

市民の足

広島電鉄

幻となった路線

広島瓦期電気(広島電)の旧名の時に、広島と呉の路線を計画。特許申請もしていた。その時は呉線と競争に勝つことから却下。その後、短縮を行い免許も取得した。しかし、船の往來の妨害になることで断念。そして、免許が失効した。また、横川江波の路線(後に実現)の場町、鷹野橋の路線などが提案されたが、大半は実現しなかった。

被爆からの立ち直り

原爆により、広島電は大きな被害を受けた。しかし、宮島線は被爆翌日の7日には草津へ広島電宮島口で運行再開。翌日に全線復旧した。運賃が払えない乗客には無理に請求も行かず、運行再開は途方にくれる市民も大いに勇気付けした。戦後も復旧は進んだ。次々と変電所が復旧し、1952年3月に全線が復旧した。また、車両についても1948年より残存していた100形の内4両を450形に、500形全車を700形(初代)に改造された。300形は復旧される事なく廃車になった。被爆した車両の一部は被爆電車として今も運行されている。



広島電が地下鉄ではない理由

広島市中心部は、周りを川に囲まれている。三角州は地面がやわらかく、地下をほれが路面電車になった。

立川区立瑞光小学校5年朗読
津田遥志
前書き
ぼくは、今、広島電鉄を知りました。

ここでは、広島電の様々な車両を紹介する。古い車両も最新の車両もある。



とても古い車両に見えるが、これは昔走っていた100形の面だ。今、走っている。



被爆した日にすれ違ふ650形。これは原爆で全車が全焼しつつも、今も走り続けている。



この車両は新型の1000形。愛称は「グリーン・シン・ムーバー」。リニアで、街中を楽しく、軽快に走行させることから名付けられた。

こんにはちは。発行者の津田です。さて、今回の新聞は、どうでしたか。広島電のことを少しは、今回、広島電のことを出て調べて、広島電には様々なことが関係していることを知り、おどろきました。特に、原爆投下から2日で全線復旧という事実には、感心しました。

今回はお見せできなかった車両などもまだあるので、ぜひ調べてみて下さい。広島電にはこれからますます過去の記憶を残しつつ進歩して欲しいですね。
H29 8月25日



広島電

広島電は、市の中心部を通っているのでも、利用する人が多い。そのため、停留所や車内が混雑していて乗降するのが大変だ。そこで、停留所・車内をもう少し広くして混雑緩和をしたらもっと快適に、もっと便利になるのではないかな。

もっと便利に!