横川駅から江波の三菱造船所へ通う職員のため、軍の要請により、江波線（現在の8号線）が舟入南町まで開通しました。



昭和産業博覧会開催時の紙屋町付近
昭和4年3～5月頃
200407-3122

昭和産業博覧会は、日本全国の物産を広く展示し、産業・貿易の振興をはかるため、広島市主催で昭和4年（1929）3月20日～5月13日に開催された。3会場に分かれて開催され、紙屋町の北側にあった西練兵場が第一会場となっていた。写真左下に紙屋町交差点を行き交う100形電車が見える。



紙屋町交差点 大正中期～昭和戦前期頃



200407-3122

左）大正期頃の紙屋町電車停留所。紙屋町から八丁堀方面を見たところ。左側の並木は広島城外堀跡の土塁。外堀は路面電車の開業に先立って埋め立てられたが、すでに家並みが建ち並んでいる様子が分かる。

右）昭和戦前期頃の紙屋町電車停留所。奥に見えるのは昭和2年（1927）に営業開始した芸備銀行本店とその奥が翌年に建設された住友銀行。



八丁堀「千日前」興行場を通る
100形電車(105号)
大正2年 200407-3122

路面電車開業翌年の大正2年（1913）、広島市内で2番目の活動写真館「帝国館」が八丁堀（現在福屋百貨店が建っている場所）に開館した頃の様子。繁華街としての賑わいを見せ始めた八丁堀は、大阪の繁華街千日前にあやかって「千日前」と呼ばれていた。



八丁堀「千日前」の賑わいと
100形電車(126号)
大正前半頃 200407-3122

「帝国館」に続いて「日本館」「太陽館」と相次いで活動写真館が八丁堀に開業した。左側に新しくできた「日本館」が見える。「帝国館」は大正9年には取り壊されており、それ以前の様子であることが分かる。



宇品海岸通り 大正後期頃 200407-3122

上）単線時代の宇品線（宇品堤防線）の終点付近。右は御幸松で、左に御幸通りが伸びている。電車の奥が宇品終点となる。御幸松は明治18年（1885）の明治天皇行幸を記念して植樹された。松は枯れてしまったが、現在はこの場所付近に、明治42年（1909）建立の御幸松記念碑が立っている。

下）宇品終点付近。



相生橋を渡る 100 形電車
昭和戦前期

200407-3122



完成間もない御幸橋を渡る 100 形電車
昭和 6 年頃

200407-3122

紙屋町から宇品方面への路線は、開業当初は御幸橋西詰までであり、大正 4 年（1915）に宇品線（宇品堤防線）が完成した当時は、御幸橋を徒歩で渡って乗り継いでいた。京橋川の川幅が広く、御幸橋は「長橋」とも呼ばれていた。大正 8 年（1919）に軌道専用橋ができて紙屋町～宇品間が繋がり、昭和 6 年（1931）5 月 28 日に道路軌道併用橋の御幸橋が完成した。広島市内で最初に完成した併用橋であり、この翌年に併用橋の相生橋が完成した。

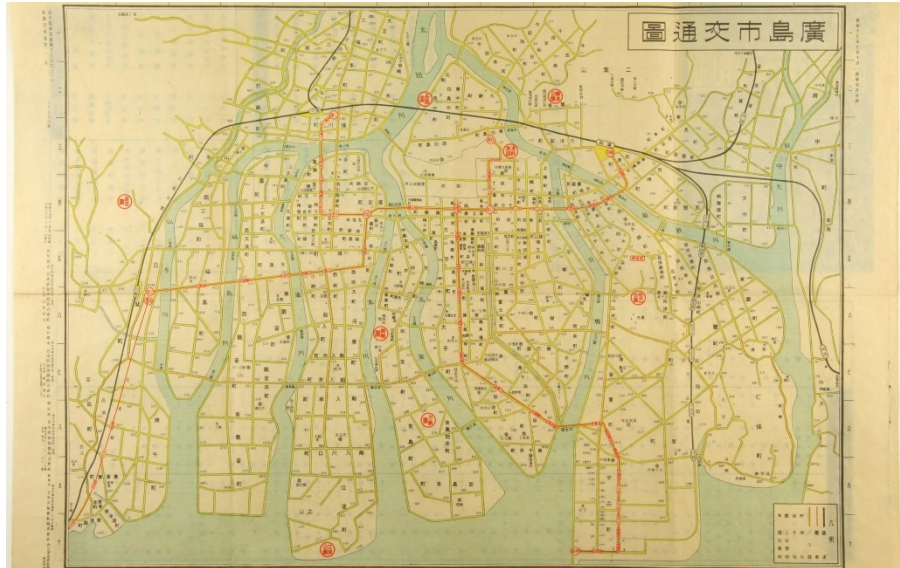


撮影：林 重男
提供：広島平和記念資料館
広島平和記念資料館平和データベース

広島県産業奨励館（原爆ドーム）前を走る 400 形電車

昭和 20 年 10 月 1 日

文部省学術研究会議が組織した原子爆弾災害調査研究特別委員会の調査団が到着したところ。中央に写る電車は 413 号で紙屋町方面へ向かって右側を走行している。本線は 9 月 7 日に己斐～八丁堀間が単線で運行再開。紙屋町交差点で折り返し運転を行っていた。



昭和戦時期の広島市

昭和 18 年 3 月

200407-871

宇品線は、昭和 10 年（1935）末に御幸橋東詰～宇品間の線路が京橋川堤防沿いより東側（現在の宇品線の線路）へ移設された。江波線（現在の 8 号線）や皆実線（現在の 5 号線）の敷設は昭和 19 年末であり、まだ描かれていない。

三 被爆の惨禍と路面電車

昭和二十年（一九四五）八月六日、早朝に出された警戒警報が解除され、市民が戦時下の日常を取り戻しかけた時、B 29 が投下した原子爆弾の炸裂により、広島市の街は壊滅状態となりました。路面電車は、在籍した一二三両のうち一〇八両が焼失・破壊されました。電力源となる変電所も、相生橋東詰の槽下変電所が倒壊、千田町変電所も送電不能となりました。

しかし、この惨禍にあつて、復旧作業はすぐに始まり、宮島線は翌日には全線が復旧しました。市内線の己斐～西天満町（天満川西詰）間は、新設軌道で鉄製の架線柱が倒壊せずに残ったため、架線等を修復して、八日夕方には試運転を行い、被爆三日後の八月九日に運転を再開しました。

運行できた車両は少なく、また架線や電柱等も不足し、復旧は困難を極めました。が、広島電鉄の残った社員や県内外の鉄道からの職員の支援、満長組など電気工事の専門集団、さらには暁部隊や「東京電信隊」など軍の部隊の協力も得て、市内線の復興は徐々に進んでいきました。

十月十一日、広島駅～己斐間が単線ながら開通し、主要路線が運行再開しました。被爆後わずか二ヶ月という、驚くべき早さでした。



撮影：米国戦略爆撃調査団
提供：米国国立公文書館
広島平和記念資料館平和データベース

江波終点付近に留置された被爆電車
昭和 20 年 11 月 13 日

原爆被爆当時、江波終点には 7 両の電車が留置されており、写真にはこのうち 6 両（156 号・139 号・654 号・653 号・159 号・453 号の順）が写っている。手前の 156 号は、現在も江波車庫内に現存する。また、654・653 号は、「被爆電車」650 形としてその後も現役で長く活躍した。



撮影：岸田真宜
提供：岸田哲平
広島平和記念資料館平和データベース

大手町三丁目にて 昭和 20 年 8 月 9 日

爆心地から 730m の中国配電本店（現在の中区小町・中国電力）前付近から南方向を写したもの。この電車は 651 号で、紙屋町方面へ向かって走行中に被爆。爆風で車体が破壊され、先頭部が大きく脱線した。しかし、被爆後すぐに千田車庫で修復され、翌年 3 月には復旧した。現在も「被爆電車」650 形として現役で活躍している。

広島電鉄家政女学校生の被爆証言

広島県立文書館
では、平成十五年
(二〇〇三) 八月
二十三日、広島市
文化財団の主催で
広島平和記念資料
館とのジョイント



藤井照子さん（『広島県立文書館だより』23号より）

事業を開催しました。その関連イベントとして「被爆電車でめぐるヒロシマ・歴史と平和を親子で学ぼう」を開催し、被爆電車六五二号に乗って、被爆当時、広島電鉄家政女学校生として電車を運転していた藤井照子さん（二〇一四年逝去）から被爆証言をお聞きました。

藤井さんは当時十七歳。家政女学校専攻科に在学中で、広島発已斐行き電車を発車させようとした時に被爆しました。男性職員が不足する中、女性が運転するのは大変で、重いハンドルを回す手動ブレーキの操作は重労働だったこと、被爆の瞬間の地獄絵や戦後原爆症で苦しんだこと、被爆時に生き別れた子供の消息を案じていることなど、詳細に語られました。

藤井さんの被爆体験は、「一ノツチを入れた瞬間」（『電車内被爆者の証言』広島電鉄株式会社、一九八五）にも記されています。広島駅前で監督さんに的場へ行くよう要請を受け、発車しようとした瞬間に閃光を浴びました。気づくと車掌さんの顔は水ブクレのようになり、監督さんの姿も見えず、周囲の旅館や民家も全部潰れていたそうです。電停で待っていた乗客が半狂乱になって腕につかまってきたことや、家屋の下敷きになった男の子を救い出したがそのままにできなかったこと、バスのステップに乗って避難する最中、男の子が乗ろうとしてきたが危なかったのを制止してしまったこと、そのことをずっと気にしてきたことなど、当時の思いが証言として綴られています。



被爆3日後に走った500形電車の改造車700形
昭和43年4月3日 200407(フィルムNo.25217)

広電宇品終点に停車する701号電車。500形電車は、昭和13年(1938)11月11日に千田車庫の火災で21両の電車が焼損したのを受けて、車両不足を補うため、京王電軌から購入した中古の大型木製ボギー車。原爆被爆時、10両のうち稼働可能な3両が已斐車庫にあり、いずれも小破であったため、廿日市変電所からの電力供給を受けて、被爆3日後に復旧運行を行った。木製車体であったため、昭和23～25年の間に全て半鋼製車体に改造され、700形となって戦後も活躍した。写真の701号は、昭和47年3月末で廃車となった。



道路の拡幅計画を記した広島復興都市計画図
昭和25年9月 200407-877

昭和24年(1949)に広島平和記念都市建設法が成立し、市街地の区画整理とともに主要道路の拡幅が進められることとなった。例えば、路面電車本線の稲荷橋から紙屋町方面への道路(相生通り)は14mほどであったが、この時の拡幅計画で約3倍の40mまで広げられることとなった。

四 復興を支えた路面電車

昭和二十二～二十三年(一九四七～四八)には、横川線・江波線・皆実線が順次復旧開通しました。戦後混乱期の電力制限と車両不足により、ラッシュ時には客が電車の外にぶらさがって乗車する姿が見られました。

被爆翌年の昭和二十一年(一九四六)には、復興に向けた都市計画が進められ、おおむね元安川を境に東部を広島市が、西部を広島県が担当することとし、それぞれ復興事務所を設置して、復興事業を開始します。

昭和二十四年(一九四九)、広島平和記念都市建設法が成立すると、新しい都市計画に基づいて市街地の主要道路は大幅に拡幅されることとなり、それに伴って路面電車の軌道も移設されました。当時活躍した電車は、「被爆電車」として知られる六五〇形だけでなく、さまざまな形の被爆電車が数多く修復・改造されて運行に就き、広島市の復興を支えました。昭和三十年代に入ると、新製の全鋼製車両が導入され、宮島線との直通運転を開始するなど、新時代の到来を印象づけました。



紙屋町交差点の電停付近
昭和22年 200526-4（『LIVING HIROSHIMA』写真原稿）



戦後の混乱期、電力事情の悪化で電車の運行にも支障を来していた。電力不足により電車の本数も減り、また原爆被爆のため稼働可能な電車の絶対数も少なかったため、ラッシュ時には乗客が車体の外にぶらさがって乗車する光景が見られた。昭和21年(1946)から英連邦占領軍による進駐が始まり、電車の前面には「SAFTY FIRST 進駐軍の命に依り 車外乗車禁止」と表記されているのが見える。



戦前の八丁堀電車通り 昭和 11 年頃

200407-3122

左側に白島線の分岐線が見える。左のビルは福屋百貨店の旧館。昭和 9 年（1934）に新店舗の建設が決定し、電車通りをはさんだ向かい側に現在の福屋百貨店が建設されるが、この写真では未着工である。当時の道路幅は 14m であった。



道路拡幅後の八丁堀電車通り 昭和 30 年代

200014

立町停留所から八丁堀方面を見たところ（上の写真と同方向）。都市計画による道路拡幅で、電車通りは 40m に広がった。右に福屋百貨店新館が見える。旧館はすでに取り壊されているが、昭和 28 年（1953）頃までは、拡幅された道路に取り残されるように旧館が建つ光景が見られた。



昭和 40 年代の広島市街中心部

昭和 43 年 5 月 9 日

200407（フィルムNo.26236）

紙屋町交差点付近を走る 150 形電車。左側 2 階建の建物が昭和 32 年（1957）にできた広島バスセンター。奥のビルは現在もそのまま残る第一生命ビル（昭和 35 年 10 月竣工）。



昭和 40 年代の広島市街中心部

昭和 42 年 4 月 22 日

200407（フィルムNo.15328）

相生橋電停（現・原爆ドーム前）。右側に当時まだ残っていたバラックが見える。奥の広告塔が立つビルが、広島市内で最初のマンションと言われる和田ビル。



広島駅前に停車中の 650 形 651 号電車

昭和 58 年 4 月 9 日

200407-5554

この当時の電車には、自動車の接触事故を防止するため、前面に菱形の警戒塗装が施されていた。



己斐～福島町間を走る 650 形 652 号

昭和 43 年 4 月 6 日 200407（フィルムNo.25301）

被爆時は宇品方面を運行中で、被害は比較的少なかった。現在も「被爆電車」として現役で活躍している。



被爆電車 600 形電車

上）相生橋電停付近（603 号）

昭和 42 年 4 月 22 日

200407（フィルムNo.15327）

下）的場電停付近（602 号）。

昭和 42 年 10 月 15 日

200407（フィルムNo.20831）



広島駅前に停車する 200 形電車

昭和 36 年 8 月 13 日

200407（フィルムNo.6716）

200 形電車は、150 形電車（大正 14 年製）に続いて、昭和 5 年（1930）に新製導入した車両。原爆被爆時は、10 両のうち多くが運行中であつたため被爆損傷したが、いずれも復旧し、昭和 40 年頃まで活躍していた。

写真の 210 号は広島駅前で大破したが、翌年に復旧した（昭和 40 年 11 月廃車）。背後に、戦後建てられた広島百貨店が見える。

大型車両が少なかった戦時期に、「被爆電車」650 形と同じ昭和 17 年（1942）に新製導入した半鋼製ボギー車（3 両）。原爆被爆時、602 号は江波終点で、603 号は千田車庫でいずれも大破したが、貴重な大型車であることから直ちに修復され、戦後も活躍した。昭和 47 年（1972）3 月末に廃車。



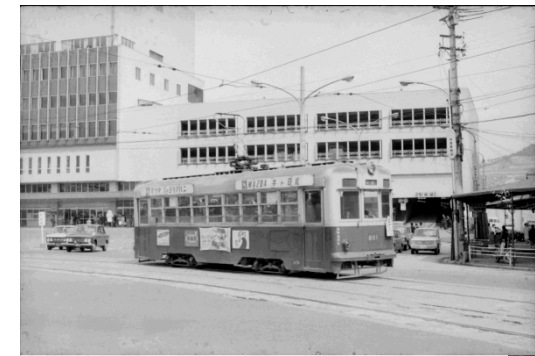
広電本社車庫に揃った 650 形電車
平成 28 年 6 月 12 日 200407-5554

路面電車まつりにて。右側の 653 号は、営業運転からは退き、現在は旧塗装に塗り替えられてイベント時のみ運転されている。



被爆電車 650 形 (654 号)
上) 広島駅前付近にて。
昭和 42 年 3 月 19 日
200407 (フィルムNo.14407)
下) 原爆ドーム前付近にて。
平成 15 年 5 月 21 日
200407 (フィルムNo.190831)

654 号電車は、653 号と同じく江波終点で被爆し大破した。昭和 21 年 (1946) 2 月に復旧し、被爆電車として長く活躍した。平成 18 年 (2006) に引退し、現在はマージ交通ミュージアムで静態保存されている。



戦後初めて新車として導入した 800 形電車
昭和 42 年 3 月 19 日
200407 (フィルムNo.14402)

広島駅前を発車した江波行き 801 号。800 形は、昭和 26 年 (1951) 3 月に 10 両を新製導入した (ナニワ工機製)。801 号は車体改造されて最後まで残ったが、昭和 58 年に廃車となっている。

被爆電車 650 形電車 (653 号)
上) 広島駅前を発車した已斐行き。
昭和 58 年 6 月 19 日 200407 (フィルムNo.100905)
下) 白島線縮景園前を走る白島行き。
平成 10 年 3 月 11 日 200407 (フィルムNo.178435)

650 形は昭和 17 年 (1942) に新製導入した大型半鋼製ボギー車で、大阪府堺市の木南車輛製。現在「被爆電車」として広く知られている。写真の 653 号は、江波終点で被爆し大破したが、昭和 20 年 (1945) 12 月に復旧し、以後長く活躍した。現在は、車体が旧塗装に塗り替えられ、夏季のイベント時などに貸切運行されている。現在、651 号と 652 号が現役でいまだ活躍している。



本格的鉄軌道直通車として導入した 850 形電車
昭和 43 年 4 月 6 日 200407 (フィルムNo.25403)

広電已斐～福島町間にて。850 形は、市内線と宮島線を相互乗り入れする本格的な鉄軌道直通車として、広島復興大博覧会開催前の昭和 33 年 (1958) 3 月に、3 両を新製導入した。昭和 46 年に 350 形 (351～353) に改番されている。写真の 852 号は 352 号に改番され、現在も現役で営業運転している唯一の車両。



撮影：米国戦略爆撃調査団
提供：米国国立公文書館
広島平和記念資料館平和データベース

本線電車通りの両脇に放置された 100 形電車の残骸
昭和 20 年 10 月 31 日

十日市町付近から相生橋方向を写した様子。軌道敷の右側と左側奥に 100 形電車の残骸が見える。木製電車であったため、焼け焦げた台車と腰板部分だけが残っている。124 号と 127 号のものと思われる。

木製一〇〇形電車がたどった道

戦前の絵葉書に写る電車を見ると、広島市街地を走る電車はみな小型の木製一〇〇形電車であることが分かります。前面に妻窓の付いた運転台が客室の外に設けられているこのタイプの電車を「ベストビューール (前室)」付電車と呼んでいます。しかし、戦後の写真を見ると、昭和三十年代に走っている電車は、全て鋼製車両であることが分かります。この一〇〇形電車は、どのような道をたどって消えていったのでしょうか。

大正元年 (一九一〇) の創業時、第一次一〇〇形電車として新車五〇両が導入され、一〇一～一五〇の番号が付されました。その後、輸送力増強のため、車番を一〇五〇番に改番したうえで、大正十年 (一九二〇) から昭和初期にかけて中古製の第二次一〇〇形を三〇両購入し、これに一〇一～一三〇の番号を付け、第一次一〇〇形を A 型、第二次一〇〇形を B 型と称しました。この時、一〇〇形木製電車は計八〇両在籍していました。このうち、B 型三〇両は、昭和十三～十五年 (一九三八～四〇) に自社で全て半鋼製車の四〇〇形に改造されました。

また、昭和十三年十一月に千田車庫で火災が発生し、A 型一両が焼損しましたが、これらも半鋼製車の四五〇形に改造され、木製電車は三九両となりました。

これらの木製電車は、原爆によってその大半が焼失・損壊してしまいました。その後、再生可能な四両は半鋼製車に改造されて復活しましたが、再生不能な車両は、昭和二十六年 (一九五二) 一月十九日付で一括廃車されました。それでも、七月末時点では、まだ一〇両が残っていましたが、八月中には全て営業線から引退し、このうち五両は鮮魚車や工作車に改造され、残り五両も昭和二十八年 (一九五三) 十月二十三日付で廃車となり、一〇〇形は完全に姿を消しました (次頁上参照)。



紙屋町交差点を走行する 31 号電車
大正期後半～昭和初期頃
200407-3122

31 号電車は、100 形電車 A 型の 131 号。昭和 13 年（1938）に発生した千田車庫の火災で焼損した後、昭和 14 年に半鋼製車の 450 形に改造され、455 号となった。



撮影：川本俊雄
提供：川本祥雄
広島平和記念資料館平和データベース

広島電鉄本社前を走行する 455 号電車
昭和 20 年頃

455 号は被爆時、宇品にあつて損傷は比較的少なかったため、被爆 2 か月後の 10 月には運行再開した。昭和 44 年 10 月末廃車。



100 形復元電車 101 号
上) 運行開始日、広島駅前でのセレモニー。
昭和 59 年 4 月 15 日 200407-5554
下) 白島線家庭裁判所前を走行する 101 号電車。
平成 12 年 7 月 9 日 200407-3586



*単車…一つの車体を 2 本の車軸のみで走る車両のこと。
これに対し、現在走る電車は、回転可能な装置をもつ 2 軸 4 輪などの台車（ボギー台車）を 2～3 組使用しており、これをボギー車と呼んでいる。



袋町停留所を走行する 108 号電車
大正初期頃 200407-3122

路面電車開業時にデビューした 108 号は、被爆時には台車だけの状態で千田車庫にて休車中であつた。



宇品終点に停車中の 462 号電車
昭和 43 年 4 月 3 日
200407（フィルム No.25116）

昭和 24 年（1949）、108 号の台車をもつて半鋼製車へと改造したのが 462 号電車。
昭和 44 年 10 月末廃車。



八丁堀千日前を走行する 130 号電車（右）
大正期前半頃 200407-3122

100 形電車 A 型の 130 号は、大正 9 年（1920）に B 型電車導入に伴い、車番を 30 号に改番。昭和 13 年（1938）の千田車庫火災で被災し、他の被災電車とともに、昭和 14 年に半鋼製車の 454 号に改造された。



荒神橋付近を走行する 454 号電車
昭和 37 年 3 月 4 日
200407（フィルム No.7807）

454 号は被爆時、宇品にあつて「小破」とどまった。昭和 22 年（1947）3 月に復旧し、戦後も活躍した。昭和 44 年 10 月末廃車。

唯一残る単車の被爆電車 150 形（156 号）



横川線の横川新橋を渡る 156 号。
昭和 41 年 1 月 8 日 200407（フィルム No.11329）



江波車庫で動態保存中の「被爆電車」156 号
平成 14 年 10 月 20 日 200407-5554

650 形とともに「もうひとつの被爆電車」として知られている。653・654 号とともに江波終点にて被爆したが、翌年 3 月に復旧した。156 号は、昭和 27 年（1952）10 月に車体更新されたが、46 年 5 月に廃車除籍された。しかし、その後保存の声が上がり、昭和 62 年 7 月に整備・復籍し、一時江波～横川間で営業運転された。現在は、営業運転していないが、令和 2 年（2020）11 月に開催された「ひろでんの日」では、33 年ぶりに復活運転がなされた。単車の被爆電車として残る唯一の車両である。



己斐橋軌道専用橋を渡る「被爆電車」653号
昭和39年5月9日
200407（フィルムNo.10306）



己斐停留所付近
昭和39年5月9日
200407（フィルムNo.10313）

旧線の右側(南側)で新己斐橋の建設が進められた。

初めて導入した3両連接車



広島駅前に到着する3004号
平成11年5月29日
200407-5554

3000形は、西日本鉄道福岡市内線を走っていた2両連接車を購入し、3両連接車に改造したもの。昭和51年(1976)に2編成を購入し、福岡市内線が廃止された昭和54年以降に計10編成を追加購入した。宮島線直通車の主力として活躍したが、現在は1編成(3002号)のみが残り、市内線で運行している。

西鉄北九州市内線からの移籍電車



土橋付近を走行する江波行き602号
600形(2次)
平成13年7月18日
200407-5554

旧型の1次600形電車が昭和47年(1972)に全車廃車となったあと、昭和51年に西日本鉄道北九州市内線から3両を購入移籍させたもの。製造時は3扉だったが、ワマン化に合わせた2扉に改造している。現在は写真の1両(602号)のみが在籍し、現役で運行している。

しかし、広島では関係者の尽力により、廃止された路線から大型の中古車両を大量に購入して輸送力を確保し、また、軌道敷内への諸車の乗り入れを禁止するなど、路面電車の維持に向けて大きく舵を切りました。

「動く電車博物館」と呼ばれるほど、各地の路面電車が往年の姿のままに盛んに行き交う光景が見られましたが、現在は新型の超低床連接車の導入が進み、人や環境に優しい新たな軌道系公共交通システム「LRT」(Light Rail Transit)として成長を遂げています。



軌道移設が終わった新己斐橋
昭和39年11月28日
200407（フィルムNo.11010）

昭和39年(1964)6月10日に開店したターミナルビル広電会館の屋上から撮った新己斐橋の様子。

太田川放水路の造成に伴って、路面電車の己斐鉄橋の架け替え工事が進み、同年9月、新己斐橋への軌道移設が完了した。橋の左側に旧線を撤去した跡がうかがえる。



新己斐橋完成前の様子
昭和35年9月
200407-889『広島市全図』

太田川放水路の建設は、福島川を埋め立て、山手川を拡張して建設された。昭和29年(1954)から始まった福島川の埋め立て工事が進んだ様子が、地図にも描かれている。



新己斐橋完成後の様子
昭和42年6月
200407-890『最新都市精図 広島市』

太田川放水路が完成した昭和42年(1967)当時の様子。路面電車は観音町から己斐へ直進していた線路が廃止され、観音町から南下して平和大通りを通り、新己斐橋を渡るルートに移設されている。

鉄軌道直通車2000形



市役所前を発車した2003号
昭和36年12月3日
200407（フィルムNo.7705）

2000形は鉄軌道直通車として導入した電車で、昭和35年(1960)3月に3両(2001~2003)を新製導入。兵庫県尼崎市のナニワ工機で製造されたが、昭和37年以降は広島電鉄が自社で製造した。



八丁堀電停に停車する2000形連結車
平成11年6月18日
200407-5554

2000形は、導入当初1両で運転していたが、昭和49年(1974)に兵庫県西宮市の武庫川車輛工業で2両連結化への改造が行われた。現在はほとんどの車両が廃車となり、写真の1編成(2004・2005号)のみが残る。平成21年(2009)10月をもって、営業運転は終了している。

広島路面電車を支えた 大型移籍電車

モータリゼーションの波に押されて、多くの都市で路面電車が廃止に追い込まれる中、広島では軌道敷への諸車の乗り入れを禁止する措置が取られ、また昭和四十年（一九六五）以降、他都市から安価な中古の大型車両を購入し、さらにワンマン化を図るなどの経営努力を行うことで、定時運行の確保と輸送力の増強を実現することができるようになりました。

この時期以降における広島路面電車の運行を支えたのが、各地から来た移籍電車でした。昭和四十年（四十三）年に大阪市電七五〇形を二両導入したのをはじめ、神戸市電や西日本鉄道・京都市電などから多数の大型ボギー車を購入しました。一方、戦後の復興を支えた一五〇形や二〇〇形・四〇〇形・四五〇形などの小型の単車電車は廃車となり、広島路面電車は移籍電車を中心とする大型ボギー車で担われるようになりました。

他都市で活躍した電車が行き交う広島街は“動く電車博物館”とまで呼ばれるようになりましたが、近年は、新製の超低床連接車が多数導入されるに従って移籍電車も廃車が進み、現在ではごくわずかな車両を残すのみとなりました。

旧大阪市電 750 形 762 号電車



鷹野橋にて 762 号電車

平成 12 年 5 月 3 日

200407-5554

広島電鉄が廃止した他都市から最初に購入した大型中古電車。昭和 40～43 年（1965～68）に、大阪市交通局から 22 両購入した。かつては、市内線を多数の 750 形が行き来していたが、現在残るのは 762 号のみである。

762 号は、昭和 4 年（1929）に散水車として製造されたが、その後昭和 15 年 9 月に大阪府堺市の木南車輛製造で旅客用に改造され誕生した。「被爆電車」の 650 形は、昭和 17 年に同じ木南車輛で製造されており、車体の形状がよく似た兄弟電車である。また、この 762 号は、昭和 20 年（1945）6 月 1 日、大阪市大正区の福町車両工場で B29 の爆撃を受けて被災し、廃車の危機を乗り越えた経歴を持つ「大阪大空襲被災電車」でもある。

広島新駅ビル「ミナモア」にできた新しい電停に、この電車が試運転で最初に乗入れた。

旧神戸市電 570 形 582 号電車



広島市役所前にて 582 号

平成 9 年 5 月 4 日

200407-5554

旧神戸市電 570 形は、昭和 46 年（1971）の神戸市電廃止を受けて、同年末に神戸市交通局から 17 両購入したもの。いずれも大正末から昭和初めにかけて製造された古い車両であるが、昭和 30 年代に車体改造されている。現在はこの 582 号 1 両のみが残っている。

582 号は、「被爆電車」156 号と同じ大正 14 年（1925）製造。昭和 35 年に車体改造を受けているものの、現役で走る電車としては最古。また、神戸大空襲を経験した生き残り車両でもある。全長が 13m 以上ある大型車両であり、選挙期間やキャンペーンなどでは、花電車としても活躍している。



左) 大阪駅前を行く大阪市電時代の 750 形

200407-3588

左は三代目の大阪駅ビル。駅前正面（写真の右端）に大阪駅前の停留所があった。



右) 皆実町三丁目交差点付近にて 652 号（左）と 762 号（右）

昭和 42 年 2 月 4 日

200407（フィルム No.13226）

「被爆電車」の 650 形と旧大阪市電移籍電車の 750 形は、ともに大阪府堺市の木南車輛製造の電車。並んで見ると車体の形状がとてもよく似ている。

貨 50 形 51 号電車

イベントやキャンペーンなどの際に花電車として走る貨 50 形 51 号電車は、元は昭和 40 年（1965）に大阪市電から移籍した 759 号電車であり、昭和 55 年に腰板部から上を取り払って無蓋貨車に改造したもの。

実はこの電車も、昭和 20 年 3 月 14 日の大阪大空襲で被災した電車である。



皆実町三丁目交差点にて 759 号（手前）

昭和 42 年 2 月 4 日

200407（フィルム No.13208）



千田町にて

平成 28 年 9 月 17 日

200407-5554

旧大阪市電 900 形 913 号電車



白島線 八丁堀電停に停車する 913 号

平成 15 年 8 月 19 日

200407-5554

大阪市電が全廃される前年の昭和 44 年（1969）に購入した電車で、大阪市交通局から計 14 両を移籍導入した。購入時すでにワンマン化されており、広電で最初のワンマン化が実施された白島線で使用された。

現在残るのは、この 913 号のみとなっている。



旧神戸市電 1150 形 1156 号電車

本通にて 1156 号 平成 16 年 9 月 24 日 200407-5554

1150 形は、1100 形と同時に神戸市交通局から 7 両購入した電車。昭和 30 年（1955）以降に神戸市兵庫区の川崎車両で製造された電車であるが、廃車が進み、現在残っているのはこの 1156 号のみ。元は 582 号と同じ深緑色のツートンカラーであったが、かわいい動物の絵が描かれている。昭和 52 年（1977）に西ドイツハノーバー市を訪れた国際青少年協会の子供たちがハノーバー市を走る動物電車に感動したのがきっかけで、広島電鉄の協力を得て、同様の絵を描いたという。旧神戸市電の貴重な現役車両でもある。

200 形電車 238 号



左) 広島駅前にて クリスマス電車 平成 12 年 12 月 22 日
右) 原爆ドーム前にて 平成 14 年 10 月 20 日



200407-5554

200 形電車 238 号は、昭和 63 年（1988）に、西ドイツハノーバー市から、姉妹都市提携 5 周年を記念して広島市を通じて贈呈された電車。1928 年に製造された古い車両で、第二次大戦の際にハノーバー市で空襲を受けた際に焼失した。その後被災した電車をまとめて統一規格で新たに 270 両製造されたうちの 1 両。この電車は、ドイツで現役引退後、ハノーバー市の電車博物館で展示されていた。窓が開かず、冷房装置もないため、主に冬季に運行されており、年末にクリスマス電車として見る事ができる。



令和 7 年（2025）8 月 3 日の開業をひかえた路面電車の広島駅

「現在、稲荷町交差点から駅前大橋を渡って駅に至る新路線への移設が検討されている。この構想が実現するのであれば、電車停留場のみでなく広島駅も含めて一体化した改善が必要ではないか。広島駅を橋上化し、駅ビル三階と橋上駅に南北を自由に通行出来る通路を作る。そして電車停留場を駅ビル三階に合わせて高架化し、横川駅のように駅ビル三階入り口に向けて電車の乗降場を設ける。（略）これらにより、東西に走る車は電車に邪魔されることはなく交通は円滑になり、かつ電車も信号に左右されることなく出発できるメリットがある。」

《朝日新聞》平成二十一年一月七日「新・十色つづれ」より

里帰りした旧神戸市電 1103 号電車 神戸市兵庫区御崎町 御崎公園内 （「ノエビアスタジアム神戸」北隣）

旧神戸市電 1100 形は、広島電鉄が昭和 46 年（1971）に計 5 両購入した。平成 13 年（2001）までに全て廃車となったが、このうち 1103 号電車は、現在神戸市兵庫区の御崎公園内に移され、神戸市電の歴史を物語る遺産として、保存されている。

車体のうち、片方の方向幕が神戸市電時代のスタイルに戻されているが、もう一方の方向幕は、広電時代の大きい方向幕のままとなっている。

この場所は、神戸市電の和田車庫跡地であり、30 年間広島で走り続けたのち、文字通りの里帰りとなった。



アストラムライン建設工事中の紙屋町交差点を通行する 1103 号
平成 5 年 7 月 30 日 199903-2

旧京都市電 1900 形



広島で活躍する旧京都市電

左上) 広島駅前を発車する 1904 号「かも川」 平成 11 年 5 月 3 日
左下) 移籍したばかりの旧京都市電 1923 号電車（広電 1907 号）
江波車庫にて 昭和 52 年 11 月 23 日 200407-5554

京都市電時代の車両は、前面の方向幕の形状と扉の色が違う。旧京都市電 1900 形は、昭和 51 年（1976）に 2 両、市電全廃後の 53 年に 13 両が導入された。昭和 54 年に愛称が募集され、車体に「金閣」「銀閣」などの愛称が表示された。一部の車両は廃車となったが、性能が良い電車であるため、現在も 11 両が在籍し、現役で活躍している。

「広島市の路面電車 未来への夢」
令和七年八月三日、広島駅ビル（ミナモア）の二階に、路面電車の広島駅が開業します。路面電車が JR の駅ビルに高架で乗り入れるのは全国初です。
駅前大橋ルートの計画は、平成十一年（一九九九）十一月の広島市策定「新たな公共交通体系づくりの基本計画について」の中で盛り込まれ、広島駅南口から中心市街地である八丁堀・紙屋町方面への速達性・定時性の向上が期待されていました。本展で使用した写真の寄贈者である長船友則さんは、かつて新聞の連載記事の中で、この計画について、次のような夢を語っておられました。若干の違いはあるものの、おおよそ夢のとおりを実現したことがうかがえます。
「現在、稲荷町交差点から駅前大橋を渡って駅に至る新路線への移設が検討されている。この構想が実現するのであれば、電車停留場のみでなく広島駅も含めて一体化した改善が必要ではないか。広島駅を橋上化し、駅ビル三階と橋上駅に南北を自由に通行出来る通路を作る。そして電車停留場を駅ビル三階に合わせて高架化し、横川駅のように駅ビル三階入り口に向けて電車の乗降場を設ける。（略）これらにより、東西に走る車は電車に邪魔されることはなく交通は円滑になり、かつ電車も信号に左右されることなく出発できるメリットがある。」

広島県立文書館 令和 7 年度 収蔵文書の紹介展

写真展 路面電車が語る街 広島—創業・被爆・復興とその後—

令和 7 年（2025）7 月 8 日 〒730-0052 広島市中区千田町三丁目 7-47 広島県情報プラザ内 広島県立文書館（担当 西向宏介）
TEL 082-245-8444 FAX 082-245-4541 Email monjokan@pref.hiroshima.lg.jp