

# 東交大同窓会会報

第23号

平成十一年三月八日  
 東京交通短期大学同窓会  
 発行責任者 白井仁三  
 編集責任者 川島一郎



創立70周年記念パーティに於いて

## 豊昭学園

### 創立七〇周年式典挙行

昭和三年、質実剛健な鉄道人を育成するため、東京の神田で産声をあげた昭和鉄道学校と、昭和七年に現在の新お茶の水付近に設立された神田商業学校を、亀川徳一先生が経営を引き受けられたのが豊昭学園の始まりです。

昭和十五年に現在の池袋に移転し、神田商業を豊島商業と名称変更、昭和鉄道学校も同年九月に移転し学園の礎が築かれました。

鉄道の動輪をシンボルとする校章の昭和鉄道高校と、産業を支えた養蚕の桑の葉をデザインした豊島実業高校（現・豊島学院高校）の両校に加え、交通専門教育を行なう実業大

学構想を持っていましたが、当時の大戦後混乱の現状もあり、昭和二十七年四月、二年制の東京交通短期大学を設立し現在に至っています。

各学校の創立に合わせて記念行事を行なっていました。一〇年前に学園として統一した記念行事を行ない、今年創立七〇周年を迎えました。

豊昭学園創立七〇周年記念式典は池袋プリンスホテルに於いて挙行され、同窓会からは、白井仁三同窓会長と川島一郎副会長が参列しました。式典の中で「学園発展への協力感謝状」を代表して受賞しました。続いて、創立七〇周年記念パーティーが開催され、各方面の来賓の方々、高校の父母の会等の役員等と共に、短大同窓会役員も各年度から代表して参列いたしました。

会場では、学園の歴史や現状等をビデオテープに作成したものを大画面に映し出すなども準備されており、JR上野車掌区長の川島副会長も昭和鉄道高校（夜学）と交通短大の卒業生の一人として取材され映し出されていました。

また、増井学長をはじめとした新旧の先生方とも久し振りにお会いし、事務の福王さんなど懐かしい方々も元気な姿で出席され、話に花が咲きました。短大役員等での二次会でも話が尽きないほどでした。

## 新春所感

同窓会長 白井仁三



謹んで新年のお慶びを申し上げます。同窓会員が元気な元気で新春を迎えられたことと存じます。私共の母

校、豊昭学園は昨年七〇周年を迎え数々の記念行事が行なわれ誠に目出度いかぎりであります。私も同窓会長として学園の発展に寄与したと、松尾知明理事長より感謝状をいただきました。東京交通短大も昭和二十九年に第一回の卒業生を送り出してより、卒業生も二、四七四人を数えこれだけの同窓生が各界で活躍していると思うと誠に心強さを感じます。大変厳しい経済環境ですが、これに打ち勝って頑張っていたいただきたいと思えます。

一昨年の新春会報に成人式の感想を書きました。今年も地域の役職の関係係で出席しました。驚きました。場内で携帯電話を使う人もなく、私語も少なく式典も会場の雰囲気もまったく変わったのです。新成人で実行委員会を作つてすべてを担当し、代表の誓いの言葉を出席した九〇〇人

が真剣に聞いている姿でした。なんでこんなに様変わりしたのか、かつてない不景気を体験しての自覚か、二十一世紀を担う青年の責任感か、定かな事は分かりませんが大きく様変わりしたことは確かです。それと教育委員会がはじめて「成人者へのメッセージ」という小冊子を成人者に贈呈したことです。今年成人を迎える人たちの小・中学校時代の恩師からのメッセージである。「社会に出て厳しい局面にあつた時この小冊子を読み元気を出してもらえたら」との願いです。校長・教頭・担任とメッセージの送り主は様々だが「青春は、なにもかも実験である」「七つのシン」と題し新・真・伸・親・信・進・心の七つの意味を綴ったもの、「一杯飲める年齢になつたね、そろそろ一杯やりたいですね」と、二〇才の区切りをほのぼのと表現したメッセージもあります。私も四十七年前になるが高校卒業の時、国語の先生が卒業記念ノートに書いてくれた「自分の立つ所を深く掘れそこに必ず泉あり」の言葉を大切にしました。

自主性を大切にした役所の勇氣と、二十一世紀を目前にした新成人の気風の変化を感じながら、成人者へのメッセージが新人を励ます糧となつてくれればと感じた新春でした。

(富士急トラベル(株)取締役会長)

「うあいさつ」

学長 増井健一



昨年一〇月、豊昭学園創立七〇周年記念行事が行なわれ、東交大も、学園の一翼に列なるものとしてこれ

に参加、祝賀の意を表しました。これを機会に、東交大同窓会長の白井仁三氏、同窓会副会長の川島一郎氏が、永年のご努力、ご功績につき、学園から表彰されました。私ども、同窓会に係わりを持つ者として、誠に嬉しいことであり、お二人にはますますご自愛、ご本務のかたわら、同窓会への変わらぬご努力をご期待、お願い申し上げます。

短大は、前回の会報にも書きましたが、昨年、校舎設備を拡充し、学生ホールや図書室、サークル室なども出来、また、図書館に寄贈された土田文庫の目録も出来上るなど、注目すべき改差が行なわれました。しかし、今年、併設校豊島学院高校の校舎改築が行なわれ、それに関連して七月から八月一杯、おそらく短大教室の一部やサークル室を高校に貸すことになりそう

## 平成11年度 特別教養講座カリキュラム

前期(土) 6:25~7:40

(敬称略)

開講日	講演者	テーマ
4月17日	青木 真美 運輸調査局研究主幹	高齢社会の公共交通
4月24日	伊集院憲弘 (株)日本交通文化事業センター取締役	社員第一・顧客第二主義
5月1日	小野寺理文 職業能力開発総合大学校講師	光通信について
5月8日	齋藤 順治 JR東日本(株)東京地域本社人事担当課長	JR東日本の現状と採用の状況
5月15日	野尻 俊明 流通経済大学教授	米国運輸事業の生成と展開について
5月22日	荻原 俊夫 東京急行電鉄(株)交通事業部鉄道部次長	東京急行電鉄の鉄軌道について
5月29日	成瀬 敏郎 東京情報大学教授	情報と法
6月5日	宝剣純一郎 帝京平成大学助教授	インターネット
6月12日	野間 恒 交通研究家	タイタニック海難事件の今日的意味
6月19日	原田 敏和 常総学院高等学校校長	人生にコミットメント
6月26日	石田 宏之 豊橋創造大学教授	トラック輸送産業の特徴と今後の展開
7月3日	新井福之助 史跡研究家	歴史がつくった景観
7月10日	滝吉 広亨 JR貨物(株)取締役	JR貨物は再生できるか

後期(土) 6:25~7:40

(\*本学卒業生)

開講日	講演者	テーマ
9月18日	水谷 正大 東京情報大学助教授	コンピューターネットワークの世界
9月25日	井上 浩 高山短期大学講師	アジア地域とインバウンドツーリズム
10月9日	大山 茂夫 大学朝日人の会常任理事	マーケティングの世界
10月16日	*川島 一郎 (株)ジェイアール東日本都市開発	JR東日本グループ企業について
10月23日	小池 知之 拓殖大学講師	アメリカ事情と異文化論
10月30日	花山 英治 産業能力開発総合大学校講師	移動体と無線通信
11月6日	斉藤 晃 鉄道研究家	動力輸送手段の発祥と発展
11月13日	高橋 敏夫 拓殖大学教授	情報化社会の光と影
11月20日	*臼井 仁三 富士急トラベル(株)取締役会長	社会人としての心構えについて
11月27日	数野 昌三 産能短期大学講師	交通人身事故を発生させた加害者の責任
12月4日	沢 秀明 (株)電通営業部	日本テレビコマーシャルの特殊性
1月15日	斉藤 俊彦 交通史研究家	自動車の情報はいつごろわが国に到達していたか

特別教養講座は公開講座です。特に卒業生のみなさんは無料で聴講できます。  
事前に短大事務局へお問い合わせの上ぜひお越しください。

平成11年度 時間割表(案)

1年次

2年次

第1時限	第2時限	第3時限	第4時限	第5時限		第1時限	第2時限	第3時限	第4時限	第5時限
2:20	3:40	5:00	6:25	7:45		2:20	3:40	5:00	6:25	7:45
ドイツ語 (大久保)	歴史学 (安彦)	体育実技 (菊池)	法学 (渡邊)	(前期集中) 交通総論 (鈴木)	月	経営管理 論 (安彦)	経営情報 論 (神谷)	鉄道史 ゼミ (福住)	都市交通 論ゼミ (鈴木)	民事法ゼ ミ (渡邊)
旅行業務 論 (福地)	海外旅行 実務論 (勝岡)	心理学 (兼高)		(後期) 一般教養 講座A				旅行論 ゼミ (藤原)		
統計学 (岡本)	鉄道運 輸論 (山本)	交通経済 学 (上邇野)	(前期) 一般教養 講座C	火	現代世界 経済論 (宮本)	原書講読 (福住)	国際観光 論 (中山)	自動車交 通論 (上邇野)		
交通史 (福住)	基礎英語 (沼田)	環境科学 概論 (中村)	簿記論 (佐藤良)							
観光地理 (市川)	経営総論 (吉田)	交通経営 学 (秋山)	簿記論 (佐藤良)	水	観光地理 研究 (市川)	海運論 (山岸)	地域校通 論ゼミ (秋山)	航空論 (松下)	航空論 (松下)	航空論 (松下)
	検定英語 (沼田)									
哲学 (篠原)	観光事業 論 (小池)	交通関係 法規 (松岡)	(前期集中) 交通総論 (鈴木) (後期) 一般教養 講座E	木	サービス 産業論 (小池)	経営法学 (松岡)	基礎経済 学ゼミ (亀川)	エピック タ実習 (小坂)	エピック タ実習 (小坂)	エピック タ実習 (小坂)
自然科学 概論 (佐藤信)		コンピュータ 実習 (小坂)	経営経済学 (亀川)				(前期) 産業動向 論 (後期) 鉄道論 (鈴木)	交通政策 論 (植村)		
(前期集中) 旅行業務 論 (中山)	鉄道工学 (山本)	(前期) 観光関係 法規 (藤原)	観光総論 (井上)	金	物的流通 論 (山野邊)	現代政治 論 (関根)	観光事業 会計 (井上)	ホテル事 業論 (石隈)	ホテル事 業論 (石隈)	ホテル事 業論 (石隈)
保健体育論 (坂口)		仏語 (芹澤)	文学 (芹澤)							
経済学 (長谷川)	一般教養 講座 B(前期) D(後期)	交通工学 (樋口)	特別教養 講座	土	社会政策 研究ゼミ (長谷川)					
(前期集中) 観光関係 法規 (藤原)		中国語 (謝黄)								

です。付近での代替教室を使うなど、短大生諸君には、かなりの不便をかけることになりす我慢を願う次第です。

しかし、何といつても、学生諸君のために最も努力したいことは、就職環境の改善です。教員一同、いろいろ工夫しています。が、その実現のためには各方面のご協力が必要です。同窓会員諸兄弟のお手助けが得られたら、まことに嬉しく存じます。何卒宜しくお願い申し上げます。

### 古びないきずな

学科長 鈴木 順一

全国区の短大はそのほとんどが女子短大ですが、競争で設備を整えています。少子化に伴って定員割れを始めたところもあり、立派な校舎、広々とした図書館やレストランのような学生食堂などで志願者を誘致しなければならぬのです。

それに引き換えわが交通短大はと言いたくありませんが、近頃はミニ短大であることを逆手にとって、ほかにはないと自慢していることがあります。それは学生と教員の間での親しみです。毎日顔を会わせれば、「こんにちは」とか「おはようございま

す」と挨拶される大学を、私の経験ではほかに知りません。どんなに設備がよくなくても、もしこの親しみがなかったら、短大はさぞ味気ない教育の場になるでしょう。

志願者の方もここをよしとしたのか、一昨年が前年比三割減、昨年も三割減でしたが、今年は前年より五割増しとなり、一昨年の水準にまで戻りました。

手狭をかこっていた施設の方も、学生ホールと図書室ができて、なんとか体裁が整いました。(これまでの校舎をA棟と呼び、増築した所をB棟と呼んでいます。校舎の背後の空き地に二階建てのC棟ができ、ここが各クラブの共用部屋になっています。)同窓生の皆様からのご寄付で整えた学生ホールの備品は、この部屋から聞こえて来る学生たちの笑い声を支えている大切な「インフラ」となっています。図書整理もようやく形ができました。とりわけここに教養関係書の一大蓄積である「土田文庫」が誕生したことは、短大に取ってまことにありがたいことです。

また平成三年に営団から寄贈された丸の内線の車両も、昨年夏に「色直し」を終え、屋根がつきました。玄関前は東交祭にテントが二張りできるほどのスペースになりました。

こうした「外側」の変化だけではなく、「内側」の模様もお伝えするための学内報

『オンライン』の最新号ができました。『オンライン』は短大と学生を結ぶ絆として従来は不定期に発行されていましたが、今度新たに広報委員会が発足、春と秋の二回発行することになりました。これによって同窓生の皆様との間にも、古びないきずなが結ばれていることの確認に役立てば、この上ない喜びです。短大事務局にご一報いただければ、さつそくお送り致します。

なお延び延びになっていく「ホームページ」の開設は、学院校舎の完成する七月にインターネット用の回線がつながるので、それからになります。短大のホットな情報はどうぞそちらにアクセス願います。



J R 東日本のホームページ

我が校における就職の現状と展望

就職担当者 藤原 栄 喜



同窓会の皆様にあつてはまずまずご清栄のことと大慶に存じます。就職の現状から話を進めることに

にします。

表 1は過去五年間の進路状況である。

この表からは、平成一〇年度新卒見込み者の進路決定者は六十九人で、そのうち五十五人が就職内定者である（二月十五日現在）。

さらに、表 2の平成一〇年度の卒業見込み生の進路調査によれば（二月十五日現在）、就職内定者は五十五人で全体の四十六%、未定者は三十二人で二十六%を占めている。ここで気になるのは未定者の中で二十一%の者が就職しないで、将来鉄道企業の中途採用を希望しながらアルバイト（フリーター）をしている点である。

しかし、卒業後の鉄道企業の中途採用については、景気低迷のおり特に私鉄ではほとんど実施されていないのが現状である。中途採用があるのは東京都交通局とJR東日本（ただし二十六歳以上）のみである。

Table 2: Employment status of graduates. Columns include '就職内定者', '希望者', and '合計' with counts and percentages.

Table 1: Career paths of graduates by industry. Lists various companies like JR, Keio, and Tokai, along with their counts from Heisei 6 to Heisei 10.

また、留学生は新卒採用試験を受けることができるが採用内定をもらうにはハンデがあるために非常に厳しいようです。担当者としては一般企業への就職を勧めたいますが、先ほど述べたように鉄道企業志向への学生意識とのギャップが大きいために、一般企業への就職率が非常に低いのが現状である。

次年度は（表 3）、一年次生の調査によると（二月十五日現在）進路相談者七十三名中六十九名が就職希望でその内鉄道企業希望者が六十七名である。その鉄道企業の第一希望はJR東日本で四十五名の六十八%を占めている。

Table 3: Career aspirations of first-year students. Lists categories like '在籍者', '就職希望', and '希望する企業' with counts and percentages.

就職の展望として、景気低迷で企業のリストラが進み人材採用の縮小により、企業の人材採用増加が好転する可能性は低いのである。本学在学生の場合は、JR東日本

をを目指すものが圧倒的であるのは幸いであるが、今後は学生自身の勉学と努力に期待されるのである。

最後に、OB・同窓会会員の皆様方の更なるご支援と励ましを、切にお願い申し上げます。次第である。

(誌面の都合により一部編集いたしました)

### 語学教師として思うこと

東交大専任講師 沼田 憲治

早いもので、本学で英語を担当してそろそろ一〇年目に入ろうとしています。これまで、いったいどのくらいの数の学生たちが私の授業を受けていったでしょうか。

思えば、最初の二、三年は、受講者が百人を越えるという、およそ語学の授業にはあるまじき事態に面食らったりもしたものです。ここ数年は、英語が必修科目でなくなったせいもあってか、三〇〜四〇人程度の履修者に落ちついています。

英語嫌いの学生が多い中、少しでも社会に出て役に立つ英語を学んでほしい、少なくとも自分で簡単な英文を組み立てられるようになり、外国人とのコミュニケーションに生かしてほしい。そんな思いで日々

授業を進めてきたつもりですが、はたしてどのくらいこの目標が達成されているか、正直言ってみればあまり自信がないというのが本音かもしれません。

先日、二年ほど前の卒業生三人が、ひよっこり短大にやって来ました。在学中は工事中で、その恩恵に預かれなかった学生ホールのテーブルを囲み、しばし昔話に花を咲かせました。そのうち、三人のなかの一人のA君が自分の仕事の話を熱っぽく語りだしました。彼は某旅行会社に就職し、ツアーコンダクターとして活躍しているとのこと。なんと、昨年行われたワールドカップのツアーにも同行したというではありませんか。サッカー好きの私にとっては何ともうらやましい限りですが、本人にとってはそれどころではなかったらしく、食事をとる暇もないほど実にハードな仕事の連続だったそうです。ある時、お客さんの一人がパスポートを失くしてしまい、A君が紛失届の提出から、再発行の手続きまですべて一人でやらなければならなくなりました。お客さん達の期待のこもった視線の中、怪しげな英語に身ぶりを交えて、懸命に係りの人に説明しようとするA君。しかし、向こうはこっちの言うことをまったく理解してくれませぬ。いや、最初から理解する気がないようにさえ見えます。全身はもう汗びっしょり、まさに、命の縮む思いとはこのことです。

「やっぱり、英語は必要なんですね。」A君は、しみじみ言ったものです。

案の定、在学中A君は私の授業に出ていました。当時の彼は、まさか将来英語がそんなに必要になるとは夢にも思わなかったのでしょうか。私は「だから、もっと勉強しておけばよかったのに」とか、「旅行会社に就職したというのに、心構えができてない」などと彼に言いたいのではありません。かといって、いざというときに役立つ英語力を彼に身につけさせてやれなかった私自身の教師としての力量不足を嘆いているのもありません。人は、興味のもてないものは勉強しないものです。だから、必要だと心から思えたときに始めればいいのです。

英語を話すというのは、自転車に乗ったり、水泳をしたり、コンピュータを使ったりとといった、いわば「技術」の問題ですが、習得のスピードに個人差はありますが、基本的に年齢は関係なく、始めようと思っただらいつでも始められるはず。学生のうちに、若いうちにやっておかなければならないことがあるという言い方にも、もちろん、一面の真理はあるでしょう。しかし、モチベーションが高まらなければ効果は期待できないわけですから、勉強するのに、社会人になってからでは遅すぎるなどということはないのです。

「ワーキングホリデーをとって外国で生

活しながら、英語を話せるようになりたい」。A君は、最後にそう言って帰っていきました。「技術」はその気になれば自分で学ぶことができる。教師の役割とは、だから、技術を教えることではない。学びたいと思っただ者を「刺激」し、彼に情報を与え、彼が自分で学ぶ手助けをしてやることだ。そう、日頃から肝に銘じているつもりですが、いつか、今まで何人の学生を刺激することができたのだろうか。また、これから刺激することができるとしたら、A君の後ろ姿を見送りながら、私はそんなことを考えていました。

## 短大の近況について

教務局長 松岡弘樹

本年度も短大の近況について、事務局よりご報告させていただきます。

一、入学状況について  
平成十一年度の入試については、現時点（一月末）で推薦入試が終了し、七十四名の合格者（受験者数一二〇名）がでています。

この数字は、昨年に比べると受験数の比較で二十九名の増加となっています。ここ

数年、年々受験者が減少する中で、受験者の増加があったという事は、ここ数年来の募集・広告方法の見直し、少しは実効を上げつつあるのかなという気がします。なお、一般入試については、二月二日・三日の両日に実施を予定しています。

### 二、学校行事

平成一〇年度は、主要な行事として、四月にオリエンテーション、五月に学外レクリエーションとして、ハタスポーツプラザでボウリング大会を行いました。又、六月に第一回目の交通見学会（東京湾横断道路施設見学）・七月に短大説明会を行いました。

さらに、夏休み終了後、九月に東交祭、十一月に第二回目の交通見学会（船の科学館見学・東京湾ナイトクルーズ）・十二月にゼミナール大会の各行事を実施し、各行事とも事故等もなく無事に終了しました。

### 三、時間割

平成十一年度の時間割（案）、特別教養講座の日程が別紙のごとく決まりました。以上、簡単にご報告させていただきました。だが、東交祭の折に参加させていただきました同窓会の席上も申し上げましたが、受験者数の減少、就職難の状況は相変わらず続いており、同窓会員の皆様のさらなるご協力を改めて誌面をお借りいたしまして、お願います。

## 会員解放区

真実とは

第三回生 鈴木靖男



私たちが、人間として信頼でき敬意をいざくことのできる人はどういう人であろうか。

それについて欠かせない第一は、心身あげて誠実に生きていく人ということではないだろうか。どのような小さいことでも、日常茶飯事のできごとでも、一生懸命行なっているのは美しいもので、掃除を一生懸命やっている姿、茶わんを洗っている姿も美しいものである。一方、身とこころがうらはらである行動はみにくいものである。口先ではきれいなことをいい、心は真反対であったり、一人の人にいつていることと、他の人に語っていることがまったくちがうという、二枚舌などは信頼できない典型的な人である。第二には、その人は一時的ではなく、不



断に、終始一貫して、努力向上しようとしているかどうかということである。そのときだけ、立派なことをいっても信頼することはできない。昼いつていることと夜いつていることが真反対であったり、昨日の行動と今日の行動がまったくちがっていたのでは、どうにもならない。いつ、いかなるときも、終始一貫して誠実に生きる人であれば、信頼も敬意ももてない。

この二つのが特に強く語られているのは、そのままこの人生を生きる人間のあるべき姿を示している真実といえる。

「リニア・モーターカーに思う」

第三回生 井上 康彦



私は第三回卒業で、昼運輸会社で勤務しながら夜授業を受け、JR池袋駅から徒歩十分掛けて通学した。

運輸会社から、不動産、流通を経て、現在は退職して、山梨県都留市で農業している。近辺の同志の集まりで、農業研究会の会員となり、年輩から若人まで集い、馬鈴

薯からとうもろこし、結球白菜、とまと、きゅうり、茄子と言った野菜の生産を行なっている。

昨年は、地域の小学校を対象にとうもろこしの収穫に三十有余人を招き、もぎ取りと学校へ帰って早速の給食に供し、先生方を始め児童との交流を図ったりしている。

鉄道は、唯一の大量交通機関だが、レールの上を走る。今リニア・モーターカーも五〇〇mの所を走っているが、これは、レールがない。人もレールの上ばかりを走っている訳でなく、時には、けもの道も歩くかも知れない。何時も、その時々、その場所で懸命に生きて行くことにより、社会の役に立つ事が出来るかも知れない。

教えることの難しさ

第六回生 天野 博昭



月日の経つのは早いもので卒業以来四十年になるうとしております。永年勤務しておりました富士急行(株)を二年前に定年退職いたしました。

顧みずと数多くの懐かしい思い出があります。がやはりその原点は東京交通短期大学にあるように思われます。当時会社の委託学生として仕事と両立させながら苦学した経験は私の貴重な財産となっておりま

す。東京交通短期大学卒業と同時に日大第二商学部三年に編入し無事に卒業することができました。当時終業後大手町から都電のり水道橋まで通学したのがなつかしく思い出されます。職場以外の人間関係がその後の人生に大いに役立ちました。

現在は経理専門学校で講師として全く別の世界で新しい仕事にとりこんでおります。すでに一年余経ち教えることの難しさを痛感しております。学生の三倍は勉強しなければよい指導はできません。

自分自身の体験を思いこし、如何に学生に理解してもしえるか苦労しております。私の担当クラスは中国人留学生が殆どで言葉の問題、国民性など未知の世界で若い人を相手に苦しみながらも日々新鮮な気持ちで私自身も勉強させてもらっております。それにしましても、現在の経済不況は留学生のアルバイトにも影響し、適当な仕事がなくなかみつかからず気の毒です。早く景気が回復し活気のある世の中になることを期待しております。

最後に東京交通短期大学の益々のご繁栄

と同窓会の皆様のご健康を心からお祈り申し上げます。

(王子経理専門学校 講師)

## 悠々自適

第八回生 横尾 公雪



東交生並びにOBの皆様方には、如何にお過ごしでしょうか。

二〇世紀最後の年を迎え、経済情勢は依然として不透明・先行き不安の現状ですが、こう言う時こそ明るい将来を信じて二十一世紀に向かうべきと考えます。

私事ではありますが今年で六〇才となりました。定年を迎え第一線をしりぞくと世間一般では、「悠々自適ですね」等と言われます。日本では、本当の意味で「悠々自適」の毎日を過ごしている人は少ないのではないかと思われれます。

ある新聞の記事によると、定年退職者の位置付けが日本とフランスでは大きく違っているとのこと。日本では、定年退職者と言えば、役目が終わり、ややもすれば

社会的にも、家庭内でもやっかい者扱いにされかねません。ところがフランスでは、役所・民間企業を問わず定年退職者は、永年社会のために貢献した業績を評価し、数々の特権を与えられ優遇されています。従って、フランスの定年退職者は、誇りを持ち、実に堂々としていると言います。なぜこうも違うのか不思議に思わざるを得ません。考えるにこれは、国の風土や文化の相違もさることながら日本は経済大国となる過程で経済有為のみを重視し、人間としての大切な心を忘れた結果ではないでしょうか。

「悠々自適」とは、決して生活の安定だけを言うものではなく、如何に社会の一員として貢献し、充実した毎日が送れるかが最も大切なことであると思います。

定年退職後の過ごし方として、何も高尚な趣味だけに限らず、無理なく続けられる自分に合ったものを見つけないことだと思います。そして心掛けねばならないことは、常に人の和の中に積極的に入る様に、一人ぼっちにならない様に努めることが一番であると思います。もう一つの条件は何と言っても健康でしょう。

私共の同世代の人や先輩諸兄に心から応援歌を送ります。

“定年退職万歳” “人生万歳” と。

(株)地下鉄ビルディング勤務)

## 徐さん親子の北海道感動旅行

第十三回生 川島 一郎



師走もあと数日を残す頃、私の勤務先に台湾鉄路局から東交大に入学し、第二十八回卒の徐金松さん(現在七十五才)の娘さんから電話があつた。

徐さんの卒業した年は外国人初の徐金松さんと、当時六〇才で最高齢の中島富太郎さん(現在七十六才)、初の女性卒業生小笠原千早さん(現・高橋さん)が開校以来初めての出来事と話題になりました。

現在、徐金松さんは日本の警察大学で台湾語(福建語)講師をしており、二〇年前に日本へ留学し、結婚して杉並に住んでおられる娘さんのお宅と、台湾の自宅を歩き来しております。

台湾で育ち、鉄道大好きな徐金松さんが「北海道の雪を見たい!」ので計画を立ててほしいとの依頼でした。JR上野車掌区に勤務する私としては、北斗星号乗車の観光も含めたコース案を送ったところ、再度連絡があり「北海道の雪を見たい」「青函トンネルの海底駅を見たい」「色々な列車

に乗りたい」等の希望があり、自分で路線図や時刻表を見ていても判らないので、鉄道ファンの希望を取り入れた計画を作ってほしいとの依頼でした。早速、鉄道大好きな徐さんの北海道旅行計画を作りました。

外国人用のジャパン・レールパスを使用し、東北新幹線やまびこ号と特急はつかり号を乗り継いで青森駅へ行き、快速海峡号で青函トンネル内の竜飛海底駅を下車し見学、再び海峡号に乗り函館で第一夜の宿泊。

二日目は、特急スーパー北斗号で札幌駅へ、快速マリノライナーに乗り換え小樽駅で下車、北海道鉄道記念館や小樽運河、裕次郎記念館等を見て、快速エアポート号で札幌着。市内に宿泊。

三日目は、特急スーパーおおぞら号で大雪原を横切つて釧路へ行き、期間限定運行の厚岸湖白鳥ノロッコ号で茶内駅を往復し、群れ集う白鳥を見物、スーパーおおぞら号で帯広駅下車、市内に泊。

四日目には、東京へ戻りたいの声で特急スーパーとかち号と特急北斗号を乗り継いで函館駅へ、更に特急はつかり号で盛岡から東北新幹線やまびこ号に乗り継いで東京に戻る。という超マニア向けのJR列車に乗り続ける案をFAXしてあげました。

お正月が過ぎたある日、徐さんの娘さんから旅行の報告に行くとの連絡があり、徐さんと二人で上野車掌区にお越しになり、

活き活きとした笑顔で北海道旅行の話をして、真冬の竜飛海底駅では見学者が三名しかいなかったこと、函館の駅前ビジネスホテルのこと、小樽の鉄道記念館が印象深かったこと、裕次郎記念館や小樽運河のこと、札幌の友人が手配してくれたホテルが駅から遠かったこと、スーパーおおぞら号車窓の雪景色が素晴らしいこと、厚岸湖の多数の白鳥のこと、白鳥ノロッコ号の展望車のこと、帯広の宿みどり館が素晴らしかったこと、帰りの特急はつかり号が遅れて新幹線も一本遅れて東京に戻ったこと、ジャパン・レールパスが安いと感動した等、話が尽きることなく続きました。一緒に旅行された娘さんも、呆れながら楽しそうでした。

ところが東京へ戻った翌朝、ジャパン・レールパスの有効期限が三日間あることから、東海道新幹線で四国へ旅立ち、新大阪に一泊、友人手配の車で鳴門海峡大橋から渦潮を見ながら淡路島へ渡り、四国の徳島から高松、坂出等を観光しながら瀬戸大橋を渡り、新倉敷駅までドライブ旅行をしたそうです。鉄道ファンの徐さんはドライブは不満で、岡山駅から快速マリノライナー号に乗り、電車で瀬戸大橋を渡って四国に戻り、坂出駅から再度瀬戸大橋を渡って、岡山駅から新幹線で東京に戻ったそうです。

これでもまだ不満で、ジャパン・レールパスがあと一日有効期限があったのだから、四国を高知や宇和島や松山まで回れたのではないかと言っています。二月には、中国本土の旅行を計画していると目を輝かせていました。鉄道ファンの皆さん、高齢の徐金松さんに負けないように旅行しませんか、新形電車も各地に走っています、JRで旅に出ましよう。

(株)ジェイアール東日本都市開発勤務)

### 近況報告(現在の私の仕事)

第三十三回生 大西 秀 明



卒業後に鉄道会社や交通関係の仕事に就く事が多いと思われませんが、私は昭和六十一年三月、交通短期大を卒業と同時に国鉄南鉄道管理局新橋保線区を退職し翌年五月に現在の会社、東部松下電工テクノサービス(株)へ入社しました。早いもので入社して約十二年がたち社内でもベテランとなってきました。

現在の会社は親会社である松下電工(電材・家電・住建の総合メーカー)のサービス部門です。私はその中で一般ユーザ様を

対象にした修理相談業務を担当しています。課員は、男性四名・女性五名。担当は、関東・東北一都十四県で全国の三〇%のエリアと全人口の四〇%を担当しています。

日々お客様との修理相談が業務になりますが、一人一人のお客様は、それぞれ考え方や価値観が違いますので納得頂く説明をするのは、非常に難しい仕事です。最初は戸惑い悩む事もありましたが、最近やっと対応に自信が持てるようになりました。

ストレスがたまる仕事ですが、若い人達がストレスをためず、あまりくよくよ考えずにプラス志向で仕事をしている姿を見て考えさせられている今日この頃です。

(東部松下電工テクノサービス(株)勤務)

### 鉄道員になって

第三十三回生 矢野 貴久



常に厳しく感じられます。私も入学当時は、

東京交通短大を卒業して今年の春で十三年が経ちました。同窓会会報を読みますと、昨年の就職状況は非

将来鉄道員になる事を夢見て勉強してきましたが、現実には厳しく国鉄は合理化で新卒者の採用が無く、私鉄も若干名の募集しかない状況で鉄道員になる夢を諦めました。

ところが一昨年の五月、東武鉄道で中途採用するポスターが目にとまり、在学当時の鉄道員になりたいという気持ちが入り上げてきました。これは鉄道員になれる最後のチャンスかもしれない、すがる思いで採用試験を受け、気が付くと自分がその年九月一日の入社式に出席しておりました。

それから一ヶ月の研修を経て伊勢崎線竹ノ塚駅の踏切保安係として配属されました。現在の鉄道では踏切というと、列車が接近すると自動的に遮断機が降りてくるのが当たり前になっておりますので、皆さんは、踏切保安係という仕事は一体何をやるの？と思う方もいらっしゃるのではないのでしょうか。現に私自身も入社当時は、この仕事内容が理解出来ていませんでした。踏切には、第一種甲、乙から第四種まで種類があり、よく皆さんが知っている自動踏切は第一種甲になります。私が勤務している踏切は、竹ノ塚駅の両側の所で、第一種乙になります。甲と違う点は、遮断機を踏切保安係が、人や車の通行するのを見ながら操作する事です。私は、人や車が安心して踏切を渡れる様に、また、列車が安全に所定時刻に通過出来る様に作業しながら見守

りたいと思います。最後に、鉄道員には、他にもいろいろな職務がありますので、これから勉強して、それらの職務も経験していきたいと思っています。

(東武鉄道勤務)

### あのころ

第三十七回生 進士 恭一



あれから一〇年。一九八八年に入学し、良くも悪くも色々な意味で数々の“伝説”を生み出した第三十七回卒業生が卒業して来年で一〇年が経つ。最近では東交祭や自分の仕事関係でしか短大に足を向けることはなくなりましたが、それでも年に二、三回は懐かしの学び舎を訪れるようにしている。で、行くと先生方や事務局の方との雑談の中で決まって「あのころ」のことが話題になり、最後に決まって「あの頃が一番楽しかったね」と言ってくれる。非常に嬉しい限りである。

“あのころ”とは僕らが二年次で在籍し

ていた一九八八年を指す。昭和天皇が崩御し、元号も昭和から平成に変わり、新時代に向けてスタートが切られた年でもある。

短大でも進級した三十七回生が最高学年短大で最高学年といつてもピンと来ないが

とにかく最高学年らしく新時代に向けた礎を築こうと何かにつけて盛り上がって

た。例えばE藤氏（現在は古物商を経営する“社長さん”）は即席で「学生会」を結成し、情報提供を兼ねた壁新聞を作成・発行したり、氏の所属するアドベンチャー

サークル（懐かしい！）の連中とともにキャンパスの模様替えを先頭を切って実行した。またS藤氏（現在は郵便局労組の工

ライ人）はボーリング大会を計画・実行し、一年次との格好の交流の場となった。

他の人達もそれぞれに青春を謳歌させ、先生と学生、一年次と二年次が妙に交流があつて短大の雰囲気明るくさせた。そして僕らと言え、自主制作で非公認ながら

短大の歴史上最初で最後の卒業文集を作成して自分で自分を褒めていた。

一〇年の歳月は短大をそしてそこに関わる人達をすっかり変えてしまったが、そこで築かれた“伝説”だけは今も色褪せることなく生き続けている　と思う。

そういえば在学中に僕の胸をときめかせたあの娘はどこへ行っちゃったのだろう。（東京都内の郵便局勤務）

### 青春十八切符の似合った頃の旅

第四十三回生 小牧 佳 静



今、思い出しても不思議なメンバーでした。「名古屋」への旅行記より。

先に不思議なメ

ンバーとは、私、小牧孝志（後の主人）、斉藤勇希、鈴木宏政（以上四人は同期生）、ERI（職場の同僚）の五名。なお、このメンバーがそろうという事は、宝くじ

で大当たりを出す確率より難しいのです。新幹線に乗れば二時間で行ける名古屋の旅を、青春十八切符を利用して、夜行列車

「ムーンライトながら号」で出発したのが、旅の始まりでした。

寝るに寝られず、揺れに揺られて、名古屋に着き、朝食を済ませ豊橋まで逆走し、

トロッコ列車に飛び乗りました。トロッコ車両ですので冷房は当然ありません。山間を走るので、涼しい風が吹いて

とっても気持ち良く、トンネルに入ればまさに天然の冷蔵庫と同じです。

「佐久間レールパーク」があり中部天竜は、四〇度近い炎天下でした。電車ファン

の団（男）子三本は、最初クギ付けになって見ていましたが、あまりの暑さに勝てず、旅を主催した団子達から「暑い！」

「もう帰ろうよ！」の音があがり始めました。折角来たのだから、と言う事で教習電車と言う珍車の前で記念写真を撮る。やっぱり団子の熱意には参りました。

名古屋に戻る車中は、全員睡魔に襲われ、景色よりも寝ることで精一杯でした。名古屋に戻り、ホテルにチェックインをし、私とERIは早速荷物をおろし、駅前

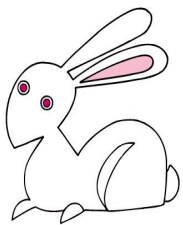
まで歩き買い物を楽しみましたが、旅慣れしていた団子達は何故か三本共、その間はホテルで寝込んでいました。

その後、夕食は駅前の「座座」と言う酒蔵レストランで、名物の手羽先を食べ地酒を飲み、程よい気分で、夜の街に繰り出しました。何も無い熱海駅で下車し、下りの

電車を待つて居ましたが、何と斉藤君は先程の地酒に酔い潰れて、ベンチで寝込んでしまいました。

ああ！本当に、大変な一日でした。続きは、またの機会に、ではそれまで！！

【以上、第一話】



# 会計報告書

(平成9年4月1日～平成10年3月31日)

平成10年4月1日  
東京交通短期大学 同窓会

収入の部			支出の部		
項目	金額	摘要	項目	金額	摘要
繰越金	718,501円		集会費	0円	
会費	555,000円	5,000円×111名	事務費	0円	
臨時会費	0円		通信費	550,222円	会報第21号印刷・発送代 会報第22号印刷・発送代
雑収入	10,886円	会員からのご寄付	渉外費	104,880円	東交祭案内等郵便代等 会長賞記念品代(2回分)
			会議費	7,595円	卒業式、東交祭ご祝儀他 会報発送作業等
			雑費	0円	
			繰越金	621,690円	
収入計	1,284,387円		支出計	1,284,387円	

この報告書は検討の結果、その収支は正当かつ妥当であることを認めます。

平成10年4月1日 会計監査 堀 丈夫  
村越 輝夫

流通経済大学に編入学して

第四十五回生 菅原芳雄



私共第四十五回生は、流通大に九名が編入学(経営一名、国際観光二名、流通情報六名)しております。

私は、社会学部国際観光学科の三年次に編入しました。観光は社会学のなかに位置づけられているため、観光を「社会現象がいかなるメカニズムで現われるかを自分なりに考える」社会的なものの方をしていくこと(社会学概論・今防人教授の講義のなかから参照)簡単にいえば、自分なりにものの方を考えていくこととなります。私は観光に興味があり、語学に力を入れています。授業の内容は高度でとても大変です。流通大に編入学(特に国際観光学科)する場合は、語学をしっかりやったほうがいいと思います。また、旅行業務取扱主任者や英検二級、簿記二級など資格は取得しておいたほうがよいと思います。

現在、交通短大で旅行業務取扱主任者試験対策の講習を夏休みに行なっていますが、それ以外にも英検対策や簿記検定対策など

も行なえばいいと思います。

国際観光光学科では昨年の夏休みに北京研修旅行を実施し、ゼミ毎にいろいろ行動しました。私のいる谷内ゼミは『旅行商品を構成する素材の研究』というテーマで、主要旅行者の主催旅行商品を構成する素材と組み合わせについて比較と分析をするというものでした。出発前に事前報告書を作成。北京でそれをもとに調査し、日本に戻って研修報告書を作成しました。私の研修報告書は『主要旅行者の主催旅行商品の比較・分析』というテーマです。これは、主要旅行者八社の主催旅行商品を北京四日間という共通テーマで、各社の商品を構成する素材をどのようにつないでいるかを中心に特徴を調査し、考察を行なっていくものです。そのなかで、実際に北京四日間というテーマをもとに私自身でモデルプランを作成し、特徴をみていきます。また、商品ごとの比較や年次ごとの変化もみました。

国際観光光学科は男子より女子が多く、私のいるゼミも例外ではありません。編入学なのでゼミになかなか溶け込めなかったが、研修旅行をきっかけにうまく溶け込むことができました。ただ、語学がまったくできなかったのが残念です。

これから就職ですが、希望企業に就職できるようにやっつけていきたいと思っています。  
(流通経済大学 三年次)

「新潟駅自動改札奮戦記」

第四十五回生 泉 隆 明



去年の暮れ新潟駅新幹線乗り換え口に自動改札機が導入された。新潟支社で初めての自動改札機設置となるので、運用初日からトラブルが予想され普段は改札には立たない助役をはじめ、支社の担当者、自動改札機のメンテナンスを行なう会社の社員まで動員して、案内の体制を整えた。しかし、トラブルはそれを上回り、案内係、自動改札機ともパニックしてしまったのである。その理由は、長いキップ、裏が白いキップ、経路相違のキップ、磁気異常のキップ、ホッチキス止めのキップ、特急券だけ投入、というものであった。三人に一人の割合で自動改札機の扉が閉まり、流れが滞ってしまつのである。この様な状況で年末年始の輸送は大混雑し、新幹線や在来線の特急が到着するたびお客さまから罵声を浴び、トラブルの対応をしていたのである。

当初、案内係は導入後一ヶ月をめどに廃止する予定だったが、いまだ混乱が収まらない。案内係が廃止されない以上、新潟駅の奮闘記はしばらく続きそうである。  
(東日本旅客鉄道(株)新潟支社新潟駅勤務)

大学への一言(ひとこと)

第四十五回生 鈴木 誠



私は現在、流通経済大学社会学部国際観光光学科で、観光及び一般教養を学んでいます。短学から大学へ進学したのは、社会学を勉強したいという希望があったからです。私が交通短大のことを知ったのは、高校三年の大学受験の時期でした。二部制の短大と交通に興味を持ち、入学試験を経て短大に入りました。短大では多くの友人を得ました。構成を見ると、同世代から年上と幅が広く。上下の関係ではなく、横の関係で学生生活を楽しみました。みんなで酒を飲み、騒ぎ、雑談をするなど楽しい時間でした。しかし、学生生活二年目になると、進路の選択で私は悩みました。就職も考えましたが、大学に進学して勉

強をしたいという希望がありました。そこで私は進学の準備として専門の予備校に通いました。短大とのかけもちで相当に疲れたものです。ある日、短大の学生ホールで友人と話をしていると、進学担当の福住先生が来ました。先生は私に「流経大の推薦枠が空いているから、いつてみない」というものでした。その一言で流経大の編入試験に合格し、大学生になることができました。あの一言がなければ、私は大学への道を開いてくれた福住先生には、感謝しております。本当にありがとうございます。

(流経大学社会学部国際観光学科三年)

## 交通短大出身生として

第四十五回生 三尾 智彦



僕が卒業してもう一年が過ぎました。また去年の今頃と同じような桜色の風が吹いています。今年卒業される皆さんはどのような気持ちで卒業式をむかえたのでしょうか。僕は今、

名古屋鉄道の新一宮駅で働いています。学生時代に想像していた鉄道会社のイメージとは全く違いました。外から見ると中から見ると、これほどまでに違うのかとビックリしました。でも交通短大出身ということで大変有利に感じるものがたくさんあります。それは実際に鉄道企業に入って実感するものですからここでは言いません。

ただ鉄道員はサービス業ですから、非常に難しい仕事だと思います。甘く見ないで下さい。そして大勢の人の命をあずかるという重要な仕事でもあるわけです。“鉄道好き”というだけではやっていけない世界です。

僕は先日初めて人身事故を経験しました。特急のパノラマスパーがミュージックホーンもならず今までに聞いたこともないようなものすごい警笛でホームに進入してきたのです。反対側ホームにいた僕は急いでそのホームに行くのですが1人のお客様が亡くなっていました。

このように電車によって人は簡単に死ぬのです。現場で働いている我々も大変危険な仕事をしているわけです。今年鉄道会社に就職される方、またそれを目指している方、鉄道の仕事を決して安易に考えないで下さい。そして

交通短大で勉強したことを十分生かして下さい。もし名古屋に来ることがあったら新一宮にも遊びに来て下さい。

(名古屋鉄道新一宮駅勤務)

## 編集後記

今年も同窓生の皆様からたくさんのお原稿を頂きました。ありがとうございます。特に昨年卒業した同窓生から多く頂いたのは喜ばしく思います。今年だけに終わらず来年以降もよろしくお願いします。ただ、二〇回生がなく一〇回生も一人とちよつと寂しく感じます。働き盛りで大変多忙のことと思いますが、投稿いただければよりバランスのとれた同窓会報になる事と思います。

私事ではありますが、昨年体調を崩し七〇周年記念に参加できず申し訳ありませんでした。また、今号は、現在仕事でデータベースの作成が佳境に入っていることもあり、十分な校正ができていない箇所があるかもしれませんが、肉体的余裕もさることながら、精神的余裕を持って様々なことに対処できるよう、心に栄養を与えていきたいと思うこの頃です。

(編集委員N)