

小生が、久留米の高校に西鉄甘木線で、毎日通学していた頃の話である。

その日は、雨が夜から朝にかけて大雨だった。高校二年生で、六月の期末試験が始まる日であった。

西鉄甘木線は、大雨の時は、いつも大城駅から北野駅まで一部の線路が水に浸かり、電車が不通になり、この間を西鉄バスが連絡していた。

その日も、この心配があったので、期末試験が受けられるように、いつもより早い電車、六時頃の電車に乗った。同級生は、誰一人乗ってこなかった。この電車をもって、西鉄甘木線は、大雨のため甘木発は運行停止となった。

案の定、その日も西鉄甘木線の大城駅と北野駅間の線路が、いつものように浸かっていた。線路が浸かっているので、いつもなら、その間はバス輸送となる。

しかし、その日は、雨量がいつもより多かったのか、大城駅から直接久留米駅までの間が、西鉄バス輸送になった。

西鉄久留米駅のバス停に着いたのは午前十時、学生が皆、バスの中から「今日は休校だ」と言っ学校から帰ってきていた。

すぐ、また引き返し、甘木行き西鉄甘木線に乗った。しかし、乗った電車は宮の陣駅まで行き、その先は運行停止となった。

宮の陣駅を降りたら、筑後平野は、甘木方面まで一面、海原であった。線路も水に浸かり、駅から下の線路には降りられない。仕方が無いので、筑後川堤防を歩いて甘木まで帰ろうと思った。それで、筑後川の堤防を上流に向かって歩いて行って、大城駅あたりで、堤防から降りて、電車の線路に出ようと思った。

堤防から降りて西鉄甘木線の線路までの間、一ヶ所深い水たまりがあった。カバンを両手で頭上に高く上げ、胸まで水に浸かってやっと通過した。そのあとは水たまりはなかった。

大城駅あたりの西鉄甘木線の線路に出た。甘木方面に向かって線路上を歩いた。正午を知らせるサイレンが鳴ったので、金島駅付近の道路沿いの墓地で、一人で昼弁当を開いて食べた。

弁当を食べ終わって、また甘木方面に向かって線路を歩いた。しばらくすると本郷駅に

着いた。駅舎に駅員が二人いた。電車は出るのか尋ねると、電車はまだ出ないという。久留米から歩いてきたと言うと、駅員はびっくりして、これまでの様子を色々と言いに聞いてきた。

また、線路の上を、甘木駅に向かって歩いた。甘木川の鉄橋を渡っている時に、やっと甘木に着いたのだなど実感した。自宅に戻ったのは午後四時だった。朝六時に出て自宅に戻ったのが午後四時だ。その間十時間。心配していた両親が、ほっと安心した様子で、迎えてくれたのを思い出す。

丁度その頃から、再び激しい大雨になってきた。その日の夕方に、筑後川の久留米市合川町市ノ上堤防が決壊し、久留米市内に水が流れ込んで、当時の久留米市の八割は泥海と化した。医大のそばにあった筑後川の小森野橋も崩れ流れた。また筑後川の朝倉堤防も決壊し、蜷城地区にも大水害をもたらした。

これが、あの昭和二十八年の西日本大水害である。

昭和二十八年六月二十五日から六月二十九日にかけて九州地方北部（福岡県・佐賀県・熊本県・大分県）を中心に発生した、梅雨前線を原因とする集中豪雨による大水害である。

この洪水による筑後川流域内の被害は、死者数百四十七、負傷者四千九百九十九人、流出全半壊家屋約一万二千八百戸、床上浸水家屋約四万九千二百戸、床下浸水家屋約四万六千三百戸、被災者数約五十四万人に及ぶ甚大なものであった。その後、ダム建設、堤防修復・建設などの大規模な河川改修による治水対策が推進され、河川洪水による大水害は少なくなった。しかし、地球温暖化などの異常気象で起きる線状降水帯による豪雨災害には、十分気をつけて行かなければならないと思う。

さて、高校・大学通学、社会人通勤と、西鉄甘木線を約十五年間、利用させていただいた。その間、大きな事故もなく無事に乗車し通学、通勤できたことを、心から西鉄甘木線に感謝している。

令和三年十二月で、西鉄甘木線の甘木駅開設百周年と聞き及ぶが、今の甘木駅舎の景観は、小生が乗り始めた昭和二十七年頃（約七十年前）と全く変わりが無い。懐かしさばかりだ。最後になったが、西鉄甘木線甘木駅開設百周年を心から祝福する。