



場車停島廣なンダモ (所名島廣)  
THE HIROSHIMA STATION.

### 新駅舎の構想と建設

戦後広島駅の復興は、原爆の惨禍で焼け残った鉄筋コンクリート駅舎の補修と共に進められました。昭和24年(1949)7月7日には、駅舎正面に張り出す形で出札室が増設され、平和都市広島の表玄関として、体裁を整えました。

しかし、原爆を受けた建物をそのまま使い続けることはできないとして、国鉄や広島県・市などで早々に新築計画が協議されました。当時国鉄は、予算不足から、総工費の多くを民間資本で賄う「民衆駅」建設を進めており、広島駅も昭和34年(1959)末には民衆駅での建設が決まりました。また、当初は地上3階・地下1階で計画されましたが、広島市の玄関口として低すぎるとの声が高まり、36年9月には地上5階・地下1階の鉄筋ビルへと計画変更され、最終的には、地上6階(一部7階)・地下1階で建設されることになりました。



広島駅(昭和36年6月18日)  
200407-5551  
駅舎正面に張り出して出札室が新設された(昭和24年7月7日完成)。



昭和30年頃の広島駅周辺  
200407-6388



2021.7.6(火)~9.18(土)



広島駅前の様子(昭和36年6月18日)  
200407-3014



本館右側が当時の集札口。この頃、新たな民衆駅が5階建に計画変更されようとしていた。(昭和36年6月18日)  
200407-3014



広島駅と旧ヤミ市(昭和36年6月18日)  
200407-3014



広島駅構内 昭和36年9月23日  
200407-3014  
左側に、今は無い宇品線のホームが見える。



工事期間中に設置された仮駅舎(昭和39年5月9日)  
200407-5551



解体工事中の広島駅(昭和39年5月9日)  
200407-5551



工事中の広島駅東側(昭和39年5月9日)  
200407-5551



電化初日の広島駅正面集札口(昭和37年6月10日)  
200407-5551

### 広島「民衆駅」の誕生

昭和38年(1963)7月、新築される広島民衆駅の名称が「広島ステーションビル」に決定し、翌年3月下旬からは、仮駅舎の建設工事と旧駅舎の取りこわしが行われました。国鉄で最も古い鉄筋駅となっていた旧駅舎は6月中には撤去され、その後1年8ヶ月の工期を経て、昭和40年(1965)12月1日、新しい広島駅が完成しました。開業式には市民約1,000人が詰めかけ、祝賀の催しでにぎわいました。

一方、団体観光客の多くが乗降する北口には、質素な待合所が一棟あるだけで、観光業者からは強い不満が出ていました。ステーションビルがある南口とはあまりに対照的であったため、昭和43年(1968)4月には、南口側に団体待合所が新設されました。

駅北口では、その後山陽新幹線の高架建設工事が始まり、昭和50年(1975)3月10日、岡山~博多間の開業と共に、新幹線駅も開業、北口は新幹線口となり、趣が一新しました。



広島駅北口(昭和42年2月19日)  
200407-5551



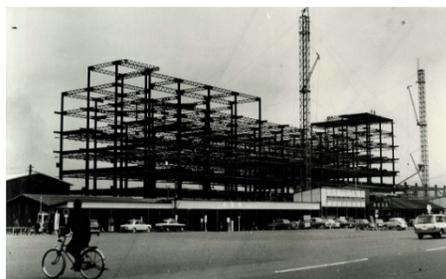
世紀の蒸気機関車展 広島駅展示会場(0番線)(昭和47年8月5日)  
200407-



工事中の山陽新幹線広島駅(昭和48年1月27日) 駅北側から南方を望む。下に平屋建ての北口駅舎が見える。  
200407-3575



工事中の山陽新幹線広島駅(昭和49年2月16日)  
200407-3575



建設工事中の広島民衆駅(昭和40年)  
200407-3014



完成した広島民衆駅(昭和41年1月8日)  
200407-3014

### 写真展 広島駅の歴史

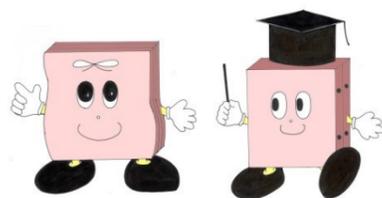
長年親しまれた広島駅ビルがこのほど解体されました。二〇二五年春開業予定の新駅ビルは、二階に路面電車を迎える広場が設けられ、駅ビル内にはホテル、大型商業施設、シネマなどが出店予定であり、駅の風景は大きく様変わりすることになります。

広島駅は、明治二十七年(一八九四)に開業し、その後大正十一年(一九二二)・昭和四十年(一九六五)と二度建て替えられました。次に新築予定の駅ビルは、駅舎としては四代目になります。

この展示では、広島駅の歴史について、駅舎の変遷を中心に多数の写真パネルで紹介します。変わりゆく駅の姿を、この機会に改めて振り返ってみたいと思います。

### 広島県立文書館展示

広島市中区千田町3丁目7-47  
広島県情報プラザ2F  
TEL082-245-8444  
FAX082-245-4541



この展示で使用した写真は、とくに断らない限り、全て当館収蔵の長船友則氏収集資料(文書番号200407)です。これらの写真は、所定の申請手続きにより、複写、出版物への掲載、展示などに御使用いただけます。(担当 西向宏介)

山陽鉄道の敷設と広島駅の開業

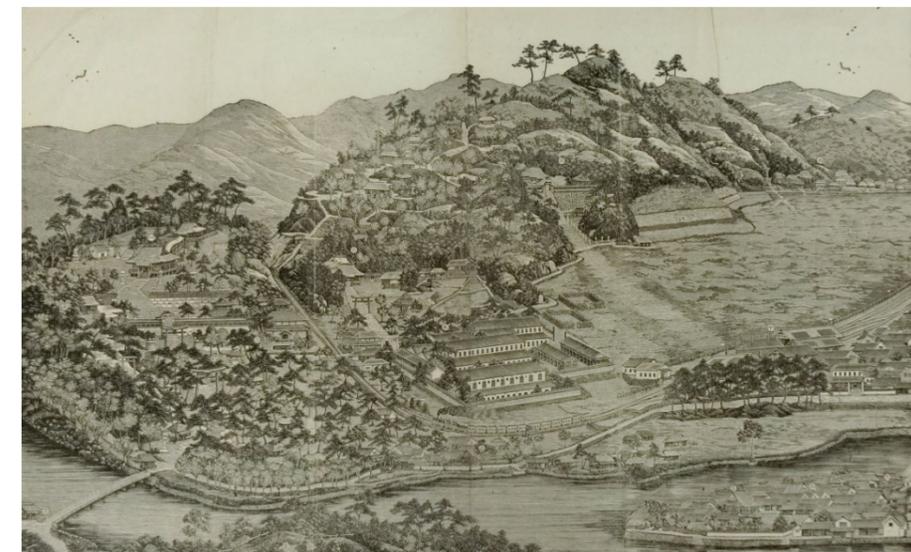
神戸から下関までの敷設認可を得た山陽鉄道株式会社は、明治二十五年（一八九二）七月、広島停車場を都心から外れた大須賀村に設置することを発表しました。当時の鉄道は、市街地に駅を置くことが敬遠され、また用地買収も困難と予想されていた。実際、買収交渉は困難を極めたが、日清開戦を目前に控えた明治二十七年（一八九四）一月、軍や中央からの強硬な意向もあつて地元住民も了承し、突貫工事の結果、同年四月に駅舎が新築されました。

開業時の駅舎は、木造平屋建ての瓦葺きで、改札口は一ヶ所、プラウトホーム二本、照明もランプを吊るすだけの簡素な造りでした。

広島第五師団に動員令が下った直後の六月十日、広島駅の開業を祝う式典が、慌ただしく行われました。



明治30年代の広島停車場（明治40年4月発出葉書） 200407-3114



広島市鉄道開通之図（明治27年6月10日芸備日日新聞付録） 200407-2687  
右端に見えるのが広島駅。中央の建物は騎兵隊営所。中央やや右上に東照宮、左端に饒津神社が描かれている。

大正十一年の駅舎新築

大正期を迎える頃、広島は中四国地方一の大駅として発展を遂げていました。明治四十四年（一九一三）六月には可部までの軽便鉄道が開通し、翌大正元年（一九一四）十一月には路面電車が開業、同四年には芸備鉄道が三度まで開通しました。

明治期の木造駅舎では、第一次大戦の好況に乗じて急増した乗降客を賄えなくなっていたため、大正十一年（一九二二）八月二十七日、日本初の鉄筋コンクリート二階建ての駅舎が新築されました。

この駅の大きな特徴は、立派な貴賓室があったことで、当時貴賓室を持つ駅は、全国に東京・大阪など四駅しかありませんでした。部屋の内には、鳳凰の象嵌がはめ込まれ、床には深々とした絨毯が敷き詰められていました。この鉄筋駅舎は、その後の駅改築ブームのはしりとなり、同十五年に改築された岡山駅も、この駅舎をモデルにしていました。



鉄筋コンクリートで新築開業した広島駅（大正10年代） 200407-3114



広島駅（大正末～昭和7年）人力車の横に乗合自動車が見える 200407-3114



昭和戦前期の広島駅  
手前は広島乗合自動車(株)のボンネット車両 200407-3114



広島駅 本屋側の乗降場 200407-2347



昭和戦前期の広島駅 外観の塗装に変化が見える 200407-3114



一二等待合室 200407-2347



貴賓室扉 200407-2347



貴賓室（鳳凰の象嵌） 200407-2347

原爆による被災

昭和二十年（一九四五）八月六日、原爆の惨禍は広島駅にも及び、駅やその周辺は爆風と猛火に包まれました。

戦時中、乗降客が年間一〇〇〇万人を突破していた広島駅は、昭和十八年（一九四三）に正面玄関車寄せの上に、新たに張り出し二階を増設し、待合室や出札口を置いていました。原爆はこの待合室を倒壊させ、当時待ち合わせ中の旅客ほとんどが下敷きとなりました。

燃え広がった火災は、駅の東西両方から本館を襲い、消防団の必死の消火もむなしく、鉄筋コンクリートの本館も焼かれました。後日、倒壊した待合室の跡から七八人の焼死者が発見され、その中には陸軍幼年学校の生徒約二〇名も含まれていました。また、広島駅の職員も一人名が亡くなり、重軽傷者を含めて二二二名が被災しました。負傷者の中には、後に原爆後遺症で亡くなる人もいました。



被爆後の広島駅（昭和20年10月頃） 川本俊雄氏撮影／川本祥雄氏提供（広島平和記念資料館 広島平和データベース）



広間の一部 200407-2347



出札口の一部 200407-2347