

# 武蔵国分寺公園・中央鉄道学園記念碑 秘話

(公財) 鉄道総研 文化倶楽部 文芸誌「そうけん」 2002 (No.15)P9-P11 より転載

## 鉄道記念碑物語



川口 清



- 9 -

二十一世紀の最初の春、国分寺市に新設された都立泉公園の中に「中央鉄道学園記念碑」が建立された。かつて市内には、戦後復興の最中に占領軍との種々の確執や事件を乗り越えて集約強化された世界有数の鉄道研究学園都市があり、その後の新幹線プロジェクト等をはじめとする鉄道新生の拠り所となっていた。この地から全国に巣立った鉄道近代化のリーダーや管理者の数は、再教育を含めて延べ三十万人に及んでいたのである。

◆  
今から十数年ほど前のことである。鉄道総研の一研究員にすぎない若い川村は、総務の長である天沼課長を恐る恐る訪ねた。

「川村です。実は学園跡地の件で相談がありましたし…」

天沼は、川村の顔を覗くなりソファーに案内し、話を聞いた。  
「…そうか。一人でか…。実は総研も正門前の官舎跡が清算用地になっていてね。市議会の中には、そこを駐輪場や民活で再開発をしようという動きも出ているようなんだ。新生の鉄道でも未だに逆風だから慎重にしないとね…。特に官営鉄道史は…」

時は中曽根民活後の地上げ屋が横行した頃である。緑豊かで広大な跡地は首都圏最大級の清算用地として転売や乱開発の危険に曝され、市当局や市民やマスコミから将来の用途について関心が集っていた。そうした状況の中で川村は「日本鉄道文化記念館・記念公園構想」を提案していたので

ある。それは、戦後に満鉄や国鉄や旧海軍等からこの地に集約強化した日本唯一の技術研究教育機関群の歴史的な構想やその後十年間の驚異的な近代化の功績を記念し、国立ヨーク博物館との姉妹化や新世紀の環境鉄道の世界的拠点を睨んだ「鉄道教育複合施設」であった。

さて、平成二年になって、学園跡地の用途は徐々に将来の方向性が現れてきた。都や市は、委託した審議会と、市民団体による市民シンポジウムでの提案活動、並びにその後のアンケート結果をもって、用途に道筋をつけることになった。

翌年の平成三年二月二日、学園跡地近くの西国分寺駅再開発区域に落成した泉ホールにおいて、「中央鉄道学園跡地利用市民シンポジウム」が開催された。会場には都内最大級の清算事業団用地のシンポジウムということで多くの市民やマスコミが押し寄せた。跡地の利用法を提案する団体は連絡協議会で活動が認められた大小二十近い市民団体であり、その内容の多くは地元的生活密着型施設や人気の多目的イベント施設であった。

一方、川村の提案内容は異質で、地元的生活密着形でもなかった。当然、署名数は桁違いに少なかったが、川村はそれを承知の上で参加した。川村の十分程の発表は少ない拍手の中で終わった。それでも川村には満足感があった。会場には無関心に思えた鉄道総研の人達の領きながら拍手する様子が見えていた。何よりも川村を驚かせたのは、最前列に位置する見ず知らずの老婦人の方々が、涙ながらに拍手していたことであった。シンポジウム 終了後、その中の着物姿の一人が川村に言葉をかけた。

「ありがとう。若いのにえらいね。頑張ったね。」

後日、NHKの関東版テレビやラジオのニュースなどに、最も弱小団体である川村らの活動が一例として取り上げられた。それから暫くしたある日のこと、市内に住む東経大教授から連絡協議会の会合の場に朗報が届け

られた。

「光町の総研正門前の清算用地については、市が複合施設を建設することで決着した。内部には鉄道コーナーを設け、建物の脇には鉄道総研に有る新幹線試験電車を展示して…」

脇で柏木市議会議員らが微笑みながら川村に声をかけた。

「よかったね、川村さん。皆で複合施設に鉄道コーナーを設けることに反対しなかったからね。そのかわり…、学園跡地のデッキカキ鉄道文化記念館だけは勘弁してね。」

川村は何度も頷き、各市民団体の代表者へ頭を垂れた。川村にとつて特に嬉しかったのは、総研が市や清算事業団に対して、車両の寄贈という粋な計らいを進めていたことであった。

さて、一方の碑の建立については、鉄道史学会の先輩で技術情報の小野山から資料を頂くものの、旧東山道発掘や資金不足等により暗礁に乗り上げていた。そうした平成十一年二月のある日、鉄道総研の佐田専務理事から川村へ電話が鳴った。

「学園跡地の記念碑の件で、国分寺駅ビル社長の屋代さんが川村君達に会いたがっているんだけどね。どうだろう…」

後日、屋代は部下と共に総研を訪れた。

「実は私、大学を卒業して国鉄最初の配属がこの地の中央鉄道学園でありましてね。縁あって鉄道最後の配属先もまた国分寺の駅ビルになりました。この歳になって、どうしても学園跡地に記念碑を建立したいと思うようになってしまいました…。どうでしょうか、今後の活動を私共に任せて頂けないでしょうか。」

川村は同じ思いの屋代との出会いが夢のように感じていた。

「川村君。あとは僕にまかせて。我々の二十万円余りの資金は全てそれ

に寄付し、清算することで皆を説得するから。」

三年先輩にあたる経理の渡瀬はいつものように川村を励ました。この後暫くして、日本鉄道OB会新聞や交通新聞に「鉄道記念碑設置基金募集」の案内広告が掲載された。既に逆風は無かった。

平成一三年三月三十日、記念碑除幕式の当日を迎えた。総研からは理事長代理として佐田専務理事と川村の二名が招待された。会場となった学園跡地の都市公園には、偉大な鉄道史に対しロマンを寄せる人々が全国から多数集まり、地元市長やJR各社の社長や日本鉄道OB会をはじめ種々の鉄道関係団体が列席した。その中で桜花爛漫の和やかな式典が執り行われた。

脇で専務理事の元気の良い声が川村に聞こえてきた。

「良かったね、川村君。この除幕式までの長い顛末は文芸誌“そうけん”にしっかりと書き記して下さいね。」

「あつ、はい。ともかくにも、あの屋代様のお陰でやつと…」

川村の脳裏には、分割当時の事務局の整理作業と鉄道史物の総研への移設、休日の市民活動と市民シンポ、光プラザと市民講座、多くの出会い等に加え、戦後の占領軍による鉄道専門部の廃止と鉄道技研の廃止案、先人の遠大な専門教育・研究体制の復興強化や新幹線等の構想と半世紀の鉄道史、欧米や中国に観る次代の専門教育・研究・試験線・製造の集約強化の戦略等、提案当時の思いまでが次々と浮かんでいた。

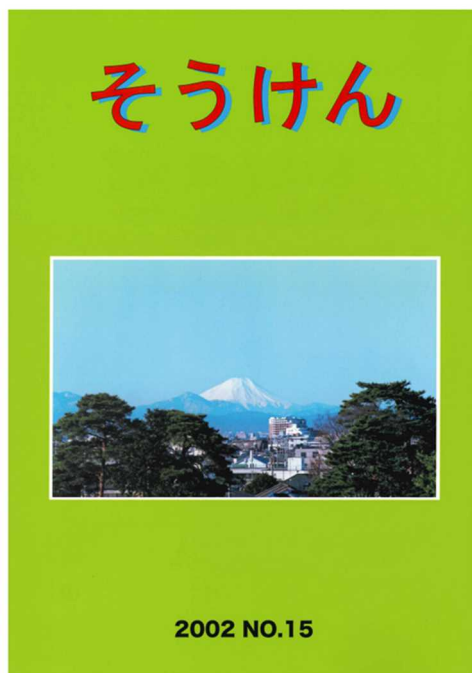
(情報・国際部)



# 武蔵国分寺公園・中央鉄道学園記念碑 秘話

(公財) 鉄道総研 文化倶楽部 文芸誌「そうけん」 2002 (No.15)P9-P11 より転載

「全国同窓東京大会/中央鉄道学園大学課程 18 回生」を準備するにあたり、同窓各位に対し、学園跡地の公園化と記念碑建立の秘話について、ここに紹介する。これは(公財) 鉄道総研の文化部の文芸誌に寄稿した「鉄道記念碑物語」を転載したものである。国鉄分割民営化間もない 30 歳代前半から 40 歳代後半までの 10 数年間の学園跡地の市民活動や学園記念碑、鉄道文化史活動の一コマを A4 版 2 ページに圧縮したものだが、当時の記念碑建立の状況が少しでも理解頂けたら幸いである。



## ◆文中の当時の仮称名称と現在の名称、仮名と実名

- ・ 仮称・都立泉公園→都立武蔵国分寺公園
- ・ 川村→川口、・天沼課長→天野課長
- ・ マスコミ：NHK、読売新聞、朝日新聞等
- ・ 柏木議員→柏谷議員、連絡協議会：三田村、市議会等
- ・ 鉄道文化記念館→複合施設→ひかりプラザ（国分寺）
- ・ 鉄道文化記念館→尾関理事長→鉄道博物館（JR 東/大宮）
- ・ 記念公園構想→原っぱ公園→武蔵国分寺公園&記念碑
- ・ 小野山→小野田、・佐田専務理事→佐藤専務理事
- ・ 屋代社長→矢島社長、・渡瀬→渡邊
- ・ JR 各社社長：大塚 JR 東、伊東 JR 貨物、他約 100 名

さて、今、読み返せば、当時の中堅の研究者として、組織や上部に気を使った無難な表現…、が第一印象である。

実態は文章に書けない保身の人間模様、逆に世話になった方々等、色々である。これもまた一人生の思い出である。

一例として、民営分割逆風時の市民活動に対する上部からの圧力、有隣 OB 会の基金問題、財政難の市と市民活動での共同策、JR 各社の順風変化、市認定団体の移管と策…等である。

また、天のお陰様か、若くして転職もせず、定年まで総研に奉職でき、さらに、都立公園に学園記念碑、ひかりプラザに鉄道博物館と、30 代に描いた夢の種が手元から離れ育ち、その後多くの方々の知恵と力で大きく実現された。私の主役は前半の 10 年程だが、初期の夢段階こそ今も輝いている。苦しかった頃、取材という形で支援頂いた各社の記者の方々には感謝に絶えない。また、柏谷議員をはじめ超党派の市議会、市幹部、協議会の三田村、総研の小野田、鈴木(正)にも感謝である。

古稀まで残り 1 年弱、老体の日本鉄道の夢は世界標準並み制度大改革(基幹国土軸連通)となった。日本は英国と同様、ヒステリックで過剰な分割民営化で小藩分立となり、国際競争力と国土産業基盤が弱体化した。当該国際学会の専門家はこのことを知っている。一方、報道自由度ランキングが開発途上国並みの日本では与党内閣に異常な付度が続いている。東大等や学会、官僚、メディア含めて「見直しは言わざる」である。例えば日本では世界の政策と逆行する非常識な道路偏重物流で 10 倍もの高コスト・非効率・高排出・外部不経済の国となり、今も続いている。あれから 30 年余り、日本は産業空洞化、国際競争力低下、地方衰退、一極集中、少子高齢化が続くが、未だ国内では「言わざる」である。

国鉄分割民営化当時、その政策に関り、その後に運輸大臣を務めた川崎氏は、最近になって「日本の国鉄分割民営化策を今一度見直すべき…」の勇氣ある発言を耳にした。既存の自動車社会は持続的発展面で破綻する。基幹国土軸の鉄道・道路・港湾・国防の下部は連携と国費統合で死守することが必須である。地方過疎地の少子高齢住民にその負担を強いることは、地方からの生活圈・交通権・産業基盤を破壊させ、均衡発展と国防面でも愚策である。変えられない日本は今や亡国の危機にある。「♪高き理想のシグナルを永久に掲げる者は誰…♪」国の近代化を付度せず牽引する専門職集団が日本に求められている。◆