

仏崎の電車埋没事故

波乱の前兆となった大分上野丘高校は三十六年十月二十四日夜焼けたが、その二日後の十月二十六日、大分市は朝から激しい雨に見舞われた。九州南部で発達した低気圧が北上し、二十五日夜半から風雨が激しくなった。大分測候所(当時)は二十六日未明には波浪注意報を発令したが、同午前十一時四十五分風雨注意報、同午後三時五十五分には大雨洪水警報に切り替えた。局地的に一時間の降雨量が五〇㎜から六〇㎜になり、集中豪雨の様相を示してきたからだ。

しかし警報が発令されたときにはすでに大惨事が起きていた。同午後二時五十五分ごろ、県警察本部警ら課の無線パトから悲報が入ってきた。別大国道をパトロール中、大分市神崎字仏崎カーブ南側のがけが崩れ、土石や樹木が、折から亀川に向け進行中の大分交通205号電車を押しつぶしているのを発見したのである。

事故現場では、電車の車体の真ん中あたりが土石や木に押しつぶされて「くの字に曲がり、なおも篠つく雨の中、ドサツと時折不気味な音を立てて土砂が崩れ落ちる。別大国道はその地点で土石に分断されていた。

運転士や車掌それに乗客五、六人は両端のドアから自力ではい出したが、車内では真っ黒な泥の海の中に人間が重なり合い、白い手がかすかに振られ、助けを求めるうめき声が聞こえる。間もなく救援に駆けつけた警察官、自衛隊、消防・警防団らのほか大分交通社員も出て、間欠的に救助作業が始まった。再三落石の危険があるため一時退避と救助再開が繰り返された。



仏崎の電車埋没事故(写真提供 大分合同新聞社)

電車中央部は屋根と床がくっつき、死体が折り重なってつぶれている。豪雨のため下校途中だった小中学生の姿が涙を誘う。午後五時までに四十人を掘り出したが、半数近くは死亡、午後七時すぎクレーン車がきて作業のピッチが進み、午後八時五分終了した。

乗客は満員状態の七十数人だったが、死者三十一人、重軽傷者三十六人という大惨事。この中に小・中・高校生七人が含まれていた。その後、事故現場の仏崎には、犠牲となった三十一人の名を記した墓標が立てられ、今も時折、季節の花が供えられている。

仏崎で満員電車をつぶした集中豪雨は、引き続き安岐川・荒木川をはらんさせ、大分交通の国東線を寸断して、国東鉄道全線廃止の原因となるのである。

降り始めの二十五日午後九時五分から二十六日午後八時三十分までの総降水量は、三重町五一・一㎜、大分市三五三・一㎜。一時間の降水量の最大値は三重町八二・一㎜、大分市五九・四㎜。十月下旬としては異例の豪雨だった。

新しい交通の動き

大分駅改築と鉄道復興

三十年前後は、大分県の交通が新しい局面を迎えた時期である。民間航空の飛来、鉄道の近代化、そして海に展望が開け、大分市が東九州の交通の拠点としての地位を確実にした時といえよう。それを陸海空の順序でみよう。まず、大分駅が三十三年(一九五八)四月、新しい姿で颯爽と登場したことから始めたい。

二十九年(一九五四)から三十年代に入ると、大分駅は乗降客の増加で手狭になり、拡張と機能の充実がしきりに