

# 東交大同窓会会報

第 27 号

平成十五年三月八日

東京交通短期大学同窓会

発行責任者 川島 一郎

編集責任者 西形 伸次



50 周年記念式典における川島会長の挨拶の様子

卒業生それぞれに！

同窓会長 川島 一郎



東京交通短期大学を卒業された皆さんが、それぞれの進路先で頑張っておられることに感謝し、心から応援申し上げます。

就職された方、進学された方それぞれの年月を刻み、鉄道各社、輸送、観光業ばかりでなく、幅広い業種・分野で活躍されています。本校は昨年、廣岡治哉学長が精力を尽くして開催された創立五〇周年記念式典の通り歴史がある短大であり、卒業生の幅も広くすでに定年退職された方も多数おられます。第十三回生の私でさえ間もなく五十八歳にもなるのですから、積み重ねた年月、歴史を振り返るとき改めて感動いたします。卒業生の一部の方と毎年年賀状の交換をしていることは以前にも書きましたが、第一回生の方から昨年卒業の第四十九回生までおり、

大会社の社長や役員をされた方、鉄道各社で駅長 助役などをされた方、現在も駅長や管理職にある方、運転士や車掌、駅係員で活躍している方など、鉄道会社におられる方だけでも大変幅広く、他の各業界に進まれた方を含めれば、母校卒業生の社会での活躍状況がよく判り、五〇年の歴史の重みを感じます。

国鉄からJRになって今年十六年目の春を迎えます。JRになってから入社した卒業生も駅係員、車掌、運転士から輸送指令などより重要な立場で業務をしている方が多くなつてきております。そのうちに助役や駅長になる方も多くなると期待しております。

多岐の業界に進みそれぞれ活躍されておられる皆様ですが、中には今の仕事に疑問を感じたり、悩んだりしている方がおられるように、手紙で相談してくる方もおりました。就職されたそれぞれの会社に早く慣れることが第一歩であり、少し仕事に慣れたときに今の仕事のやり方はこれで良いのか？他の会社と違うのでは？法令規則では？などと疑問を持つたり、悩んだりするようです。

卒業生同士であり、先輩や後輩の関係にもあり、まして同業の会社勤務の方も多いため共通点の多い東京交通短期大学の卒業生として、これらの同窓生からの声があれば適切なアドバイスをお願いいたします。

(株)ジェイアール東日本都市開発勤務

## 学長辞任にあたって

学長 廣岡 治哉



東京交通短期大学の同窓の皆さん、お元気で  
すか。

内外の緊張のなかで  
新年を迎え、見通しのつ  
かないデフレ脱出に人々の不安が募っている  
昨今です。情報技術革命とグローバルゼーシ  
ョンで二十一世紀を迎えると予想したとき、  
我々はこのような不安ではなくもつと希望を  
持っていたように思います。現在は、転換期  
であり、夜明け前の暗さなのでしょうが、

日本の大学、短大も、少子高齢社会、国  
際社会、情報社会への移行によって大きな試  
練を迎えています。その中で、東京交通短期  
大学は創立五〇周年を迎えました。皆さん  
のご支持によって立派に式典を終えることが  
できました。あらためて感謝申し上げます。

さて、私は平成十一年九月に本学学長に  
就任しましたが、本年三月末を持って退任す  
ることになりました。幸いに、この二年間教  
学条件のいくらかの改善もあり、文部省定  
員を上回る入学者を毎年迎えることができ  
ました。これは、厳しい条件の中、学園の理解

と教職員の皆さんのご努力によって可能にな  
ったと思います。

もとより、今後の厳しい内外の環境を考え  
ると、さらに多くの試験が本学を訪れると  
考えられますが、後続の役員、教職員や学  
生諸君の若いエネルギーと努力によって、さ  
らに本学が時代に適応して発展することを  
願っております。どうぞ同窓の皆さんも、そ  
れぞれにご活躍されるとともに、本学への結  
集と応援をしてくださるようお願いします。

私自身はもう高齢ですから、健康に留意  
しながら静かに学究生活を過ごしたいと思っ  
ています。本学と同窓の皆さんのご活躍を心  
からお祈りします。

(平成十五年一月十六日)

## 創立五〇周年を終えて

理事長・学長代行 阿部 敏彦



同窓会会員の皆様にお  
かれましては、ますますご  
健勝のことと存じます。

廣岡学長が昨夏より体  
調を崩し、現在療養され  
ておりまして、私が学長代行を務めることに

なりました。学長には創立五〇周年の式典、  
祝賀会の準備段階から陣頭指揮をされ、無  
事終えることが出来ました。心より感謝申  
し上げます。

式典は昨年五月十八日池袋西口のホテル  
メトロポリタンで行われ、高野之夫豊島区長  
並びに、川島同窓会長を来賓に迎え、祝辞  
を賜り、学長には「先人を偲び今後を思う」  
との題で講話され、創立者の亀川徳一先生  
の業績を話されました。

続いて記念講演として、東日本旅客鉄道  
株式会社の松田昌士会長から、特に演題は  
なく、自らの体験を基に、日本の現状と将来  
について話され、学生はその話を真剣に聞き  
入っており、有意義な実りある講演に大変  
感動いたしました。

さらに記念祝賀会へと移り、交通学会会長  
流経大学長より祝辞を賜り、祝賀の宴になっ  
て、出席者はそれぞれ旧交を温めて、盛況のつ  
ち別れを惜しみつつ散会となりました。同窓  
会会員の皆様にも多数出席していただき、この  
紙面をお借りして厚くお礼申し上げます。

この五〇周年を契機に、廣岡学長も申し  
ておりましたが、教育のグレイドアップを図  
りたいと考えております。それは徹底した基  
礎教育(読む、書く、話す、使う(情報機  
器))を強化し、学校や社会からの要請に応  
える専門教育、実務教育と教養教育のバラ

ンスのとれたカリキュラム編成に留意し、各種資格取得指導及び大学三年編入学指導にも十分に力を入れたいと考えています。

短大の施設設備面ですが、長年の懸案でありました、高校の化学実験室が、高校校舎移転し改装され新しく教室として生まれ変わり、すでに授業やゼミで使われております。

今後の計画では、教室、廊下のパーティションの取替、床の張替、塗装、机、椅子等の交換など、逐次教育環境の整備に取組み、学生に学びやすい場を提供したいと考えております。

### 短大の近況について

学長補佐 松岡 弘樹



同窓会会員の皆様におかれましては、益々ご清祥のことと大慶に存じます。さて、本年度も、短大の近況について簡単に

にご報告させていただきます。

#### 一、新 退任教員について

本年度をもって、学長の廣岡治哉先生海外鉄道論ご担当の青木真美先生がご退任さ

れることとなりました。廣岡先生につきましては別項でご挨拶があることと思っております。詳しくは割愛させていただきますが、先生は平成十一年度に本学に学長として就任されて以来短大の発展のために多面に渡り尽力を尽くしてこられました。両先生の「尽力に感謝を申し上げますと共に今後のご健康とご多幸、そして益々のご活躍を心よりお祈り申し上げます。また、今年度、本学に新たに赴任された先生はいらっしゃいませんでした。

#### 二、学校行事について

本年度の学校行事に関しては、前期には四月に入学式・オリエンテーション、五月に学外レクリエーション・タススポーツプラザにてボウリング大会、短大創立五〇周年記念行事（ホテルメトロポリタンにて式典および祝賀パーティー）、七月にオープンキャンパスの各行事を行いました。

後期には、九月に東交祭、十月に交通見学会（東京千ターシャワー見学の後、幕張プリンスホテルにて洋食マナー講習会を実施）十二月にゼミナル大会を実施し、三月に卒業式を予定しております。

#### 三、時間割について

二〇〇三年度の時間割（案）特別教養講座の日程が別表のよつに決まりました。今年度のカリキュラムに關しましては、基礎教養の向上を目的とした専任教員による

基礎ゼミの実施、情報科目群の充実などを主眼点としております。

また、例年、ご案内いたしておりますが、公開講座である特別教養講座への同窓会会員の皆様のご参加をお待ちいたしております。

最後に、ご数年申し上げていることですが、短大も少子化、木況等の影響で非常に難しい局面を迎えており、特に入学・就職に關して、同窓会員の皆様の一層のご協力、ご支援をお願いする次第です。

### 就職（進路）担当者から

就職（進路）室長 佐藤 勝治



同窓会員の皆様には、毎年在校生が多数、採用試験等で大変お世話になっております。衷心より感謝申し上げます。

今年も八〇余名が交通短大を巣立ってまいります。その卒業生の中には、同窓会員皆様の職場の一員として入社させていただき卒業生も多々いるかと存じます。その折には、ご指導ご鞭撻を賜われれば幸いです。どうぞ、よろしくお願い申し上げます。

さて、平成不況の中、皆様ご承知のとおり、昨今の求人情勢は昨年にも増して非常に厳しい状況にあります。このような状況の中、一昨年、四年制大学卒業者の受け入れを開始したJR東日本「鉄道現業員」の内定については、学生の奮闘の結果、ほぼ昨年通りの十四名(昨年度十七名(社会人採用一名を含む))の内定者を出すことができました。(支社別数 東京五名、横浜六名、大宮二名、千葉一名)

また、JR東日本以外の鉄道会社内定者も、営団地下鉄四名をはじめ、JR貨物一名、秩父鉄道一名、東京都交通局(協力会)二名、京急スリーションサービス二名の計九名となり、合計二十三名(昨年度二十四名)が鉄道員の仲間入りをするようになりました(東京都交通局(協力会)、京急スリーションサービスは契約社員のみ採用会社)さらに、鉄道以外の企業への就職者も物流、警備、自動車販売業など多岐にわたる分野(合計十四名)が内定しております。(一月三十一日現在)

また、七名が四年制大学への編入学や海外留学等で進学することになっております。就職活動(試験)が年々早まっている中、本学の就職セミナーも従来の七月開始から、昨年は四月開始へと時期を早め、しっかりとした就職試験準備、意識の高揚を図っていきたいと思っております。

今後とも、さらなる就職率アップのために皆様からのご助言、ご協力を、どうぞよろしくお願い申し上げます。

### 入試・広報便り

学生部長 沼田 憲治



本年も、入試・広報関係のご報告をいたします。まず、下の表をご覧ください。(注 平成十四・十五年

度は第二回一般入試までの数字)

最近五年間の本学の入学志願者と合格者の推移をまとめたこの表を見ますと、とにかく志願者の激減ぶりがよくわかります。

推薦・一般合わせた志願者数で言うと、前年度と比較した減少数がそれぞれ、平成十二年度が四十一名減、十三年度が五十二名減、十四年度は一般入試を三回実施するなどの改革をした結果、一名増でしたが、今年(平成十五年)はまたも二十一名減。私がこの「入試広報便り」を担当して今年でちょうど四年になりますが、毎年その年の結果を報告していた私自身、今さらながらこの厳

	推薦入試		一般入試		合計		倍率
	志願者	合格者	志願者	合格者	志願者	合格者	
H11	120	101	94	18	214	119	1.79
H12	98	85	75	36	173	120	1.44
H13	73	69	48	46	121	115	1.05
H14	77	76	45	42	122	118	1.03
H15	56	56	44	44	100	100	1.00

しい数字(四年前と比較して、志願者数半数以下)の前には驚きを隠せません(それにしても、平成十一年度一般入試の倍率は五・二倍!なんと幸せな、警沢な年であったことよ!)

表からは伺えませんが、昭和鉄道高校と豊島学院高校からの内部推薦入学者にしても、はつきりと少なくなっています。多いときは二〇〇〜三〇〇名いた内部推薦者が、ここ二年は七名、八名と一桁になり、今年はいよいよ二名のみとなりました。豊島学院からは、進学校化の影響もあってか、ほとんどゼロになっています。ここ数年で唯一予算定員いっぱいの一七名の入学者を確保できなかった平成十三年度(二〇〇六名入学)も、内部生が前年度並であれば楽に予算定員を突破していたといふ事実は、ここで強調しておきたいと思えます。今後さらに同じ学園としての高校側の協力を求めています。

たいと考えます。

さて、本年度入試も第二回一般入試（二月二日実施）までを終え、残すところ三月二日の第三回一般入試のみとなりました。現在まで、合格者トータル一〇〇名中辞退者一名を除く九十九名の入学予定者を確保しているところです。予算定員一一六名まであと十七名。先の表からもお分かりのようにつに、倍率一。一倍を切った平成十三年度からは「全入時代」がやって来たと言えますが、今年も文字通り「不合格者ゼロ」の完全な全入となっています。平成十三年度入学生は現在の二年次生ですが、それまでの学生と比べると著しい学力の低下の事実が、就職担当者から報告されており、こうした学生を受け入れていかななくてはならない以上、われわれは今後、彼らをなんとか就職まで指導 教育していく義務があります。すでに新年度より、基礎ゼミの導入等必修科目の強化を決定しましたが、カリキュラムの一層の充実、教員側のよりよい教育に向けての努力はますます求められてくると思われれます。

平成十六年度入試から、指定校推薦制度を導入し、推薦入試を二回に、一般入試を四回に、計六回の入試を実施することにいたしました。今年度から実施した特待生制度（入試の成績優秀者に対し、学費を免除す

る）も継続する予定です。広報の予算が年々削られていく中、東京交通短大の知名度をアップする方策を何とか考えなくてはなりません。説明会の参加者は決して減ってはいないので、「交通専門」の短大という本学のユニ



ーク性を活かした努力を積み上げていくしかないかもしれません。毎年、受験生のアンケートをとると、「交通短大に通っていた知り合いに勧められた」という声を聞きます。受験生獲得に関して、「これからも一層同窓会の皆様のご協力をお願いする次第です。」

最後に、広報活動に関して一言。交通短大ホームページが開設されて二年あまり。お陰様でアクセス数も二万件を越えました。現在では、入学案内や学生要覧のPDF版も完成し、少しずつ体裁が整って参りました。昨年は創立五〇周年ということでも、五月には式典も催され、その様子もHP上では「交通学会報」としてご覧になれます。新年度からは、学生生活（サークル紹介等）行事報告の部分を強化していく予定です。ホームページを見て受験する人がどんどん増えている状況を見ますと、今後ますます力を入れていかなくはと思わずにいられません。さしあたり、相変わらず短大にシステム管理者がいらないという問題を解決することが急務と思われれます。会員の皆様、どうぞ御意見をお寄せください。

インターネットURL

東京交通短期大学公式ホームページ

<http://www.hosho.ac.jp/toukou/>

二千年版

<http://www.hosho.ac.jp/toukou/i/>

E-mail

短大代表 [kotsu@hosho.ac.jp](mailto:kotsu@hosho.ac.jp)

入試関係 [nyushi-k@hosho.ac.jp](mailto:nyushi-k@hosho.ac.jp)

沼田憲治 [numata@hosho.ac.jp](mailto:numata@hosho.ac.jp)

## 平成 15 年度 特別教養講座カリキュラム

前期 (土) 13:30~14:50

(敬称略) \*は本学卒業生

開講日	講演者		テーマ
4月12日	村上 清子	国立国会図書館専門資料部参考課主査	図書館の利用法について
4月19日	関根 恒郎	本学名誉教授	日本人の性格と心情
4月26日	野尻 俊明	流通経済大学教授	改正物流二法について
5月10日	斉藤 順治	JR 東日本(株)東京支社勤労部長	JR 東日本の現状について
5月17日	荻原 俊夫	東京急行電鉄(株)鉄道事業部電気部長	東京急行電鉄の鉄道事業について
5月24日	高橋 敏夫	拓殖大学副学長	パーソナルコンピュータとソフトウェア
5月31日	小池 滋	元東京女子大学教授	鉄道と絵画
6月 7日	青木 栄一	駿河台大学教授	池袋・新宿・渋谷——鉄道のつくった副都心
6月14日	森田 喬	法政大学教授	地図に見る交通
6月21日	成瀬 敏郎	東京情報大学教授	IT時代のデジタルリスク管理
6月28日	小山 徹	埼玉大学客員教授	鉄道技術の成り立ち
7月 5日	大山 茂夫	大学朝日人の会常任幹事	新聞の読み方
7月12日	西野 保行	元首都圏新都市鉄道(株)常務取締役	ここ半世紀の東京圏における鉄軌道の整備について

後期 (土) 13:30~14:50

開講日	講演者		テーマ
9月13日	未定		
9月27日	*西形 伸次	西形情報システム代表	ITと鉄道
10月 4日	鈴木 順一	聖学院大学教授	コミュニティを「つなぐサービス」——交通、通信、流通の仕事と務め
10月11日	神立 哲男	JR 貨物(株)関西支社広島支店長	日本における貨物鉄道事業
10月18日	桜井 寛	鉄道写真家	中国の鉄道
10月25日	平田 一彦	東武鉄道(株)経営企画室課長	鉄道運賃の設定方式
11月 1日	廣岡 治哉	本学名誉教授	歴史に学ぶ——交通と社会
11月 8日	*川島 一郎	(株)ジェイアール東日本都市開発総務部担当部長	元気な JR 東日本グループ会社
11月15日	久保 敏	日本鉄道電気技術協会顧問	高速鉄道と鉄道システム
11月22日	菅 建彦	(財)東日本鉄道文化財団専務理事	世界の中の日本の鉄道
11月29日	島田 啓子	帝京平成大学助教授	情報教育の現状と将来像
12月 6日	新井 福之助	毎日新聞旅行史跡探訪専任講師	天下の総城下町:江戸の発展と展望(江戸開府400年記念)
1月10日	佐藤 美知男	交通博物館担当課長	駅弁——旅の食文化史
1月17日	未定		

※ 特別教養講座は公開講座です。特に卒業生の皆さんは無料で聴講できます。  
日程は変更される場合もありますので、聴講を希望される方は事前に短大事務局  
(03-3971-4704)へお問い合わせの上ぜひお越しください。

## 平成 15 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 1 時限	第 2 時限	第 3 時限	第 4 時限
13:30 ~	15:00 ~	16:30 ~	18:00 ~		13:30 ~	15:00 ~	16:30 ~	18:00 ~
歴史学 (安彦)	簿記論 (佐藤良)	法学 (渡邊)	基礎ゼミⅡ (渡邊)	月	観光事業論 (小池鉄)	経営管理論 ・前期 (安彦)	海運論 (山岸)	欧米文化 論ゼミ (沼田)
海外旅行 実務論 (勝岡)	旅行業務 論Ⅰ (石川)	旅行業務 論Ⅰ (石川)	交通関係 法規 (松岡)			サービス 産業論 (小池鉄)	交通判例 分析ゼミ (松岡)	
基礎ゼミⅣ (沼田)	統計学 (岡本)	交通経済学 (上遠野) 基礎ゼミⅠ (阿部)	保健体育 理論 (藤城)	火	鉄道工学 ・後期 (君島)	鉄道経済論 ・前期 (秋葉)	都市計画論 ・後期 (高橋)	自動車交 通論 (上遠野)
	文学 (沼田)	フランス語 (沼田)	環境科学 概論 (中村)				航空論 ・後期 (秋葉)	交通論ゼミ (秋葉)
観光地理 (市川)	交通概論 (秋山)	英語Ⅰ (小池知)	英語Ⅱ (小池知)	水		観光地理 研究ゼミ (市川)	都市・地域 交通論ゼミ (秋山)	
	観光関係 法規 (森住)	観光関係 法規 (森住)	鉄道施設論 (安藤)					
経営学 (亀川)	情報概論 (井関)	コンピュ ータ実習Ⅰ (井関)	コンピュ ータ実習Ⅰ (小野寺)	木		経営法学 ・前期 (松岡) 情報関係法 規・後期 (松岡)	国際観光論 (井上浩)	英語Ⅳ (井上浩)
基礎ゼミⅢ (松岡)						基礎経済 学ゼミ (亀川)		ハードウェア 概論・前期 (水谷)
心理学 (兼高)	中国語 (謝黄)	観光学概論 (井上博)	体育実技 (板東)	金		旅行論ゼミ (井上博)	物的流通論 (古井)	ホスピタ リティ論 (石隈)
旅行業務 論Ⅱ (森住)	旅行業務 論Ⅱ (森住)		コンピュ ータ実習Ⅰ (花山)				通信概論 ・前期 (花山・ 小野寺)	民法ゼミ (渡邊)
特別教養 講座	経済学 (長谷川)	交通技術論 (樋口他)	自然科学 概論 (佐藤信)	土		鉄道運輸論 (安藤)	社会政策 研究ゼミ (長谷川)	
	英語Ⅲ (小池知)							

## 会員解放区

### 新しい年に寄せて

第一回生 藤木 信

年の始めにあたり、東交大同窓会の皆様にはお健やかに新年を迎えられましたことを心よりお喜び申し上げます。

想つに、東交大も創立から五十一周年目と歳は流れます。ご繁栄の由、共に学んだ一人として月日の重なる大切さを深く感じているこの頃となりました。これも一重に日夜並々ならぬ大学当局に携わる関係各位のご努力があつてこそと唯々敬服いたしております。

さて、昨今は経済面でも混乱状態のなか、出口の見えないデフレ不況が続き、日常生活のなかにも何かと悪影響を及ぼしていますが、一方世界に目を向けると、さらにイラン、イラク紛争や、北朝鮮の不穏な情勢等が重苦しくのしかかり、日も早い平和解決への道が開かれるようお願いいたします。

しかし、明るい話題も多くなりました。「日韓ワールドカップ共同開催の大成功」、日本人お二人の「ノイベル賞ダブル受賞」特に田中さんの受賞はサラリーマンといつ身近な存在を感じ

ながら、時にふれ「ユースインタビュー」が素直な人柄そのものの好感と対話の内容が日本人に多くの勇気を与えてくれ、その中でも社会人として生きる能力とは、失敗を恐れず「発想の転換」「行動力」「チャレンジ精神」が大切な要素であり何事も前向きに努力することをあらためて教えてくれたことを実感いたしました。

今年は羊の年。暖かい毛皮に覆われた姿は何か安らぎを感じさせ、古くからアジア、ヨーロッパ諸国では人々との関わりが強く、小説などにも種々の伝説が数多く登場しておりますが、あの穏和で従順な羊にあやかり、今年も一年皆様と共に健康で平和な年でありますように、ご祈念いたします。

(株)日光千姫物語東京営業所勤務)

### 思つがまま

第二回生 齊藤 恒



満州事变勃発の翌昭和七年に生まれました。軍国主義華やかな時代の教育を受け真の勉強等受けられなかった世代です。軍国主義を高揚する内容の勉強は

かりでした。従って小学生時代は申すまでもなく、中学一年の一学期までは男子は軍人になり国に奉公しなければならぬと洗脳されていきました。

昭和二〇年八月、敗戦を期に民主主義教育公転換、先生も生徒も大変戸惑いました。ご多分に漏れず三男坊である私は目標を失い、悶々の日々を送ることになりました。その上昭和二十二年六三三制の学制改革が行われ、収入の少ない農家のこと、面倒をみてもらえるのは高校まで、大学進学は諦めざるを得ませんでした。

就職難の時代、幸い生涯の職を得ることができ、平成五年三月定年退職、健康に恵まれ年金生活を送らせていただいております。ですが、今戦後学んだ民主主義についての考えが思い出され、「公序良俗」という熟語が浮かんできます。この言葉こそ生きていく上でそれぞれが身につけておきたい大切な四字熟語だと思えます。しかし残念ながら今の社会では死語同然になってしまったと言っても過言ではありません。この社会一人生きてゆけないことは誰でも承知してはいるが、自分勝手、私利私欲ばかり追求し、他人への思いやりを忘れて、自分だけ得であればと、我が儘気ままの罷り通る世の中です。公共の秩序良き風習に逆らえば自らもその罰を受けなければと、個人に認識させれば、細かい難



しい法律はなくても平和な明るい社会が築けると思いますが。教育の大切さが痛感されます。省みれば深い勉強もなかったが、罪を犯すことなく今日まで生活できたのは、「公序良俗」に反すれば、自身も迷惑を受けると思う気持ちが植え付けられていたからではないかと感謝の気持ち一杯です。誠に説教がましいことを書きましたが、お互い住み良い社会を築くためには、この四字熟語こそ誰もがもう一度熟思すべき言葉ではないかと思う者です。

あれから四十七年・・・

第三回生 北原 忠良



過日、年賀の束と共に、事務局より、会報の原稿依頼をいただき、写真やメキ等を見たところ、卒業後もう四十七年もたっているのにビックリ。光陰矢の如しを実感、当時の思い出を「一、三・・・」。

私は生来の鉄道マアと自認し、個人として旅行、写真を主として動いてきましたが、戦前戦中は「鉄道は兵器なり」で写真等は

とんでもない。また、戦後はいろいろと生活も大変でしたが、国鉄への就職を目指し、バイトをしていたところ、定員法の施行（戦中に海外へ派遣した職員が十四万人くらい復員、過員のため、約三年間新規採用見合わせ）となりガツクリ。当時すでに二十五歳だった私は交通短大を知り、雇用再開への実績作りとして入学しました。当時は木造二階建ての田舎の中学校という感じの校舎で、廊下や床はミシミシ。冬は暖房もなく、今とは雲泥の差？だったと思います。三回生にも国鉄私鉄の職員がいて、私にとっては羨ましい存在でした。勤務で「泊まり」の友達の代返は積極的に、点数を稼ぎました。先生方もある程度は「ご存じだった？・・・良き時代でした。また、当時は小田急・西武・富士急等の委託生が各社三人くらいずついて特待生でした。大和運輸の二人は常に「ゴソゴソと黒猫だ、宅急便だと論議し、今思うと運輸省（当時）の認可申請をしていたようです。」

私は当時、写真関係の店に勤めていたので率先して記念アルバムを担当し、多少赤字でしたが、代わりに「優等賞」をいただきました。今でも、あのアルバムはピカールと思っております。卒業時すでに二十七歳でしたが、運良く国鉄に潜り込み、新宿駅・八王子車掌区・東京車掌区とSしや各種の列車に赤い腕章で乗務し、マアとしては最高の環境で、幸い

大きな事故にも遭わず、約三〇年間を無事勤め上げました。あの時期、短大に通ったことが、自らの道を拓いたものと感謝しつつ余生を・・・閑話休題。  
同窓生・在校生の皆様のご健闘を祈りつ

数値（統計）について（一）

第三回生 鈴木 靖男

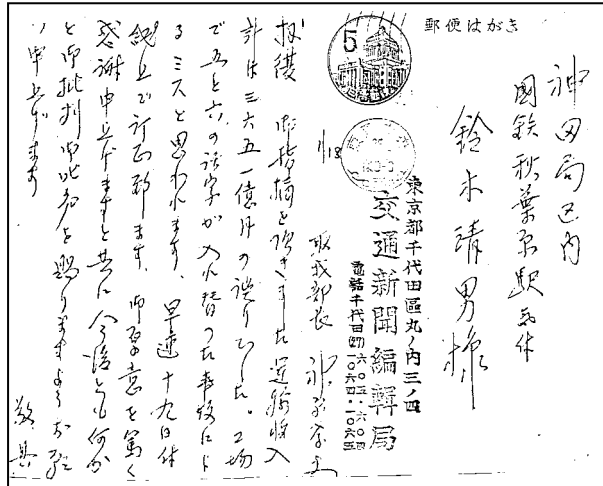


日本が文化国家として、何よりも国民の合理的精神の涵養が必要である。我々の當面の問題でいっならば、もっと数値（統計）が重要視されるようになるなければならない。科学教育の徹底、その一面として数値（統計）常識の普及が必要である。よい数値（統計）ができ、それが正しく利用されてよい政治が行われるためには、政治家のみならず国民全体が数値（統計）の重要性を、もっとよく理解しなければならない。

数を理解するには、数学の取扱う数と統計学の取扱う数とは、根本的に違ったところがある。数学の取扱う数は単純な抽象的

般な数であるが、統計学の取扱う数は常にその背後に具体的個別的な実体を伴った特殊的な数である。統計の示す数値は純粹な直感の世界に描かれた数学の数とは異なり、實際の事物、あるいは出来事を観察し、これに對して一定の調査を施して得た数値である。

東交短大創立五〇周年記念論文集を拝読した論文の中に、佐藤良之先生の簿記教育についての論文があった。私も数値について非常に感心を持っており、細部については次回に書きたい。ここに、私が旧国鉄に勤務していたときの運輸収入が交通新聞に発表された数値が異なっていた事実を添付しましたので参考にして頂ければ幸いです。



### 思うままにランダムに

副会長 (第五回生) 篠崎 正人



街にはジングルベルの音が響き、まもなく年号が変わる。AD二〇〇三年はどんな年となるのか、期待と不安が交差する時期でもあります。今年一年間も人間模様を見ると、色々なことがありました。

(一)現在の世相について、思えば経済は低迷し、デフレ対策もままならず、米百俵の訓話を掲げて登場した小泉内閣も早一年を経過しました。当初は改革には傷みが伴い「す」を政策の根幹として国民の圧倒的支持を受けました。「株は下がれば上がり、上がれば下がるもの」から心配はいりません」といっています。本当にそれを信用して我慢し、耐え忍んでいけば、明るい将来が開けるでしょうか？ はなはだ疑問です。

現在の状態を見るにつけ、国民は、日常生活の危機意識と不安感を募らせるばかりです。小泉純一郎総理のこの一年間の成否は五〇% 五〇% と思います。国家機関である外務省を改革したのは、田中真紀子大臣でした。反面、自利に走り悪徳政治家も多

数出現して問題化しました。また官公庁の役人はじめ、法を守るべき裁判官、庶民を警護するための警察官や銀行の不正と不良債権処理、一般法人の上層部にいたるまで、とどまるどころを知らず、悪を働いています。その上リストラが流行し、ますます世の中不況が押し寄せている昨今です。

(二)夢も希望も無くなると人間は弱い動物だから、殊に中高年は酒に溺れ、カラオケで気を紛らわせ、若年層はゲームセンターはじめ、あらゆる遊びで気を紛らわしているのが現状です。このような状態が続いたら、ゆくゆくわが国は崩壊するよりほかに行き場が無くなるのではないですか！と大声で言いたいが、我々年寄りにはその力はなく、本来ならば、国会において「何でこれが改革ですか」と声を大にして怒鳴りたい心境です。

(三)よく十人十色といわれますが、その言葉道理、生まれて寿命が短い人は短いなりに、人生長年やってきた人は、それなりにまた数多くのことを経験する。基本的には、この世の中、男と女の世界なのですが、最近女性が強くなり、自分の都合次第ですぐ離婚話をします。\$ なんじやもんじや \$

(四)しかし今年は何も話がありました。小柴教授と田中耕一さんが、ノーベル賞に輝きました。二十一世紀は、わが国の文化を啓蒙し、科学面の最大限 勉強して、世界一の

頭脳国となり発展していく。これらの道を信じてこれからも元氣に行きましょう。

(五)取り止めのないことを羅列し、誠に失礼致しました。最後に東京交通短期大学のますますの発展と皆様のご活躍を節に祈念いたしまして、筆をおくこととします。

### 孫に学ぶ外国語

第五回生 渡邊 二千男



昭和三十三年三月大  
学卒業、富士急行(株)で  
働きながら夜学に通って  
いた私にとつて、仕事一  
筋の生活の始まりでも  
あつた。鉄道から始まり、主にバス事業に携  
わつた社会人としての生活も、鉄道会社(岳  
南鉄道 鉄道旅客、貨物、乗合、貸切バス  
トラック)を最後に現役を引退し、還暦を機  
に“新しい何かを探す旅”に出ることにした。  
海外旅行から始めた新しい旅で、その国の歴  
史文化 政治体制 言葉に触れる機会が多  
くなった。何力国か歩いているうちに、何か  
足りないと思つようになり、ある大学で国  
政関係 歴史 外国語を学ぶことにし現在に

至っている。最初に語学の上達は、より多く  
書き聞き・話すことと教えられた。昨年末、  
人型ロケットの代表格、ホンダの“アシモ”が○  
二年春に一般に貸し出された後、認識能力  
を大幅にアップして公開された折、同社の吉  
野社長は、この一年の成長を振り返り“孫の  
成長のほつが早いと納得しない様子が新聞  
に載っていた。

孫の成長から気付くことは、子供の言葉の  
発達の速さである。現在一歳七ヶ月の孫がい  
るが、私の語学の進歩より孫の言葉の発達の  
ほつが早いのではないかと思う。はじめは親  
同士の話聞いていたり、親から話しかけら  
れたり、親のしぐさをじつと見ていたりしてい  
る子供はこれらを頭の中に蓄積している時  
期で、ただ言葉にならないだけだと専門家は  
言う。次に物を指して“これは？”と聞き、同  
じ事を何回も聞く。しばらくするとまた同  
じ事を聞く。一日に何回も繰り返す。次に  
質問に対する親の答えをオーム返しに自分  
の口で言うようになる(これは？人參 人  
參)。次はそのものを指して“人參”と親に教  
える。この変化がわずか三、四ヶ月の間に起  
こつたが、聞いたり話したりした言葉は、子供  
にとつて膨大な量であつたと思われる。やは  
り語学は、いかに多くを聞き、話すことが進  
歩の近道であるかを孫に教えられたと思つて  
いる。

### 漱石と私

第五回生 藤井 圭二



私が中学生の頃の国  
語教科書には、夏目漱  
石、森鷗外、寺田寅彦  
といった人の作品の一  
部が載っていて、それを  
読んだ機会に原作を読んでみる事が案  
外多かつた。

今から九年前ロンドンでの仕事を済ませ  
た後、ロンドン塔と大英博物館・美術館を  
見物したが、そのとき思いがけない邂逅を  
体験した。それは若い頃、夏目漱石の書物  
から得た知識がロンドンで追体験されたとい  
つことである。

一つは漱石の作品『倫敦塔』のタペストリ  
ーである。

十二世紀以降、城郭と牢獄であつたこの  
塔では罪人は再び外へ出ることとは殆んどな  
く、テムズ河から船で運ばれると水路に  
重々しい格子が降りるようになっていた。歴  
史上、そこにはエドワード四世の子である  
二人の幼い王子が囚われていた。面会を求  
める母の王妃は、牢守にすぎなく断られる  
が、その場所にはタペストリーが下がって

て、裏には王子と絞殺する事になる二人の人物が潜んでこの一部始終を聞いている。英文字を勉強していた漱石はある日ここを訪れ、その時の感興をシェークスピア風の短編に書いたのである。私はガイドから、これがそのタペストリーだ(勿論物は変わっている)と説明され息をのんだ。

もう一つは「アンドレア・デル・サルトル」である。大英美術館でセザンヌ・ラファエロなど著名な大作をきよきよ見ている時、小さな婦人の肖像画にその名を見つけ思わず立ち止まったこと。暫くして思わず「あつ!あれだ!」と大声を発してしまった。それは『我輩は猫である』の中に出てくる。

「天に星辰あり。地に露華あり。飛ぶに禽あり。走るに獣あり。池に金魚あり。枯木に寒鴉あり。自然は是一幅の大活畫なり。」

これは中学生の頃、面白がって暗記したところだが、絵を描き始めた猫の主人を美学生が「絵を描くなら自然に学べ」とアンドレア・デル・サルトルが言っているよ」と煙に巻く時のセリフなのだ。当時は学者の名前かなと思っただが、何度も作中に登場するので記憶していた。私とロンドンを取り持ったのは漱石であり、ガイドブックの俄か知識ではないところが楽しい旅行にしてくれたと

思う。その意味では、疑似赤痢で隔離病棟に入院したとき、丹念に読んだ『アーブル昆虫記』もきつとフランスを楽しく案内してくれるように思い、楽しみにしている。

(富士急行株式会社常勤監査役)

## 卒業後四〇年の我が人生

第九回生 江森 藤男



営団地下鉄職員時代  
高校を卒業して営団  
地下鉄の上野駅で改札  
掛となり、その後車掌と  
して丸の内線に勤務して

いた当時、将来立派な鉄道員にならねばと東交大を卒業したのが二十二歳の時で、この時は運転士になり銀座線を担当しました。二十三歳の時、東洋大学の二部経済学部三年に編入学し、めでたく卒業できました。当時働きながら学んだ職員に一度だけ大学卒の試験を受けられる制度があり、幸いにも合格し本社経理部に勤務することになりました。仕事は購買課であらゆる物品を購入すること、しかも価格を決定するので、積算業務に精進しなければならぬので、仕事はや

りがいがあったが都合により二〇年勤めて三十八歳花の係長で円満退職いたしました。

### 大利根町町長時代

三十九歳で私が生まれ育った大利根町(埼玉県人口一五、五〇〇人)の町議会議員の選挙に立候補し、トップで当選することができました。二期目が四十三歳の時で幸いにも再びトップ当選し同志議員の推薦により副議長になることができました。その二年後、四十五歳で町長選に立候補し、現職に勝ち町長に就任いたしました。町を預かり住民のために活躍して参りましたが、年中無休で二十四時間体制、職員の先頭に立ち仕事をしました。二回の町長選挙にも勝ち、良い仕事ができたとを関係各位に感謝しております。

### 大利根学園理事長時代

三十五歳の時、学校法人大利根学園を設立し、理事長に就任して大利根幼稚園を経営しております。今年は二十九年目を迎えますが、現代の少子化で園児も少なくなりました。今後の国の将来を憂いております。今後は生涯現役を目指して園児のために頑張ろうと思っております。

三つの仕事ができ、多くの出会いに感謝の毎日です。

(大利根藤幼稚園勤務)

### 東交会の思い出

第十回生 川崎 勝信



昨年の六月、二十五  
年ぶりに東交会(とんこ  
うかじ)から親睦会の通  
知が届いた。懐かしい名  
前である。

東交会は、富士急行の本校在學生と卒業生の親睦会で、私が通学していた昭和三十六年頃には、活発に活動していた。会長は白井仁三氏、富士急行から本校への第一回派遣學生で、後進の勉学への道筋をつけてくれた方である。当時の富士急行は、二〇代の若い堀内光雄常務(後に社長、現自民党総務会長)を得て、富士山麓に次々と観光施設を作り、社内は清新の気に満ちていた。そうした中で人的投資であったのであろう。

貧しかった当時の大学進学率は二割程度、高卒で卒業した我々は勉強したくて仕方なかった。働きながら本校に学ぶ機会を得た喜びは、今になっても忘れられない。

東交会は、毎年一泊の親睦会を行った。「東交会」といつ名前は分かりにくく、旅館の仲居さんなどに聞かれると、「豚交会」と言いまして豚の種付けが仕事です、などとか

らかったりした。会長の白井氏を筆頭にみんな若かった。その頃は二〇代、富士急ハイランド創設の総責任者として活躍しており、他に何人かの方も若き管理職であった。宴会は仕事の話が中心、仕事のやり方や会社の将来を口角泡を飛ばして議論し、時には大喧嘩をする先輩たちを、末席から畏敬の目をもつて眺めていた。

今の情報通信産業が、若い人々に支えられているように、当時の観光事業も、経済成長がもたらした「レジャーブームに乗った新興産業として、若手の力を中心であった。みんなよく働いた。いつの時代であっても、若い人々が集まり我武者羅に働く事業こそが、時代の先端産業なのであろう。



久しぶりの東交会には所用のため行かれなかったが、皆さんもい爺爺さんになったことであろう。会社を退職するときに戴いたクリスタルの置き時計は動かなくなりましたが今でも大事な記念の品である。

(歌人)

### 学び、遊び、そして友人を

第十七回生 林 一雄



早いもので当校を卒業してから三十三年が経ちます。当時、私は航空自衛隊入間基地で勤務(航空機の運航管理)しており、五年間の任期を終了したら郷里の金沢市に戻り旅行関係の仕事に就きたいとの意思から、夜学で交通関係を学べ入間基地から通学可能な本校に入学しました。当時、學生は約二〇名、私を含め殆どが勤労學生でした。私鉄、運輸関係の人が殆どで、陸上自衛隊の年配の方、学生専門の人(富高君、悪友でした。現在も大井川鉄道で旅行部門の仕事に就かれています)の若干の學生がいました。

殆どの學生が勤務を終えてからの学業でしたから疲れて「ツクリさん、授業の途中で出席する光景も夜学ならではなかったですよ。か。私もシフト勤務を終えてからの出席学校が終わってからの夜勤とかなり小ドな生活でした。反面一シフト五日間で二日のOFFがあり、OFFの日はせっかく池袋まで行きながら西口の喫茶店で富高君と待合わせ

た。授業の途中で出席する光景も夜学ならではなかったですよ。か。私もシフト勤務を終えてからの出席学校が終わってからの夜勤とかなり小ドな生活でした。反面一シフト五日間で二日のOFFがあり、OFFの日はせっかく池袋まで行きながら西口の喫茶店で富高君と待合わせ

サボったり、一時限目をサボり居酒屋で飲んだり、学生らしい生活もしました。

また、当時手取り二万円弱の薄給で送り、学費(年間六万円)等かなり厳しい経済状況でしたから、交通機関、映画等学割を有効に活用しました。また、質屋さんによく通い、共済ロイヤルで購入したカメラや時計の他に、学生証を提示し、お金を貸してもらったことがよくありました。当然ボーンで返しましたよ。

とついで、昭和四十五年に卒業、翌年三月に自衛隊五年任期を終了し金沢の北陸東急航空株式会社で国内外旅行の営業、添乗の仕事をやりましたが、今(今も昔も)の家内と自衛隊時代に結婚の約束をし、民間会社での薄給と仕事に慣れないのとても家庭を持つことはできませんでしたので、翌年一月に再び航空自衛隊に再入隊しました。

平成十三年四月に航空自衛隊を定年退職するまで約三十五年のうち、大半を飛行管理業務(航空機の運航管理、情報の収集及び提供)に就き、後にペトリオット部隊の輸送幹部で定年を迎えました。

さて、私は自衛隊という一種特異な職業で空(飛行管理)と陸(ペトリオット)両方の交通分野で職種に就きましたが、目的こそ異なれ、皆さんが今後就かれる民間会社

での交通分野における心構えは一緒だと思えます。「安全第一」「定時定点必達」「サービスピ精神」「縁の下の力持ち精神」等々。

最後になりましたが、二年間の学生生活を有意義に過ごしてください。自論ですが、学業も大切、遊びも大切、社会勉強も大切、もっと大切なことは友人をたくさん持つてください。悪友でも一人か二人くらい一生付き合い合える友人を。

#### 追記

自衛隊定年後、縁があつて「アカギ」という小さな会社ですが、N社の関連会社として航空自衛隊の航空機の運航情報等を扱うシステムの仕事に従事しております。

(株式会社「アカギ」エキスパート)

#### ある幸福論

第二十七回生 鈴木 智



旅行がしたい、音楽が聴きたい、「コンサート」へ行きたい、本屋へ行きたいなど、忙しく仕事をしている時ほど自分のやりたいことを強く思うことがよくあります。

ます。おそらく心と身体はリフレッシュを求めているのでしょう。旅行といつても近いところから遠いところまで様々です。海や山などの自然に触れるのもよいでしょうし、旅先が都会であってもその土地の人の暮らしぶりに触れてみるのも楽しいものです。例えば、こちらにある同じコンビニに立ち寄りてみて、そこには違う何かを感じる事ができ、おもしろいものです。

短大のある池袋△足を運ぶのも楽しいものです。二〇数年前のあのころと町並みは変わっているものの、当時の風景とダブらせながら歩いてみると懐かしさでいっぱいです。あの時なかった道を歩いたり、店に入ってみたりするのも楽しいけど、何と言っても、あの時の輝き、志といったときめく想いが蘇ってくるのです。学生課長の先生に進路について何回も相談に乗っていただいたり、体育の実習で千葉県館山へ行き友達と将来を語ったり、地引き網をしたこと、風邪を引いて熱が出てつらい通学になったことなど色々です。

交通とは違う道を歩んでいる今でも、当時の想いはとても幸せで財産のように感じています。

まだまだ、やってみたいことや夢はあります。と同時につらい現実が存在することも事実として受け止めなくてはなりません。

しかし、日常生活や人生の厳しくて辛いことを幸せて嬉しいこと、あるいは夢でもって吹き飛ばせることができるような意識を持ち続けることを心がけたいものです。

(株東京技術協会勤務)

### ヒューマニティ

第三十七回生 栗林 純一



先日、名古屋へ出張したときのこと、出張経費が削減される中『ぶらっところだま』を利用してみた。もちろん、列車変更等の扱いはできないことを承知の上で、当日、余裕を持って東京駅へ向かう。

池袋駅までは東武東上線を利用するため最寄の駅へすると、人身事故で列車は止まっていた。じきに運転再開とのアナウンスはあるが、実際に列車が来たのは約一時間十五分後だった。

池袋駅に到着すると新幹線発車の十五分前。駅員に事情を話すと遅延証明書のほか、駅長印が入った特別な証明書を発行してくれた。JRと東武鉄道は連絡運輸を行って

いるため、特例によりこの証明書で列車変更は可能だといわれた。

東京駅の改札口で証明書を提示し事情を説明したが、JRの規定通り列車変更は認められない。と若い駅員は言う。確かにその通りだが、これは異常事態なのだから何とかしてほしいと願う。しかし、若い駅員はまったく聞き入れてくれない。挙句の果てにはこのまま改札口を通り車内検札をくぐり抜けても降車駅にて正規の運賃を請求するまで言われてしまった。

その後、いろいろな窓口をたらい回しされ、再度東武鉄道池袋駅へ戻り交渉してほしいとの事。池袋駅へ戻り事情を説明すると、上層部経由にて新幹線司令室へ、そして、ようやく三時間後の列車にて名古屋へ出発することができた。

車内検札乗車掌長に事情を説明すると、名古屋にて乗務が終わるので一緒に改札口の係員へ説明するから安心して寛いでいて下さいとの心温まる言葉をかけてくれた。なんと人間味のある言動だった。

今回の場合、異常な列車遅延に疑問を持った新幹線改札口の若い駅員が、自分の判断ではなく、上層部へ話をしてくれていた。もっと早く解決に至ったらしい。規定を守った若い駅員は立派だと思ふ。しかし、イレギュラーな時にこそ規定を超えた人間にしか判断

できない何かがあるのではないだろうか？それが、ITに勝る人間最大の魅力であり価値でもあると思う。

どうか本稿で学んだヒューマニティを武器に皆様も活躍してほしいものである。

(東京目白旅行株式会社勤務)

### 手紙に思う

第三十七回生 進士 恭一



手紙を扱う仕事柄、最近ひしひしと思うのだが、配達する郵便物はいわゆるDMばかりで、本来の手紙が減り少なくなつたと実感する毎日である。携帯電話やEメールの普及で手紙の役割は終わった感があるが、気持ちや伝わりといった点ではまだまだ手紙も捨てたもんじゃないのではないだろうか。

年末年始も多数の年賀状を取り扱った。ここでも感じたことがあった。手書きが少ないのである。近年、年賀状の宛名もワープロやパソコンで印字されたものが多い。かつて達筆すぎて読めなかったり、子供の字で苦戦し

たのは何だったのだろうと時代の流れを実感してしまつると同時に、ワープロやパソコンで書かれた文字は誤字が多い。機械だから間違いはないだろうと安易な読解力を使用してゐるのだろう。大の大人がですよ。嘆かわしい世の中になった。パソコンやワープロも一長一短である。

手書きに託された気持ちや暖かみを忘れかけていた昨年の春に、同期のワカメに手紙を書いてみた。普通ならワープロで簡略的に書いてしまつほど筆無精の自分なのだが、今回はあえて手書きにしてみた。別に他意はない、汚い字で対した内容ではないのだが、自分の近況や他の同期生との交流など、ごくありふれた内容だった。数日後、ワカメから返事が届いたのだが、彼女もまた手書きによるものだった。内容も六月に子供が生まれることとか、妊娠中で同期生とはあまり会っていないとか、そついつ近況報告だったが、そつえばその昔同窓会の関係で手紙のやりとりを頻繁に行っていたが、ただの一度もワープロやパソコンで書かれたことはなかった。ワカメの字は非常にきれいで読みやすい。

今回、その手紙を見て、忘れかけていたものがフツと思ひ出された。ダイレクトメールに代表されるビジネス郵便が半数以上を占める郵便事業にあつて、本来の姿である「人から人への気持ちの伝達手段」としての手紙を

もつと大事にしたいと公社化を前に思う昨今である。

同窓生の皆さん、たまには自分の字で手紙を書いてみませんか・・・。

(東京都内の郵便局勤務)

## 広がる行動範囲

第四十一回生 金子 敬之



私は一九九四年に卒業し、京王電鉄に入社。自動改札になる前の渋谷駅で二年間勤務し、現在若葉台乗務区の車掌になり六年半が経ちました。私が車掌になった頃職場の周りほとんど山ばかりでしたが、現在ではマンションが多く立ち並び、巨大スーパーマーケットができたりその変貌にただただ驚くばかりです。

さて、前回の寄稿では仕事のことを書いたのですが、今回は趣味のことを書いてみたいと思います。私の趣味は旅行です。車掌になるまで国内しか行ったことがなかったのですが、車掌になってから海外旅行に興味を持ち、いつかは違う国に行つて見たいと思うようになりま

した。四年前のサイパンを皮切りに機会に恵まれ、これまで何回か行くことができました。海外旅行の魅力は日常からの脱皮です。ツアーの場合は参加者との交流も楽しみの一つです。言葉も文化も違つところへ行くのですから、大変なこともあれば怖い思いをすることもあります。

海外旅行に行きたくなる理由の一つとして成田空港へのアクセスが良くなったことがあります。私は川崎市麻生区に住んでいますが、地元の新百合ヶ丘駅から成田空港まで直通バスが走るようになりました。以前は、小田急線で新宿に出て新宿から成田エクスプレスに乗つて空港へ行きました。重い荷物を持って混雑した電車に乗継ながら行くのはとても大変でした。その点バスは乗り換えなしで座つて行けて、荷物の積み降ろしは係員がやってくれるのでとても楽です。現在では、無線や自動車電話の活用により、ある程度定時制も確保できるようになったという話も聞きました。一つの新しい乗り物といつがアクセスの誕生により行動範囲がこんなにも大きく広がるものかと思ひました。

ここ数年、鉄道の新線開通や高速バス空港バスの新路線が相次いで開業しています。これにより多くの人たちの行動範囲は広がつてきていると思ひます。今後の交通網の発達に期待をします。

(京王電鉄若葉台乗務区勤務)



### JR東日本に入社して

第四十四回生 白石 大



私は現在、東日本旅客鉄道株式会社に勤務しています。平成九年に入社してから駅、車掌を経て運転士として業務を遂行しています。入社して最初に感激したのは、新入社員研修終了前に行われた激励会で、研究センター所長及び講師に対し「やるぞー！やるぞー！やるぞー！」と全員で声を合わせて叫んだのを今でもはっきり覚えています。一部の同期生は、感極まってうれし泣きする人もいました。

研修終了後職場に配属され、最初に出勤したときの緊張感は今でもはっきり覚えています。入社一年後、東海道線の車掌として一年半乗務し、その後行われた運転士試験に合格、長期の研修に入りました。そして現在の職場に配属され、国家資格である甲種電気車運転免許の取得に向けて、練習 勉強をしてきました。真夏に行われた登用試験は無事に終わり、同期全員合格し、免許を取得することができました。乗務員になってからは勤務時間が不規則なため、出勤時間には

特段の注意を払い、心の中で「今日も無事故で頑張ろう」と思いながら乗務しています。

昨年、JR東日本は政府保有株をすべて放出し、完全な民間会社として新たなスタートを切りました。国鉄が分割 民営化して今年で十六年、一つの目標にたどり着いたのと同時に一つの通過点でもあります。まだまだ十分とはいえませんが、今後さらなるサービスレベルをアップさせ、世界一の会社にしていきたいです。また今年には厳しい就職活動になりそうですが、皆さんも自分の目標に向かって頑張ってください。

(JR東日本松戸運転区勤務)



### 短大生活を振りかえって

第四十四回生 野本 健一郎



短大生活を振りかえって、夜学で学ぶことの楽しさを知った。卒業してまもなく六年が経とうとしている。私の短大生活の二年間は、楽しい思い出で一杯である。

私にとって夜学で学ぶのは初めてであった。そして不安と期待を持ちつつ入学。そこに待っていたカリキュラムは、想像していた通りであった。と一つのも、私は根っからの鉄ちゃんだったからだ。他の短大や四年制大学ではそうもいくまい。しかし鉄道に関する講義のみではなかった。旅行業務取扱主任者の資格取得対策のための講義もあった。夏季休講中にも特別に夏期講習も開かれていた。その他にも交通政策、物流、経済、一般教養講義といったものもあった。それらは後に私の視野を広げるきっかけとなった。いわゆる「鉄道マニア」から抜け出せたのも、交通短大のおかげかもしれない。

まず、豊富な知識、技能を持った講師の先生方がこの短大には居たことである。ちょっととした立ち話でもとても参考になる話をしてくださる。また、勉強の仕方(生涯教育)な

ど指導も行ってくださる。そして、将来生きて行く上で大切なものを得ることができた。

ゼミは観光地理研究に所属した。ゼミ合宿を通じて旅行の楽しみを学んだ。私は旅行が趣味でもあったため参考になった。ただ観光地を歩くのではなく、具体的に、例えば森林を歩くならば、葉の色は何色で何を意味しそして全体的な彩りはどうなのかと、あたりまえのこと、今まで見えなかったことや考えなかったことも、旅をする上で味わう楽しみを得た。

交通短大で学んだことは、ただ人生の通過点でなく、プラスチックの知識を得たと思う。  
(荒川郵便局勤務)

## 入社五年目を迎えて

第四十五回生 佐藤 敬介



平成十年二月に交通短大を卒業し、関東鉄道(株)に入社してから五年の月日が過ぎようとしています。現在は、常総線の水海道(みつかいどう)乗務区の車掌として、主に水海道へ取手間で乗務しています。

入社してから乗務区に異動するまでの三

年間は水海道駅の駅手をしていました。最初のつちは乗車券の発行方や運賃、乗り換えの案内などを覚えて行きますが、なかなか思うように覚えられず、自分がこの仕事に向いていないのではないかと、悩んだときもありました。しかし目指していた鉄道会社に就職した以上、弱音を吐いてはだめだと自身身に言い聞かせ、一日も早く多くの仕事を覚えられるように努力した結果、三年目には多くの仕事を覚えることができました。

今現在配属されている乗務区に異動したのは、平成十三年五月で、以来一年八ヶ月車掌として乗務しています。車掌の仕事は駅の仕事とは違って、時間的に不規則になりやすく、責任も大きくなります。ドアの開閉、信号や標識の確認、車内放送など、始発駅から終着駅まで一瞬たりとも気を抜くことができません。一つ間違えれば重大な事故やトラブルにつながる可能性があるからです。これからも、一つ一つの動作に気をつけて、安全運転を心がけていきたいと思っています。

現在、秋葉原〜つくば間に建設が進んでいる、つくばエクスプレスが、平成十七年に開業予定となっています。この開業が、常総線にどのような影響を与えるのかわかりませんが、お客様に安心して常総線をご利用いただけるよう、全力尽くしていきたいと思っています。

(関東鉄道(株)水海道常務区勤務)

## 夢と現実

第四十六回生 鈴木 一成



四年前の短大卒業後、私は念願の鉄道業に就職ができそのときは頭の中でのいろいろなことを考えてました。鉄道と

ばJRや大手私鉄といった大手鉄道会社を思い浮かべる方が多いと思いますが、私が入社したのは中小私鉄で、千葉県にある銚子電鉄です。入社しまず考えたのは、これから駅、運転士への希望を持っていた私ですが職種は本社事務経理課と言われました。一応鉄道会社に勤められただけでも良かったと思いついに言い聞かせたのです。

経理の仕事は各駅から回収された収入金や売店等の売り上げを計算し銀行へ持つっていくことで、教えてもらったときは「何だ、簡単じゃん」と軽い気持ちでスタートしたのです。毎日同じ仕事を繰り返し行い順調にこなしていた自分の仕事が急転しました。金額の誤算や過剰、不足など次々と起こるアクシデン

トに私は心を揺らされました。ショックと気持ちの落ち込みが激しくなり、なかなかピツタリ合うように計算できず、毎回のよう

んなトラブルが続きました。何でできないんだ!? と思つてついに先輩が弱音を吐いてしまったのです。そのとき先輩は「ゆつくり確実に確かめながらやれ」と言ってくれました。

私はそこで気づいたのです。現実には甘くないといつて、夢とは違つていつて。軽い考えていた自分はもつと慎重に考えておくべきだったと後悔しています。これに気づくまでの道のりは長いものでした。気づいたときはもう二年が過ぎていました。

今は毎日確実に責任ある行動、仕事をして頑張っています。これからもその挫折の経験を大切に、すこしずつ前進していきたいと思ひます。

夢は無限に広がるものですが、現実にはふれとすぐに消されます。自分の思い通りにいかないといつのは、そのことではないでしょうか。私は仕事をして本当の夢と現実を知りました。

(銚子電気鉄道株式会社勤務)



### 教育実習

#### 平成生まれの生徒たちと

第四十七回生 和出 正利



東交大卒業後流大へ編入し、念願だった教職課程を平成十四年度中学校で教育実習を行い、東交大卒では珍しい?

中学校(社会科)教師デビューできました。受け持ちは二年生。公立中学でしたが、まず驚いたのは生まれが昭和六十三年、平成元年の世代でした。平成生まれの生徒を教えたわけですが、昭和生まれが古くなるのも時間の問題だと痛感しました。

また、文部省が文部科学省に変更された節目の時期であり、義務教育の現場も大きく変化していました。例えば、社会では一方的に先生が黒板を使い説明する教え込み型の授業を脱し、グループ学習(班に分かれインターネットなどを使い発表する形式)や生徒に作業をさせ、考えることで“生きる力”を養うテーマで勉強が進められており、教師の手腕が問われる場がたくさんみられました。二週間接し、中二といつ一番感性が豊かな時期であり、話しかけても反応してくれる生徒

が少なく、普段はお調子者の自分もさすがに悩みました。お得意のギャグも寒いと言われ、強烈なダメージを受け、指導教諭には中一全員にギャグが受けたら、お笑いで成功できるかもしれない!? とアドバイスされ、中学教師は一瞬見せる生徒の素顔を発見するのが魅力の一つだよ。と教えられ、なるほどと納得しました。

今春、流大卒業と同時に会社員として働くことになりましたが、この教育実習時の熱い思い出を胸に秘め、チャンスがあれば教壇に立つことを夢見つつ頑張りたい次第です。

最後に、東交大も厳しい環境にあります。が、私のように自分の夢を持ち続けられる後輩を育ててくれることを願っています。

(流通経済大学四年次在学中)

### スカイラインへの思い入れ

第四十九回生 吉田 英幸



十月二十日、この日は長野県岡谷にあるやまびこ公園でのスカイラインのイベントの日である。早朝に自宅を出発し中央高速に入り一路岡谷を目指す。九時頃

に会場に到着したがすべての駐車場は、箱スカケンメリジャパン鉄火面 7th の愛称で呼ばれた歴代のスカイラインで埋まっていた。臨時駐車場に自分のレコードを止めてイベント会場へ向かう。

ここから会場となるスカイラインミニアマム行く途中、愛称 7th の R31 型に乗っている人たちと合流した。一年ぶりの再会である。彼らと一緒にフリーマーケットでカタロやグッズを物色しながらメインイベントの開催者トークを聞きにいった。

今回は初代から七代目までの開発者、櫻井眞一郎氏と七代目八代目の主管、伊藤終令氏の両名がゲストである。特に櫻井氏のスカイラインの哲学には多くの人々に共感できる考えであり人気である。それが歴代スカイラインが今でも大切に乘られている一つの理由と思える。

私もスカイラインは子供のころから好きである。丸いテールランプという他車にはないアイデンティティを持っている。また氏の車に対する考えに「今の車は大排気量でエネルギーを無駄にしている。大きなボディの車はこの狭い日本では必要ないのではないかと問いかけている。氏のこれまで作ってきたスカイラインは「リッドを上限で五ナンバーサイズでどこまでやれるか」を柱に作ってきた。

今の世の中は三ナンバー車が増えてボディ

も大きな車だらけである。そんな中に独自の考えで作られてきた氏の作品たちが好きになった。そして今、私は氏の最後の作品になる R31 型スカイラインを買おうとしている。これが私の学生時代からの目標です。

(株式会社ソクハイ勤務)

## 学生相手の仕事

第四十九回生 中島 美菜子

去年の四月から、埼玉県内のある観光バス会社でバスガイドをしています。もうそろそろ一年がたち、一年は早いなあと思えて感じています。もともと、短大生のころから観光バスの車掌のバイトをしていたのですが、このままバスの仕事をやって行きたいと思ったのが、ガイドになるきっかけでした。会社に入りたてのころは、本当に大変でした。研修に行くと先生に川や地名や建物の名前を覚えてもらい、とにかく覚えることばかりでした。特に多かったのは、学生相手の仕事です。これまでほとんど小学生、幼稚園の子供と接することがなかったもので、あいさつも上手くできないし、どんな風にしゃべればよいのかもわからなくて、今では短く感じる一時間程度の時間

も、何時間もかかる気分です。とにかく早く目的地に着くようにと、大げさと思うかもしれませんが、祈ってました。

なかなか進歩のないまま、ある日、小学生の社会科見学の仕事に行ったのですが、ドライバーさんのほつが子供たちと仲良くしていて、かなり落ち込んだんです。なので、思い切つて、なかなか仲良くできないことを相談すると、そのドライバーさんに、もっと子供の気持ちになつて、自分から話しかけてるんだよと言われ、それからはどんどん自分からしゃべりにも混ざるように、話しかけるようになっていきました。今では、学生相手の仕事のほつが得意になつて、子供たちと会うのが待ち遠しいです。大好きなお菓子の話をしてくれたり、どんぐりをたくさん採ってきてくれたり、子供ってかわいいなあと思うと同時に、ガイド

やつてよかったなあと思います。また四月から、遠足や社会科見学の仕事が多くなつてくるのでとても楽しみです。私も、子供達にたくさん楽しい思い出を作つてあげられるよう、がんばりたいです。



### 在校生特別寄稿

#### 東京交通短期大学・大改革計画

中山 雄



私が本校に入学してから早一年、あっといっ間に過ぎてしまいました。

入学式に始まり、ボウリング大会や東交祭、今年度に限っては五〇周年記念式典を学生会執行部の補佐として、経験してきました。そんな活動の中で私が第一に思ったことは、「改革を起さねば」ということでした。

入学してから十月の学生会役員選挙で会長として当選するまでの補佐として在籍していた間、改善したいと思える点が多々ありました。部活動やゼミ、東交祭実行委員会から豊昭学園理事に至るまで、本校における各団体の所在や活動内容があまり明らかにされず、思うように部活動ができずにただ講義を受けに登校していた方もいると思います。そういったもったいない学生生活を返上するためには、各団体の情報公開と、団体同

士のつながりを深くできるように改善することが重要だと思えます。

今まで水面下で活動してきた部活動も委員会活動も事務員の方々も豊昭学園理事の方々も、それぞれの団体が活動内容を明確にし、うまく連携をとることによって、かたよりはあるにせよ、少なからず本校学生の活動の場は増えるはずですよ。

東京交通短期大学は昨年で創立五〇周年を迎え、全国で唯一の運輸科を抱える短大として誇り高く発展してきました。今まで数多くの先輩方の苦労と努力、喜びと友情さまざまな感情で育て上げてきた本校をよりよい短大として、一層の発展を遂げるため我々学生会はほんの小さな「架け橋」になれば嬉しいですよ。

人の人生、長いか短いかわかりませんが、約七〇年。その内たった二年間の短大生活、『それと二年間』と言える立派な二年間にしようではありませんか！

(一年次在学中)



### 会計報告書

(平成 13 年 4 月 1 日～平成 14 年 3 月 31 日)

平成 14 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(円)	適用	項目	金額(円)	適用
繰越金	964,302		集会費	60,637	
会費	500,000	5,000 円 × 100 名	事務費	0	
臨時会費	25,000		通信費	289,465	会報 26 号印刷発送代(50 周年記念号)、東交祭案内等郵便代等
雑収入	20,329	ご寄付、預金利息	渉外費	71,160	会長賞記念品代、卒業式等ご祝儀
			会議費	12,600	会報発送作業等
			雑費	0	
			繰越金	1,075,769	
収入計	1,509,631		支出計	1,509,631	

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 14 年 4 月 1 日

会計監査

堀

丈夫

村越

輝夫

### 自覚を持つ

多並 幸喜



本校に入学して早二年、もう卒業をそろそろ迎える時期になり、振り返ると色々なことがあったものでした。多くの事柄を自分なりに振り返ると、その中に共通するのは、「自覚」という二文字でした。私は、本年度学生会・会長を務めさせていただきまして、学校の代表の一員として働く中で、責任を持つという「自覚」を重く感じ、組織の長として働くことがいかに大変であるかを痛感した次第であります。

また、一年次後半から始まった就職活動においては、今までの自分のままでは、この競争に勝つことはできないと思うに至り、社会人として通用する「自覚」を持つと決心したものでした。結果的に希望していた職場への就職が内定したのは、そうした「自覚」を積み重ねることにより得られたものであり、「これらのものがなければ今の自分になかったのではないか」と思っている次第であります。

今後、職場で新たに働き始めることにな

りますが、今までの「自覚」を忘れることなく、また新しい「自覚」を持って、日々仕事に精進していく所存です。

これから、就職活動に向かう皆様にとっては、つらく長い日々が続きますが、自分なりの「自覚」を持って、就職にいどみ、是非勝利の美酒を味わえるように頑張ってください。それにつきまして、私の経験が参考になれば、これ幸いと思います。

最後に、今までお世話になった諸先生、事務の方々にごの場を借りてお礼申し上げますと共に、皆様様のさらなるご発展を願っています。この寄稿を終わりにさせていただきます。

(二年次在学中)

### 編集後記

同窓会ホームページのメンテナンスを下に掲載します。仕事の合間に少しづつメンテナンスを追加したり、必要に応じて改良をしたり、皆様に見やすいように制作していきます。アドレスは次の通りです。

http://www.di.dion.ne.jp/~nikakata/tjct/tjct\_main.html

皆さんと共に作り上げていきたいと思っております。ああと、いつかいつかという意

見をどしどしお寄せください。できる限りの対応をしたいと思えます。

また、会報制作作業、会報発送作業、ホームページ制作、更新作業など同窓会活動に積極的に協力していただける方、同窓会事務局まで分岐またはメールにて連絡ください。お待ちしております。

今回は会報制作作業の大まかな流れをご紹介します。原稿執筆依頼の送付、届いた原稿の入力、入力データ編集校正、顔写真スキャニング、埋め草考案、最終版下作成、印刷屋へ依頼、という手順で毎年制作しています。(編集委員長 N)



**特別付録** 創立 50 周年記念式典において J R 東日本の松田昌士会長が講演された内容を掲載致します。

松 田 昌 士 J R 東日本取締役会長の講演要旨



平成 14 年 5 月 18 日

東京交通短期大学

創立 50 周年式典

ホテルメトロポリタンにて

学校法人豊昭学園と聞くと、私は昭和鉄道高等学校、東京交通短期大学と鉄道人を育成し、鉄道産業を支えている学校と認識している。

東京交通短期大学卒業生のうち、現在 155 名が J R 東日本に在籍し、今年も 19 名が入社しました。それぞれの場で活躍し、現場長や役職についている方も多い。

・いま鉄道から情報発信し色々なことを進めています。保育所 100 ヶ所構想を作り鶴見や小机など数カ所開設してきています。ご婦人が社会に出て仕事をする手伝いとして進めています。非常に制約が多く難航している。厚生省の決めが厳しく役人と同じに朝 9 時から夕方 6 時までとか、役に立たない無駄な制約が多い。これでは、働くために子供を預けるご婦人の希望にかなわない。厚生省を相手にしても進まない。東京都知事の石原さんに相談したら、東京都認証制度を 3 ヶ月で作ってくれた。無認可保育所ではなく、東京都が認めた保育所となり安心して子供を預けられるようになった。それも 3 ヶ月で制度を制定するスピードが素晴らしい。東京都を見習って横浜、仙台もこの制度を作り、現在は千葉、埼玉も取り組んでおり確実に広がりを見せ、当社の保育所 100 ヶ所構想も数年で達成でき、ご婦人方の働きやすい環境も整ってくると思っている。

・昨年 12 月に完全民営化法が成立しました。J R 発足時は 3 年程度と話していたが 14 年も掛かった。日本はスピード感がないとつくづく感じている。政府が所持している残りの株を間もなく売り出すが、これもいつ売り出すか言ってはいけないと言われている。残りの株を売って始めて完全民営化が実現することになる。

・J R 東日本になって 15 年間運賃値上げをせず、設備投資もしてきた。発足当初、住田初代社長と 20 年間くらい運賃値上げしないでいければと話していたが、物価状況等からもこのまま 20 年も行けると思っている。国鉄から 37 兆円もの借金を J R 各社が背負ってスタートし、J R 東日本はこのうち 6 兆 3000 億円を受け持った。当時の年間収入の 5 倍にもなる借金であったが、着実に返済を進めており、これまでに 2 兆 8000 億円返済できた。社員数は 83,000 人でスタートし、うち鉄道事業では 72,000 人であったが、現在は生産性で倍以上になっており、輸送量は私鉄の東急と西武の全輸送量と同じ量を増やしている。

現在の社員数のうち鉄道事業は 54,000 人である、この先 42,000 人位に減らすことが出来ると思っている。その分、鉄道以外の分野を大きく伸ばしている。

・J R 東日本はここ毎年 3,300 人から 3,500 人が定年を迎え退職している。採用は 1,400 人と決めており、人件費が毎年 200 億円から 300 億円減少している。

・日本は高齢化が進んでおり、マイカー族から鉄道への移行が進むと考えている。私もマイカー運転は 60 歳で止めました。高齢になると標識を見る、確認する、までに時間がかかり標識直前になって気づくようでは事故を起こしかねないと思い運転を止めました。

高齢者の鉄道への移行に合わせて、駅のエレベーター、エスカレーターの設定や、乗り換え所要時刻を高齢者の歩行時間に合わせて長くとるとか、掲示物の文字も大きく見やすく変えている。エレベーター設置が難しいお茶の水駅はホーム上に盤を張ることで東京都と調整している。高田馬場駅は西武と地下鉄が狭い場所にあり、地下通路も非常に難しいが、何とかバリアフリーの基本型は出来そうである。

・J R 東日本の柱である鉄道をしっかりさせるために毎年 2,200 億円から 2,500 億円を投資している。例えば乗り心地に影響する線路の P 値を改善し、脱線しなければいい程度の乗り心地から、高速走行しても揺れが少ない P 値に大きくレベルアップし、快適な鉄道旅行ができるようにしている。色々な施策の中にスイカカードの導入があります。大変好評で既に 400 万人が使用しており、今年中に 600 万人を目指している。

・経営は良い循環に入ると、ますます良くなり J R 東日本は J R になって社員も明るく、会社も風通し良くなった。入社 15 年目の女性社員が駅ビル改革案を申し出てきて、誰がやるのかと言うと「私にやらせて」と言うことで、今年、会社を作り社長にすることにした。J R になって女性総合職も多くなったが、女性は英語会話は当たり前で、他にスペイン語とか中国語とか話せる人も大変多い。男性社員は中々そうはいかないのが現状。

次ページへ続く

・JR東日本は日本の鉄道であるが、世界の鉄道界の重要な会社でもあり、私も世界鉄道連盟の副会長を務めています。鉄道の斜陽時代に発足し、世界90ヶ国が参加している組織です。会長を務めていた者の国が政変で会長がクビになりまして、数人いる副会長の中から会長を選出することになり、私が会長をやることになりそうです。連盟のなかには地域毎の会議があり、議長もしており、毎年数回、開催地の会議に出掛けている。中には水も飲めない衛生状態の国もあり、行きたくない国もあるが役割上行かない訳にはいかないため、当社の大清水ペットボトルを沢山送って置いて、現地の水、氷、果物など生のものは絶対口にしないようにしている。

・世界の鉄道は、環境問題もあって復権する傾向にある。オーストラリアは一面の菜の花畑があり、菜種油を10%ガソリンに加え、アメリカは一面のコーン畑から採取したコーン油を加えてガソリンのCO<sup>2</sup>を抑制している。道路渋滞、空港設備の飽和状態などもあり、急速に鉄道見直しが進んでいるのが世界の傾向である。

・各国のお役人も環境問題等から鉄道見直しに傾いており、民営化論が出ているが、昨年の世界鉄道連盟会議で、どう民営化したらよいのか検討した。ヨーロッパを始め各国により国営の方法も異なり、全部国営や線路敷と設備は国営とか、乗務員が国営とか千差万別である。私が日本の国鉄の分割民営化について講演している途中で、日本の民営化方式が一番良いとの声が出て、どの国も日本の方式に変わってきている。

・ドイツは民営化とは別に、日本の鉄道を見習い殺風景であった駅に色々なお店がどんどん出来て、見るたびに変わってきている。JR東日本へ列車の遅れを直す方法を勉強に来たいと言いい、第一線の技術者を20名来日させ勉強させたら「今年中に正確なタイムテーブル方式にする」と言って帰国していった。ドイツは機関車による列車牽引方式であり、日本のように電車方式に変える勉強中である。

・世界の貨物回路をどうするかという大きな問題がある。現在世界の貨物産出地である中国の上海からは、海路でスエズ運河経由でヨーロッパへが主である。これを鉄道で中国から西アジアの諸国を通れば、ヨーロッパまで10日か14日で行ける。国により軌間が標準軌、広い軌間など3種類あるが、コンテナ形式で通過できることは判っている。通関手続きとか、何処が責任を持つかなど調整しているが、3年程で出来ると思っている。当然に貨物が出来れば後から旅客も行けることになるだろう。アメリカは西海岸での生産物を東海岸の消費地へ貨物輸送していて、更に、一部海路も含みノルウエーの鉄道を經由しヨーロッパ諸国、インドまで行っている。日本からシベリア経由のヨーロッパルートもあったが、旧ソ連が混乱していた時代に駄目になった。車両は着いても貨物物資は80%無くなっていた。また、陸揚げ地のワイロの方が運賃よりも高くなっていた。

・ロシアのサハリンにJR東日本からディーゼルカーを30台ほど贈ったことがあるが、修理の度に他の車両から部品を運用したりしていて、今は6台しか動けないと聞いている。また、20台ほど贈ってやらねばと思っている。

・東京交通短期大学もいずれは4年制の大学になるのだろうと推測しておりますが、JR東日本の白河総合研修センター内に、2年後国際鉄道大学を作ろうと思っています。文部省をあてにしても設置基準とか何とかで問題ばかりで進まないだろうから、世界鉄道連盟の卒業証書を出す大学にすることにしている。その方が世界各国からの卒業者は喜ぶだろうと思っている。

・鉄道産業に携わる我々は、世界の環境問題に関する関心の高まり、日本の高齢化社会への移行などを思う時、鉄道こそが伸びゆく産業であり、世界の産業のリーダーとして、また鉄道が先端技術開発の結集産業として、更に更に進展していくことと確信し、東京交通短期大学50周年に際し皆さんに贈るお祝いの言葉とします。

#### (祝賀会にて)

・先程講演させていただいたので、特に話すことはありませんが、ひとつだけ残しておいた良い話があります。

・今年の12月に東北新幹線を八戸まで延長開業します。日本の新幹線が世界一の高速鉄道として開業して既に37年が経過します。その間に、世界の鉄道が最高営業速度を伸ばし世界一の座を明け渡していました。

今回、JR東日本の新幹線技術を結集し、世界最高の営業速度350km/hを超え、どうせやるなら営業速度360km/hの世界一の新幹線にしよう、と指示しました。

当社の連中は「勘弁してくれ」と言うかと思ったら、皆んな生き生きとして「やりましょう」と言って、今、研究している所です。列車速度を上げるのは簡単ではありません。日本では一番近い沿線の25mの民家での騒音測定をして基準以下に収めねばなりません。ヨーロッパのTGVなどの騒音測定は、線路から一番近い農家の軒先と言っても線路から2kmも離れています。その分スピードも早い騒音も大きいのが現状です。

JR東日本は、日本の厳しい基準の中で営業速度360km/hの世界一を目指します。当然、線路構造、高架橋等の構造、車両構造など多くの研究を総合して達成いたします。

以上  
(文責：川島)