

鉄道人物伝

No.34

鉄道電化の推進 飯田精太郎



飯田精太郎

小野田 滋 / 情報管理部 担当部長

■ 台湾総督府から鉄道へ

飯田精太郎は、陸軍軍人であった父・俊助の長男として、1884(明治17)年9月8日に山口県佐波郡華城村(現在の防府市の一部)で生まれました。飯田俊助は長州藩士として戊辰戦争などに従軍した人物で、維新後は陸軍中將に進んで、日露戦争最後の戦闘となった奉天会戦における勲功により、1907(明治40)年に男爵を受爵しました。飯田精太郎は、京都帝国大学理工科大学電気工学科へ進学し、同校を1907(明治40)年に卒業して台湾総督府に採用され、臨時台湾工事部の水利課兼電気課勤務ののち、第二発電所機械据付工事主任となりました。

台湾総督府は、1895(明治28)年に日本の植民地となった台湾を統治するための行政機関として発足し、1903

(明治36)年に電気作業所を設置して、台北付近の新店溪に水力発電所を設置する事業に着手しました。第一発電所は新店溪の上流の亀山に建設され、1905(明治38)年に完成して台北市街に電力供給を開

始しました(台湾における最初の電灯電力)。続いて、新店溪の下流の小粗坑に第二発電所(現在の台湾電力公司桂山発電廠粗坑分廠)を設けることとなり1907(明治40)年に着工しましたが、飯田はドイツから輸入された発電機などの機械類の据付工事を担当し、1909(明治42)年にこれを完成させました。

1910(明治43)年3月には台湾総督府を休職となり、出身地に設立されたばかりの電力供給会社である防府電燈に入社し、発電所などの工事にあたりました。同年8月にはこれも辞して鉄道院技師に転じ、中部鉄道管理局電気課勤務となりました。

■ 火力発電所と取り組む

鉄道院に入庁した飯田は、矢口発電所電気工事掛主任となり、京浜線電化にともなって新設された矢口発電所の建設工事を担当しました。矢口発電所は、東京府荏原郡矢口村(現在の東京都大田区多摩川二丁目付近)の多摩川左岸に鉄道院直轄の発電所として建設され、劣等炭を精製して得られるモンドガス(ドイツ出身でイギリスに渡って活躍した工業化学者のルードウィッヒ・モンド(Ludwig Mond, 1839~1909)が考案)を燃料とし、4基のガス機関によって4基の発電機(出力1,500kW/基)を回転させ、交流11,000V、25ヘルツの電気を永楽町、大井町、川崎、原宿(さらに3,300V



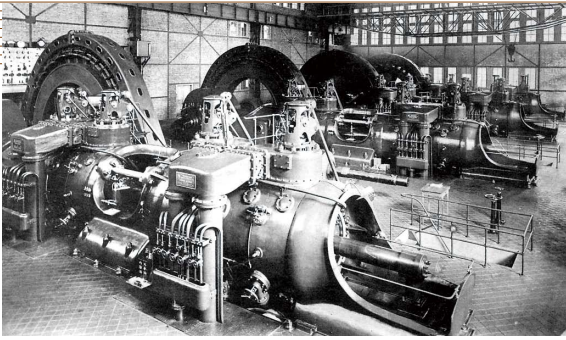
現在も稼働中の台湾電力公司桂山発電廠粗坑分廠

で池袋へ)の各変電所に送電しました。

石炭を運搬するために蒲田駅から分岐する専用線を設け、敷地は多摩川の水害が懸念されたため高さ6尺(約1.8m)の盛土を行って万全を期しました。工事は1911(明治44)年9月に専用線の敷設に着手し、1913(大正2)年5月にすべての工事が竣功しました。

京浜線は東京~横浜間に電車専用線を新設し、従来の2倍の電圧となる直流1,200Vを採用しました。しかし、東京駅の開業にあわせて1914(大正3)年12月に開始した京浜線の電車運転は、パンタグラフの不具合などのトラブルが頻発してほどなく運休となり、再調整ののち翌年5月に運転を再開しました。このため電車線設備や車両の担当者はその対応に追われましたが、飯田はこうした動きの中で東京鉄道局管理局兼技術部、矢口発電所主任となりました。

1915(大正4)年の中部鉄道管理局の発足とともに、矢口発電所主任兼工作局電気課勤務となり、さらに1919(大正8)年には東京鉄道管理局電気課電力掛長となりました。翌年2月にはアメリカに派遣されてニューヨーク駐在となり、ヨーロッパ各国をまわって、1921(大正10)年7月に帰朝しました。海外での見聞を踏まえて、帰国後に車両を鋼製車とすること、旅客車の扉にドアエンジンを設置すること、電車区間に自動列車停止装置を備えることを



矢口発電所の
機械室

東海道本線電化
で輸入されたイギ
リス製のEF50形
電気機関車



本省に進言しましたが、ただちに実現するには至りませんでした。

矢口発電所の運転成績については、その後も工作局電気課によって調査が続けられましたが、関東大震災で被災したことや、25サイクルから50サイクルへ改造することが困難であったことなどから1926(大正15)年に廃止され、1930(昭和5)年に完成した川崎発電所にその役割を継承しました。

■ 東海道本線電化の第一歩

鉄道院では、1919(大正8)年に諮問機関として電気調査委員会を設置し、翌年には電化を優先する線区として東海道本線東京～小田原間、横須賀線大船～横須賀間、中央本線八王子～甲府間など路線の電化を推進すべきとの答申を行いました。同年の鉄道省発足とともに本省に電気局が創設され、同時に東海道線電気運転実施準備臨時委員会を設置して、実施のための体制を整えました。

こうした中で飯田は1921(大正10)年に新橋電力事務所長を命じられ、さらに電化調査委員を委嘱されました。1923(大正12)年には東京鉄道局電気課電力掛長(大船電気工事掛)として東海道本線と横須賀線の電化工事現場を担当したのち、翌年に東京電気事務所長(初代)に就任するとともに東海道線電気運転実施準備臨時委員会委員となって電化の準備にあたりました。

1924(大正13)年には東京鉄道局電

気課長に就任し、翌年12月13日より東海道本線横浜～国府津間、横須賀線大船～横須賀間の電気運転が開始されました。この電化では、国有鉄道としては初めてとなる直流1,500Vを採用し、イギリス、スイス、アメリカ製の輸入電気機関車を投入しましたが故障やトラブルが頻発し、しばらくは蒸気機関車を併結して万が一に備えました。こうして東海道本線電化の第一歩がスタートしましたが、軍部の反対などもあって戦前の電化は沼津までしか進展せず、全線電化が達成されるのは1956(昭和31)年まで待たなければなりませんでした。

飯田は、父親の逝去にともなって1914(大正13)年に男爵を襲爵したのち、1927(昭和2)年には本省の電気局電力課長、同電化課長を経て1929(昭和4)年に電気局長に就任して鉄道省の電気系統の最高責任者となり、1934(昭和9)年に退官しました。

■ 政界への進出

飯田は、1935(昭和10)年に貴族院議員男爵議員の補欠選挙で当選して貴族院議員となり、1943(昭和18)年には戦時体制の下で逓信省と鉄道省を統合して発足した運輸通信省の次官に就任し、1944(昭和19)年4月までその任にあたりました。

戦後は、1946(昭和21)年12月に発足した鉄道電化協会(現在の日本鉄道電気技術協会の源流となった組織のひ

とつ)の初代会長に推戴され、戦後の鉄道電化を推進するための業界団体として産学官の連携強化に貢献しました。また、1947(昭和22)年に行われた第1回参議院選挙全国区に無所属で立候補して、当選を果たしました。

国会では、電力問題に関する特別委員会委員長として、戦後の電力事業再編などの検討や審議にあたりましたが、参議院議員を1期務めたのみで1950(昭和25)年に任期満了となったまま立たず、政界を引退しました。その後は、日本交通協会理事、日本電設工業相談役、日本国有鉄道監査委員会委員を歴任しましたが、1952(昭和27)年3月7日に永眠しました。

鉄道電化協会では、初代会長であった飯田を記念して1952(昭和27)年を初回として飯田記念賞を創設し、鉄道電気に関する業務改善などの功績に対して顕彰を行いました。

文 献

- 1) 玉木辨太郎、吉原重成：東京附近鉄道線路に於ける電車運転に関する設備、帝国鉄道協会会報、Vol.17, No.3, No.8(承前)、No.9(完)、1916
- 2) 東海道電気運転沿革史、鉄道省東京鉄道局運転課、1928
- 3) 飯田精太郎：国鉄電化の回顧、交通技術、Vol.2, No.9, 1947
- 4) 西村英一：飯田精太郎氏を悼む、電気鉄道、Vol.6, No.5, 1952
- 5) 東京電気工事事務所30年誌、日本国有鉄道東京電気工事事務所、1954
- 6) 関秋生：鉄道電化の物語(19)、鉄道と電気技術、Vol.29, No.4, 2018