

## 鉄道人物伝

No.4

### 鉄道技術の国産化に貢献した 松下村塾の俊才 飯田俊徳



飯田俊徳

小野田 滋 / 情報管理部 担当部長

#### ■ 松下村塾からオランダ留学へ

飯田俊徳は、長州藩士であった飯田俊宣の長男として1847(弘化4)年6月28日に生まれましたが、幼少期に両親を亡くしたため松下村塾へ預けられ、兵学や諸学を学びました。吉田松蔭は『丁巳幽室文稿』の文中でその門下生を評し、「就中品川(弥二郎)、馬島(甫仙)、妻木(寿之進)、国司(仙吉)、飯田(吉次郎)の五生は皆成童而下の俊才なり。」(吉次郎は俊徳の幼名)、「飯田生甫めて十一、書を読むこと河の如し。」(原文は漢文)とその才能を高く評価し、幕命により江戸召喚となった際には『飯田吉次郎に留別す』と題した留別詩が贈られました。

吉田松蔭の刑死後は、1864(文久4)年の四国艦隊下関砲撃事件に従軍し、外国勢力に対して日本(長州軍)が無

現在の逢坂山トンネル  
東坑口(大津市)  
日本人の手によって1880  
(明治13)年に完成したトン  
ネルで、1921(大正10)年  
に廃止されて東坑口のみが現  
存する(鉄道記念物)。



力であることを痛感しました。1865(慶応元)年には騎兵隊に入り、さらに18歳で砲兵隊の小隊長となりました。

その後、大村益次郎の門下となって石州口の戦いなどに従軍し、20歳の時に郷里へ戻って1867(慶応3)年7月には大村の推挙で藩費留学生としてオランダに留学しました。留学先では、士官学校に入って兵学を学びましたが、オランダの兵学は日本の兵法よりも劣っていると感じ、日本が遅れていた工学分野へ進むことを決意し、デルフト工科大学へ転学しました。オランダ留学時に明治維新がありましたが、新政府の国費留学生としての身分を保障され、1873(明治6)年に帰朝しました。

同年12月に工部省に出仕し、翌年5月には大阪在勤となってお雇い外国人(日本の近代化を進めるために明治政府によって雇用された外国人の総称)とともに大阪～神戸間、大阪～京都間の鉄道建設工事に従事し、茨木在勤を経て、1877(明治10)年1月に工部少書記官、1879(明治12)年3月に工部少技長、1880(明治13)年8月に工部権大技長へと進みました。

#### ■ 技術者教育の始まり

当時の日本側の鉄道の最高責任者であった井上勝は飯田と同じ萩藩の出身で、1863(文久3)年に伊藤博文など

とともにイギリスへ密航留学し、鉱山学や鉄道工学を修めて1868(明治元)年に帰国していました。鉄道の建設工事は、イギリス人技師を主体とするお雇い外国人の指導によって進められていましたが、すでに外国で技術を学んできた井上や飯田にとって、ある程度の技術は日本人だけでも可能であるという確信がありました。また、お雇い外国人に対する高額の報酬が国の財政を圧迫したことや、お雇い外国人自身も日本人による技術の自立を促したため、技術の国産化が急がれることとなりました。しかし、当時はまだ学制が確立されておらず、帝国大学も設立されていなかったため、鉄道直轄の高等教育機関として1877(明治10)年5月に工技生養成所を大阪駅の二階に開設しました。

工技生養成所では、留学経験者の飯田やイギリス人技師のトマス・R・シャーピントン、エドモンド・グレゴリー・ホルサムなどが教官として指導にあたり、数学、測量、製図、力学、土木学一般、機械学大要、鉄道運輸大要などを教育しました。初年度の生徒は、鉄道局で英語や数学の素養がある12名の少壮者が選抜され、翌年からは公募となって12名が入所しましたが、工部省直轄の工部大学校と競合したことから、1882(明治15)年に



1881 (明治14)年のシャーピントンの帰国で集まった鉄道局の技術者たち  
前列中央にイギリス人技師のシャーピントン、その向かって左側に飯田俊徳、前列右端に  
日本人初のMIT (アメリカ) 卒業生の本間英一郎が座る。他は当時の工技生養成所の生徒。

閉鎖され、二期生を輩出したのみでその役割を終えました。

工技生養成所の生徒は、京都～大津間、長浜～敦賀間などの鉄道建設工事に従事しながら鉄道技術を学びましたが、現場経験を重視した技術者教育はその後鉄道伝統となり、卒業生たちはのちに幹部技術者として指導的役割を果たしました。

### ■ 鉄道建設の推進役として

飯田は、1878 (明治11)年に着工した京都～大津間の鉄道工事の責任者として監督にあたり、工技生養成所の生徒であった武者満歌、千島九一、長谷川謹介、國澤能長、島田延武、佐武正章をそれぞれの工区の責任者として配置しました。特に延長665mの逢坂山トンネルを日本人だけで完成させたことは、土木工事の国産化に先鞭をつけ、その後の鉄道技術の自立にとって大きな意義がありました。京都～大津間の鉄道は1880 (明治13)年に開業し、引き続き長浜～敦賀間の工事に着手して1884 (明治17)年に全通させました。この工事では、長谷川謹介によって日本で最初に延長1kmを超えた柳ヶ瀬トンネル (延長1352m) が完成し、トンネル技術は早い段階でお雇い外国人

技師の指導からの自立を果たしました。

その後、東西両京を結ぶ鉄道として中山道鉄道の建設が進められましたが、山岳地形に阻まれて路線選定や工事が難航し、1886 (明治19)年には井上勝の英断によって方針を転換して、東海道経由の鉄道建設を優先させることとしました。東海道本線の工事は、天竜川を境として東側を松本荘一郎、西側を飯田俊徳が董理し、1889 (明治22)年に全通して翌年に開催された第1回帝国議会に間に合わせました。

1890 (明治23)年には飯田は鉄道庁第一部長として事務、建築、保線、汽車を担当し、松本荘一郎が第二部長として運輸を担当、野田益晴が第三部長として会計、倉庫を担当しました。しかし、最高責任者であった井上勝が1893 (明治26)年3月16日付で鉄道庁長官を退官したため、飯田も同年3月27日付で後に後を追うようにして辞任し、松本荘一郎が後任の鉄道庁長官に就任しました。

### ■ 皇室のお気に入り

退職後も、日清戦争後に統治した台湾の鉄道建設の責任者として派遣される話もありましたが、これを固辞して代わりに長谷川謹介が台湾総督府鉄道

部長に就任しました。また、井上勝が社長となっていた汽車製造会社からも勧誘がありましたが、「官で育った人間に民間は勤まらぬ。」としてこれを断り、代わりに発起人として名を連ねることによって井上勝の恩義に報いました。

飯田の長男 (飯田新) が医者となって豊橋の病院に赴任したため、晩年は豊橋に転居して余生を送りましたが、その後も授爵や勅選議員などの推挙を断わり続け、名利にこだわることなく自適の生活を送りました。飯田は、御召列車の陪乗の際に皇族と接する機会もあり、古武士を思わせる風貌や枯淡な人柄は明治天皇からも格別に気に入られたほか、皇子や皇女からもなつかれ、御召列車が東海道本線を往復する際には、特別に豊橋駅に停車して拝謁を許されたと伝えられます。

隠居後も趣味の能楽に没頭するなどして過ごしましたが、1923 (大正12)年8月27日に豊橋でその生涯を終えました。飯田は、井上勝とともに鉄道技術をお雇い外国人から自立させ、工部大学校や帝国大学など、高等教育機関を卒業した技術者が育つまでの間の日本の鉄道を支える役割を果たし、工技生養成所の教育を通じて優秀な人材を育てました。

### 文献

- 1) 坂本生：鉄道家経歴・飯田俊徳 (1)～(5)、鉄道時報、No.150～No.154、1902
- 2) 我国鉄道創業時代最初の最高邦人技術者飯田俊徳翁、土木業協会会報、No.64、1936
- 3) 祖父・飯田俊徳を語る一令孫、俊氏から話をきくー、汎交通、Vol.67、No.1、pp.2-25、1967
- 4) 小野田滋：鉄道技術の源流 井上勝、RRR、Vol.54、No.1、pp.32-33、1997
- 5) 小野田滋：鉄道技術の自立 長谷川謹介、RRR、Vol.54、No.2、pp.28-29、1997