戦後75年，「被爆電車」を運行し続ける意義

伊藤（いとう）　佳克（よしかつ）
交通経済研究所主任研究員

1. はじめに

戦後 75 年という節目を迎えた 2020 年，原爆投下により「75 年は草木も生えぬ」[1] と言われた広島はその惨禍から力強く立ち上がり，復興を成し遂げた。現在，JR 広島駅南口では駅ビル建替工事が進行中で，2025 年には広島電鉄の路面電車が高架で乗り入れる予定である。

その広島電鉄の路面電車に「被爆電車」というものがあることをご存じだろうか。原子爆弾により路面電車も壊滅的な被害を受けたが，生き残った社員たちの懸命な復旧作業により，わずか３日後に一部区間で運行を再開した。原爆投下直後の凄惨な光景を思えば，この「一番電車」を手放しで喜べる状況ではなかっただろうが，未来への希望を感じた人が少なからずいたはずである。以降，路面電車は市民の足として広島の復興を支え，今なお３両が走り続けている。

しかし，被爆電車は戦時中に製造された旧式車両であり，運行し続けるには車両の点検・整備などの面で相当な苦労があるに違いない。そこで本稿では被爆電車の現状を整理し，広島電鉄が被爆電車を運行し続ける意義を考察することとしたい。

2. 広島の路面電車について

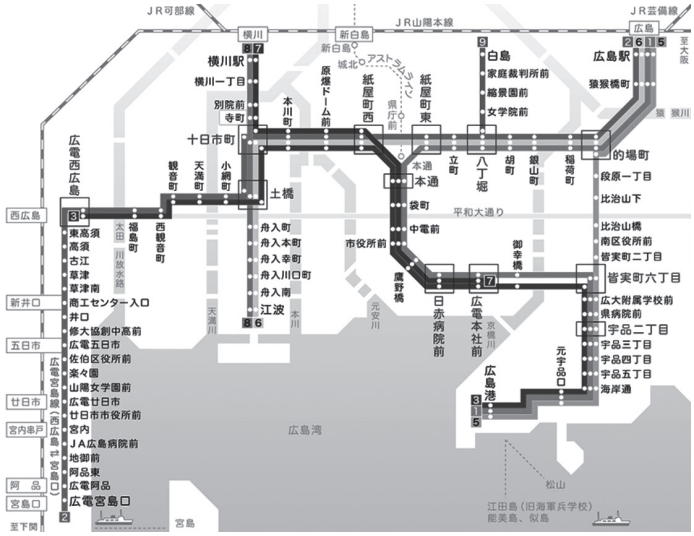
広島は路面電車が都市交通の中心的役割を担い，我が国随一の路面電車の街として知られている。

1910 年，広島電気軌道株式会社が設立され，1912 年に路面電車が運行を開始した。広島電気軌道株式会社は 1917 年８月に広島瓦斯株式会社と合併し広島瓦斯電軌株式会社となったが，1942 年４月には，新たに設立した広島電鉄株式会社に，広島瓦斯電軌株式会社から電車・バス事業を分離した。

広島電鉄は，原子爆弾投下による全線不通，昭和 40 年代のモータリゼーションの進展による利用者減少という２度の存続危機を乗り越え，今では路面電車業界のリーディングカンパニーとして LRT（Light Rail Transit）化を推進するとともに，広電グループを形成し，バス・船舶等による運輸業，不動産業，レジャー・サービス業など幅広い事業を手掛けている[2]。

路線網は市内線 19.0km（軌道区間）と広電西広島～広電宮島口の宮島線 16.1km（鉄道区間）を合わせた計 35.1km により形成されている（**図１**）。運行系統は８系統，１日平均利用者は約 15 万人で，路面電車としては国内最多の利用者数を誇る。

図1　広島電鉄路線図



出典：広島電鉄 web サイト

広島電鉄はモータリゼーションの進展によって廃止に追い込まれた大阪，神戸，京都等の都市で運行されていた車両を購入し，当時のカラーリングのままで運行している。その数は 26 種類，300 両に及び，鉄道ファンの間では「動く電車の博物館」と呼ばれている。

一方，1980 年代から自社発注車の導入を進め，近年は車両のバリアフリー化促進のため超低床車両への切り替えを進めている。2019 年には新型の 5200 形「グリーンムーバーエイペックス」（**写真 1**）を導入し，現在，全車両の約 3 割が超低床車両となっている。

写真 1　5200 形「グリーンムーバーエイペックス」（後方は原爆ドーム）

筆者撮影

3. 被爆電車について

続いて被爆電車が生まれた経緯，現状，特徴などを示すとともに，2015 年に始まった「特別運行プロジェクト」を紹介する。

（1）被爆時の状況と復旧

1945 年 8 月 6 日午前 8 時 15 分，アメリカ軍 B29 エノラ・ゲイから原子爆弾が投下され，広島市の中心部の上空 600m で炸裂した。爆発の

1）原爆開発計画に当たったアメリカのハロルド・ジェイコブソン博士が原爆投下直後に述べた見解。
2）2020 年 3 月期連結営業収益 32,910 百万円，当期純利益 629 百万円。従業員数 2,398 人。連結子会社 13 社，持分法適用関連会社 3 社。

瞬間，強烈な「熱線」と「放射線」が四方に放射されるとともに，周囲の空気が膨張して超高圧の「爆風」となり，これら３つが複雑に作用して大きな被害をもたらした。広島市の推計では同年12月末までに約14万人（誤差±１万人）が死亡したという。

広島電鉄では当時1,241名の従業員が在籍し，８月６日は950名が出勤していた。原子爆弾の投下により185名が死亡，266名が負傷した。死亡した乗務員の中には広島電鉄家政女学校の生徒30名もいた。日清・日露戦争と第一次世界大戦を通して近代的軍都として発展してきた広島は，多数の軍事基地と全国有数の兵器工場を擁し，広島電鉄はその従業員を輸送するという重要な役割を担っていた。一方，多くの男性社員が兵役にとられ，人手不足が深刻化し，その打開策として設立されたのが広島電鉄家政女学校であった。約300名の女学生達が学業の傍ら，路面電車やバスの乗務等に従事した。

車両は市内線123両のうち108両が被災した。原爆の投下時刻が朝の繁忙時で63両を運行していたが，多くの車両が軌道上で被爆した。電車関係の構造物では電柱842本中393本が倒壊し，架線の被害が大きかった。生き残った社員が直ちに献身の努力で復旧に取り掛かった。手分けして線路沿いを歩き，車両，線路，電柱，電線，橋などの被害状況を確認した。早期復旧のために駆け付けた軍隊とも協力し，倒れた電柱をトラックとロープで引っ張り起こし，切れた電線を繋ぎ，引っ張るなど，懸命の作業を続けた。そして，奇跡の復興を成し遂げ，わずか３日後の８月９日，「一番電車」が己斐から西天満町に向けて出発，廃墟の希望の象徴として多くの広島市民を勇気づけた。

その後も焦土広島に何とか電車を走らせようとの想いは強かったが，人員も資材も乏しかった。翌年に復員してきた人達と暁造船所からの応援を得て，４年後の年末，ようやく必要車両96両の復旧が完了した。

この96両は「被爆電車」としてしばらく市内線の主力となり，戦後の復興を支えた。その後，徐々に廃車となり，現在残るのは４両である。うち日常的に営業運転しているのは戦時中の1942年に製造された650形の２両で，他に貸切専用で運行している650形が１両，残る１両は休車中である（**表1**，**写真2**，**3**）。

理不尽な原子爆弾によって甚大な被害を受け，自らも命の危険にさらされ，下痢，嘔吐，発熱などの原爆症に苦しんでいたにもかかわらず，広島電鉄の社員を路面電車の復旧に向けて突き動かしたもの，それは軍都・広島を復興するためにはまず交通の再建から始めなければならないという強い信念ではないだろうか。

『被爆電車75年の旅――“走る歴史モニュメント”，その裏に秘められた復興と再生の物語』（2017年，ザメディアジョンプレス）の中で広島電鉄・椋田昌夫代表取締役社長は次のように述べている。

「被爆時の復旧には軍や電力会社さん，中四国の民間業者さんが力を貸してくださいましたし，運行再開した電車には若い家政女学校の生徒たちも乗務してくれました。だからこそ我々の被爆電車への思い入れは強く，走れる限りは走らせるよう，努力するのが使命と考えています」

経営危機を救ってくれたことへの感謝の想い，そして，荒廃した町を路面電車で復興するという先人達の命懸けの信念が今なお広島電鉄の社員に受け継がれ，それが被爆電車を運行し続ける精神的支柱になっていると思われる。

表 1 「被爆電車」の被爆時の状況と現在の状況

形式	車号	製造年	被爆時の状況	現在の状況
650形	651号	1942年	爆心地から約 700m の「中電前」付近を走行中に被災。ドアも前照灯も屋根の集電装置も吹き飛ばされ，半焼状態となった。	通常運行（平日朝のラッシュ時）
	652号	1942年	爆心地から 4km ほど離れた「宇品」付近を走行していたため，損害は軽度で済んだ。	通常運行（平日朝のラッシュ時）
	653号	1942年	爆心地の南 3km,「江波」付近で被爆, 大破した。	「被爆電車特別運行プロジェクト」で運行
150形	156号	1925年	爆心地の南 3km,「江波」付近に留置されており，中破の被害を受けた。	休車中（江波車庫に動態保存中）

写真 2 被爆電車 651 号

筆者撮影

写真 3 被爆電車 653 号

筆者撮影

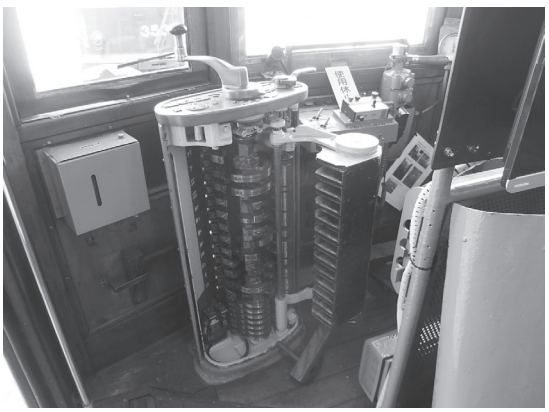
(2) 被爆電車の特徴

被爆電車のような旧式の車両では，運転士はマスターコントローラーを操作し，電流を制御，加速度を調節する。このコントローラーの下部には直接制御器があり, この中にはスターホイール（刻み用ギア）が何枚も重なって入っている（**写真 4**）。運転士が 1 ノッチ入れる毎に回転し，接点が切り替わっていく仕組みとなっているが，この整備は手の感覚でやらなければならないという。

また，直接制御器には 600V の電流が流れているため，アーク放電が出ることで内部にバリや焦げつきができやすい。整備の際には直接制御器を開け，スターホイールをヤスリで磨く必要がある。さらに，ブレーキは摩擦ブレーキであるため，ブレーキ―シューの調整をしないと制動距離が延びてしまう。このように手間がかかるため，近年の車両であれば 15 日に 1 回で済むところを，被爆電車（旧式車両）は 8 日に 1 回，整備しなければならない。

技術が求められるのは運転士も同様である。マ

写真 4 直接制御器の内部



（広島電鉄の許可を得て）筆者撮影

スターコントローラーでの運転は，コントローラーの刻みをうまく繋いでいかないときれいな発進ができないため，運転のうまい下手が如実に出るという。

技術的には被爆電車は 50 年でも 100 年でも保たせられるというが，これを可能にするのは職人の手間と技術である。前述の通り，広島電鉄には被爆電車だけでなく，計 26 種類もの車両が存在するため，部品点数は膨大になり，点検・整備方法も異なる。しかし，この状況を整備士，運転士は苦にせず，むしろ，やりがいを感じているようにさえ見える。このプロ意識を醸成しているもの，それはやはり被爆地・広島で路面電車を運行し続けるという使命感であるように思われる。

(3)「被爆電車特別運行プロジェクト」

現在も営業運転する被爆電車 3 両のうち，651 号，652 号は今も現役で，平日朝のラッシュ時に運行されており，653 号は 2015 年にスタートした「被爆電車特別運行プロジェクト」で運行されている。

①プロジェクトの概要

653 号は 2006 年のダイヤ改正を機に一線を退いた後，休車扱いとなっていたが，原爆投下から 70 年の節目に当たる 2015 年，中国放送と広島電鉄の共同企画「被爆電車特別運行プロジェクト」（**図 2**）を実施することになり，期間限定のイベント車両として復帰した。

このプロジェクトは，8 月の土日を中心に広島市内で 653 号を運行し，車内モニターで原爆投下時の映像を流すというものである。2015 年は初年度ということもあり多く運行したが，その後，無理のない範囲で継続できるよう適宜修正を加え（**表 2**），2019 年までの 5 年間で約 2,700 名が乗車した。参加者からは「子供と平和について考える良い機会になった」等の感想が寄せられている。

653 号の車体カラーはグレーと青だが，元々この色だったわけではない。プロジェクト開始前は 651 号，652 号と同様に緑色だったが，打ち合わせの中で当時を知る年配者が「鮮やかな青だった」と証言し，塗装をはがしてみると緑色の下から青いペンキが出てきたという。これにより 653 号は往年の車体カラーに塗装され，プロジェ

図 2　被爆電車特別運行プロジェクト（ポスター）

出典：広島電鉄 web サイト

表 2　被爆電車特別運行プロジェクト（2015 年～2019 年）

	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年
運 行 日	6 月～8 月の土日祝日，計 24 日間	4 月，8 月，11 月の土日，計 12 日間	7 月～8 月の土日，計 8 日間		
便数，時間	1 日 2 便，10：30 発，14：00 発				
定　　員	1 便 30 名	1 便 25 名			
運行ルート	広島駅⇒広電西広島（折り返し）⇒広島駅	広島駅⇒八丁堀⇒原爆ドーム前⇒土橋⇒広電西広島（折り返し）⇒原爆ドーム前			
参加料金	大人（高校生を除く 18 歳以上）：500 円 子供（小学 4 年生～高校生）：200 円 ※小学 3 年生以下は参加不可	大人（高校生を除く 18 歳以上）：500 円 子供（小学生～高校生）：200 円 ※未就学児童は参加不可			

写真5　被爆電車 653 号車内（モニター設置）

（広島電鉄の許可を得て）筆者撮影

図3 「ひろでんビュートラム」配信イメージ①

画像提供：中国放送

クトの大きな目玉となった。

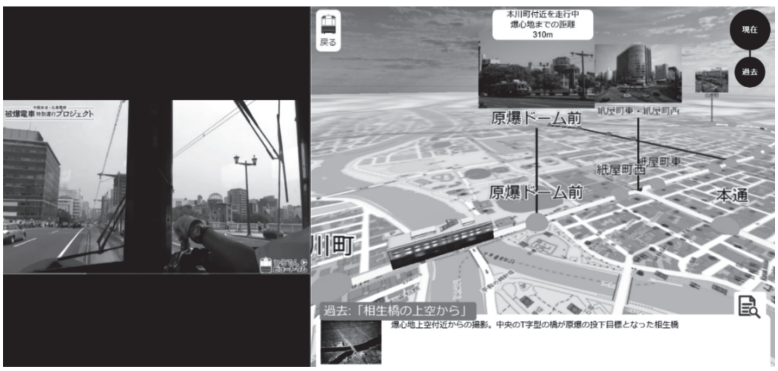
また，モニターはどこに座っていて見られるよう，４台設置している（**写真5**，残り１台は運転席後部）。広島電鉄の担当者によると，車両にモニターを搭載し，映像を流すことは，思いの外，車両に負荷がかかるという。夏場でクーラーも稼働させなければならず，電気容量の問題が発生し，車両の振動でモニターも劣化してしまうという。

②コロナ禍の新企画

2020 年，例年通りの実施を計画していたが，新型コロナウイルス感染拡大により，中止の意見が出始めた。しかし，「戦後 75 年の節目であり，コロナ禍だからこそ走らせることが大きな希望に繋がる」との意見にまとまり，内容を変更して開催することになった。

従来の乗車体験を中止し，８月６日と８月９日の２日間，無乗客で被爆電車 653 号を運行，「ひろでんビュートラム」という WEB アプリによって，運転席からの映像を全世界にライブ配信することとした。このアプリでは運転席からの映像の他，3D の地図上に GPS で測定した電車の走行位置が表示され，さらには位置情報に合わせた被爆当時の写真などはポップアップで表示される（**図3**，**4**）。筆者が実際にこの映像を見ていると，

図4 「ひろでんビュートラム」配信イメージ②



画像提供：中国放送

あたかも広島市内を走行しているような感覚に陥ったが，中国放送の担当者によると，他の利用者からも「広島に帰省したくなった」等の感想が寄せられたという。

日常運行だけでなく，このようなイベントを企画することで被爆電車の存在を広く知らせることも意味があるように思われる。

4. おわりに

以上，広島電鉄による被爆電車の運行について紹介した。

広島電鉄が様々な努力をして，手間をかけて被爆電車を運行し，プロジェクトを開催し続ける意義とは何だろうか。それは，「当たり前のように日々の暮らしの中に溶け込んでいる公共交通（鉄軌道）の中に，戦後の復興や平和な国際社会を意識する“きっかけ”を作っていること」，これに尽きるように思う。戦争や平和へのメッセージを，映画・アニメ等の映像メディアでなく，鉄軌道事業者が一つのコンテンツを作って発信し続けていることに大きな価値がある。

広島電鉄への取材を通して感じたことは，当たり前のことをしているに過ぎないというプロ意識と，被爆体験が語り継がれなくなってしまうことに対する率直な危機感であった。継承することの難しさは戦争を実体験として語れる世代がじきにいなくなってしまうという数の問題の他に，そもそも被爆者は凄惨な体験に口をつぐんでしまうという心の問題もある。この難解な課題に対し，鉄軌道事業者が，自分たちの日々の当たり前の業務を行う中で，世の中に一つの“きっかけ”を投げかける。そのきっかけは小さくても，続けることで人々の記憶に残り，それが戦争への想像力，記憶の継承，ひいては戦争の抑止にも繋がると思われる。意義のある取り組みとして継続を期待したい。

折しも現在，広島では“ミタイケンひろしま”をキャッチフレーズに，「せとうち広島デスティネーションキャンペーン」（せとうち広島 DC）が開催されている。観光型高速クルーザー「SEA SPICA（シースピカ）」や観光列車「etSETOra（エトセトラ）」が目玉となっているが，併せて被爆電車も“体験”してみてはいかがだろうか。

※本稿の執筆にあたって，株式会社中国放送　企画室　企画部長兼ラブ・グリーン推進室　神尾　正博様，広島電鉄株式会社　経営管理本部総務部総務課係長　市川　恭子様，広島電鉄株式会社　電車事業本部電車企画部電車企画課　安積　雄太様から多大なご協力をいただきましたことに心から御礼申し上げます。

[主な参考文献]

- 『広島電鉄開業 100 年・創立 70 年史』（2012 年，広島電鉄）
- 「広島電鉄のプロフィール」『鉄道ピクトリアル・1990 年 11 月号 No.535』（1990 年，電気車研究会）
- 『被爆電車 75 年の旅 - “走る歴史モニュメント”，その裏に秘められた復興と再生の物語』（2017 年，ザメディアジョンプレス）
- 広島電鉄 web サイト（https://www.hiroden.co.jp/）
- 中国放送 web サイト（https://www.rcc.jp/）