

東交大同窓会会報

第 32 号

平成二〇年三月八日
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



同窓会懇親会 平成19年9月15日

田舎暮らし

同窓会長 川島 一郎



東京に生まれ育った私は、母親の実家がある長野県伊那地方しか田舎らしい土地に縁がない。国鉄からJR東日本に勤務した多くは、丸の内、横浜、田端、川崎、上野など都心ばかりの勤務で、今はグループ会社に移って新宿駅南口の高層ビルに勤務している。何年も続いている甲州街道（国道二〇号線）の道路橋架け替えと、新宿駅改良工事を眼下に見ている。毎日見ていると僅かしか変化しないが、私を知る九年間では、国道を片側に寄せながら新しい道路橋が架けられ、JR新宿駅は何度も線路切り替えを行い、新しいホームを作り既設ホームを延伸し、新改札口を作ったりし代々木方向に拡大されてきた。今は新

設される長距離バスターミナルや駅施設を作る人口地盤を駅ホームの上に乗っている。多くの工事車両やクレーン車が夜間工事に備えて待機している。JR新宿駅は一日一五一人の乗降と二四〇〇本の列車が運行されている大ターミナル駅で、その乗降や秒刻みの列車運行に支障なく着々と進められている様子に感動する。

今年も多数届いた年賀状の中に知人からの「田舎暮らし始めました」と写真入りの賀状があり、休日に自家用車で、前橋市・高崎市・安中榛名の当社住宅分譲と、直営コンビニ二店舗を巡回した足を伸ばし、佐久ICから八ヶ岳高原線（小海線）沿いに小淵沢へ向かった。ディーゼルエンジンによるハイブリッドシステムを搭載したNEトレインに遭遇を期待したが、岩村田駅で時刻を見ると列車間隔が一時半もある。途中一度も列車に会わず小淵沢駅にも八ヶ岳高原線の列車はなく、中央本線の上り特急あずさ二〇号を見ただけであった。

小淵沢駅から四キロほど八ヶ岳山麓を登った別荘地帯にその田舎暮らし住居があった。何年前かに広葉樹林に八〇〇坪の土地を購入、昨春秋に家を建て、東京での仕事も辞めて田舎暮らしを始

めたとのこと。その日は東京も一番の冷え込みを観測したが、標高の高い八ヶ岳山麓では日中でも気温一度の状態で、庭の五センチにもなる霜柱が融けずに入り、楢クヌギの落ち葉一面に樹木の長い影を写している静かなところであった。太陽発電、床暖房など近代施設も整っており、薪ストーブはまだ未整備だったが日当たりも良く暖かく感じた。

私には「田舎暮らし始めました」と便りを書く機会は来ないと思うが、出来るだけ都会を出て自然を堪能し、自然の中で列車も見たいと思う。

(株)ジェイアール東日本都市開発 勤務)



短大の近況について

副学長 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

本年度をもつて、鉄道工学ご担当の君島光夫先生が定年によりご退任されることになりました。先生は山本正男先生の後任として、平成十五年度から四年間にわたり同科目を担当されました。先生の短大へのご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を心よりお祈り申し上げます。

又、本年度より、新任教員として、鉄道数学ご担当の蔵野博先生が赴任されました。先生は、平成十七年度より、本学園の昭和鉄道高等学校・豊島学院高等学校で教鞭をとられており、短大でもその手腕が期待されます。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、四月に入學式・一年次および二年次オリエンテーション、五月に学外レクリエーション(ハタスポーツプラザにてボウリング大会)、六月に第一回オープンキャンパス、七月に第二回・第三回オープンキャンパス、八月に第四回オープンキャンパス、九月に東交祭・第五回オープンキャンパスの各行事を実施いたしました。

後期には、一〇月に専門ゼミ説明会、十一月に交通見学会(東京モーターショー見学の後、東京ベイ幕張ホテルにて洋食マナー講習会)、十二月に専門ゼミ発表会の各行事を実施し、三月に卒業式を予定しております。

三、時間割について

二〇〇八(平成二〇)年度の時間割(案)・特別教養講座(案)の日程が別表のように決まりました。次年度のカリキュラムに関しましては、鉄道、観光、就職対策講座の拡充、専任教員担当の講座の公開講座化などを主眼点としております。

又、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、専任教員担当の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、本学の元学長であり、名誉教授である廣岡治哉先生が、昨年十一月十一日にご逝去されました。先生は、長年にわたり法政大学で教鞭をとられた後、平成十二年度から本学に学長として奉職され、数々の改革を行い、現在の交通短大の基盤を作られました。又、先生は交通の分野で多大な功績を残され、日本交通学会の会長、日本学術会議の会員をはじめとした数々の要職を務めてこられました。

短大では、東京交通短期大学研究紀要第十四号を廣岡先生の追悼号として発刊する予定です。本学に対する先生のご功績に感謝を申し上げると共に、心よりご冥福をお祈りする次第です。

同窓会事務局より

同窓生各位、同級生、先輩、後輩の住所や勤務先等の変更がありましたら、左記まで連絡をお願い致します。

〒一七〇〇〇一一

東京都豊島区池袋本町二一九一
東京交通短期大学 同窓会事務局宛

E-mail:toukouOB@gmail.com

就職(進路)室たより

就職(進路)室長

佐藤 勝治
桑原 健二



同窓会員の皆様、いかがお過ごしでしょうか。

もう会報原稿の執筆時期かと、一年の早さを痛切に感ずる一方で、もうスタートを切っている現一年次(来春卒業者)の採用試験のラストスパークの時期でもあり、勉学の成果を如何なく発揮してほしいものだと、願わずにはいられません。

さて、本年度の入学から、就職対策講習を抜本的に見直し、従来のセミナー形式から、毎週の講義による正課授業に組み入れ、カリキュラムからも総合的な就職対策を実施したところであり、総合的な就職対策・指導を「キャリア形成論」として桑原が、適性能力検査対策を「キャリアアップ実践」として、佐藤が担当して参りました。

さて、昨今の世界情勢は、アメリカのサブプライム問題や原油高騰による物価の上昇等、企業を取り巻く環境は厳しさを増している状況にあります。

そのような社会情勢の中に、今年も約七〇余名の卒業生が本学を巣立ち、実社会に羽ばたこうとしております。

毎年のお祝いごとではございますが、入社後は、どうか、社会人、企業人としての自覚や心構えなどについて、心強いご指導ご鞭撻をいただけましたら幸甚でございます。今後とも、どうぞよろしくお願い申し上げます。

さて、セミナー形式最終年の今年度は、新たにJR東海、名古屋鉄道、東武ステーションサービスへの採用も決まり、就職・進学希望者六十四名(昨年七十五名、十一名減)中、交通関連(鉄道業・バス事業者等)企業へ四十一名(昨年同時期同数)、一般企業へ十四名(昨年同時期二十一名)の内定者を送り出すことができました。(二月十四日現在)

卒業生数が減少する中において、メイソンの交通関連企業への内定者数が同数となったことは、学生の奮起、奮闘以外の何ものでもありません。

【交通関連企業別内定者数】

☆JR東日本七名(昨年八名)

(支社別)

- 東京支社四名
 - 大宮・高崎・長野支社各一名
 - ☆JR東海二名 (昨年実績無)
 - ☆JR貨物関東支社五名 (昨年七名)
 - 関西支社一名 (昨年同数)
 - ☆東京地下鉄 (東京メトロ) 七名 (昨年六名)
 - ☆名古屋鉄道一名 (昨年実績無)
 - ☆江ノ島電鉄一名 (昨年内定無)
 - ☆関東鉄道一名 (昨年内定無)
 - ☆東海交通事業一名 (昨年内定無)
 - ☆東京都交通局 (協力会) 六名 (昨年四名)
 - ☆京急ステーションサービス二名 (昨年同数)
 - ☆東武ステーションサービス一名 (昨年内定無)
 - ☆新幹線メンテナンス東海一名 (昨年実績無)
 - ☆JR東日本グリーンスタッフ一名 (昨年三名)
 - ☆JR西日本交通サービス二名 (昨年内定無)
 - ☆小田急トラベル二名 (昨年内定無)
- また、交通関連業以外の企業への就職者も、サービス・飲食・警備業等、多岐にわたる分野において内定をいただく

ことができました。

さらに、七名(昨年同時期同数)が四年制大学等への編入学を決めております。

短期大学生の就職活動は、早い業種では、大学三年生とともに、一年次の十二月には始まっているのが現状です。その事実を鑑み、より一層、エントリー時期に即応した就職(進路)指導体制を構築してゆきたいと考えております。

また、今年度の一年次は、現二年次より一〇名近く増え、さらに、今年の新入生は、現一年次よりさらに一〇数名増える予定です。学生数増においても、目が行き届く指導が出来るよう、今年以上に希望職種・企業への内定が叶うよう、万全を期したいと考えております。

皆様からの進路指導に向けましての、ご助言、ご協力、ご指導を、心よりお願い申し上げます。



入試便り

学科長 沼田 憲二



本年も入試関係のご報告をさせていただきます。最初に過去六年間の入試状況を示すデータ(別表)を

ご覧ください。

まずは、昨年平成十九年度入試の最終結果についてご報告いたします。九回(AO五回、推薦一回、一般・社会人三回)の正規の入試と二回実施した追加募集をトータルして、志願者数は九〇名、合格者数九〇名、入学者八十八名(辞退者二名)という結果でした。定員ギリギリの八十三名だった前年度から五名増と、二年続いた入学者減少傾向になんとか歯止めをかけることができたわけです。これは、AO入試を七月から一月まで五回実施したことにより、合格者を二十三名増と大幅に伸ばしたこと、志願者は前年度と同数ながら、辞退者がわずかに二名と少なかったことなどが理由に挙げられると思われまます。辞退者の減少に関しては、オープンキャンパスや毎週土

曜に実施した説明会で、受験希望者一人ひとりにきめ細かく説明し、十分に納得して受験してもらった結果だと自負しております。

しかし、三年ぶりに一〇〇名の大台に乗せるというわれわれの悲願を達成することができなかつたことは事実です。定員割れの短大が四割を超える中、本学は十分健闘していると言つていいと思います。何分定員数の少ない本学にとつて、入学者一〇〇名以上を確保することは経営上生き残りをかけた至上命題です。そこで、平成二〇年度入試では、受験生に人気の A O 入試の回数をさらに八回に増やし（六月から二月まで、十一月を除いて毎月一回のペース）、推薦入試も指定校と公募制に分け、新たに工業科・商業科などの専門科限定の推薦入試を実施したり、これまでの説明会を特別教養講座と組み合わせ「体験入学会」としてさら

	A O 入試		推薦入試		一般入試		合計		入学者	倍率
	志願者	合格者	志願者	合格者	志願者	合格者	志願者	合格者		
H15			56	56	60	59	116	115	109	1.00
H16			78	74	73	46	151	120	116	1.25
H17			60	59	48	47	108	106	98	1.01
H18	32	32	30	30	28	26	90	88	83	1.01
H19	55	55	21	21	14	14	90	90	88	1.00
H20	76	76	23	23	9	6	108	105	99	1.02

注：平成 20 年度は一般・社会人入試第一期（二月時点）までの数字

にパワーアップするなどの改革を行いました。加えて、昨年からは始めた高校訪問を強化することにより、実績のある高校とのさらなる連携の強化も図りました。

その結果、どうなったか？

上の表をご覧ください。効果は如実に現れました。まず、導入三年目の A O 入試は昨年から二十一名増、すでに全受験者の七割を超えるまでになっていきます。また、推薦入試は、三回に分けた結果、わずか二名ながら増加、A O との棲み分けが着実にできたことを窺わせます。さらに、先日終了したばかりの一般・社会人入試第一期ですが、二月入試としては三年ぶりに増

加、入学者上限を見据えてやはり三年ぶりに補欠合格者を出すという、うれしい誤算まで起きました。したがって、A O 一回、一般・社会人二回を残した現時点で、志願者百八名、合格者百五名、入学者九十九名という結果になります（一般・社会人入試第一期合格者六名は現時点で手続きが済んでおらず、入学予定者にはカウントされていません）。しかも、特筆すべきは、この時点で辞退者が一人も出ていないことで、これはとりもなおさず、懇切丁寧に入学希望者に接してきた教職員一同の地道な努力が実を結んだものとの思いを強くしております。一〇〇名以上の確保というわれわれの悲願はほぼ確実に達成できたと言つていいでしょう。

補助金の関係で、平成二〇年度の入学者の上限は百十一名です。一般・社会人入試第一期の合格者が全員手続きしたとして、百五名。残り六名の枠をあと三回の入試で集めることとなります。もちろん油断は禁物ですが、ここまできたら M A X までいきたいところです。さて、今年これだけ好結果を生んだ原因は、先に挙げた理由のほかに、新たに参画した受験雑誌とネットの影響があらうかと思えます。ご存知のように、本学の場合、

交通専門というユニークで特徴のある学校であるにもかかわらず、絶対的な広報・宣伝不足のため、知名度の低さという根本的な問題を抱えています。限られた予算内でいかに効率的に広報活動を展開するかは非常に難しい問題であり、広報の担当者としても、長年の悩みの種でした。その中で、日本最大の進学支援業者と契約できたことは、直接的には資料請求者の増加を生み、ひいてはオープンキャンパス・体験入学会参加者の増加につながったものと見ております。特に、ネットで学校を探すことが当たり前になった昨今、高校生が多く利用するサイトに本学の情報を載せることは非常に有益なことです。事実、本学受験者のアンケート結果から見ても、ネットで調べて本学を知ったという受験生は非常に多く見られます。同窓会の西形氏の協力によりホームページをリニューアルして以来、アクセス数は確実に伸びてきました。問題はホームページまで導くかという点にあります。要するに、検索サイトをいかにうまく利用するか——これは、ホームページそのもののさらなる充実とともに、今後一層力を入れていかなければならない課題だと考えます。

さて、久々に景気のいいご報告をさせてもらったわけですが、もちろん、ただ入学者が増えたからと言って手放しで喜べるわけではありません。全入時代に入って久しい現在、学生の学力不足は相対的に深刻な問題となつています。基本的な漢字の読み書きや単純な分数の計算もできない学生はもう当たり前。問題は、教師の説明が理解できない学生たちです。ここで言う「説明」とは決して難しい説明ではなく、本当に基本的な指示の類のことです。たとえば、レポートは A4 の用紙で提出と言っても（さらに掲示してあっても！）、平気で B4 や B5 で出してくる学生。「理解できない」にはさまざまなレベルがありますが、ここで問題なのは「やる気がない」学生や「聞く気がない」学生ではなく、「やる気も聞く気もあるのに、聞き取れない」学生です。先の例でいえば、注意力の欠如（「A4」という指示を聞き落とす）基本的な語彙の欠如（「A4」という言葉が分らなかつた）ということになるでしょう。本学の学生の名誉（？）のためには、これは今さまざまな大学でよく普通に見ることのできる、一般的な現象なのです。最近、高校入試で「日本語の聞き取り」を取り入れる県が増えて

いるというニュースを耳にした方も多いと思います。これは決して「笑い話」ではありません。そういう時代になったのだとつくづく思いますし、大学の教師としては大賛成、必要な措置だと感じます。要するに、人の話を聞けない（聞き取りのスキルのない）学生が急増しているわけで、これは聞く「能力」の欠如というよりも、聞く「習慣」の欠如といったほうがいように思われます。これも、「ゆとり教育」の弊害か否かは別として、彼らは「一人の話に耳を傾ける」という訓練を受けてこなかつたことは、事実です。われわれ教師は出来の悪い学生のことを話の種にして、「やれやれ、まったく、最近の学生は……」などと、ついつい口癖のように嘆きがちです。しかし、それでは何の解決にもなりません。そうした学生に接するわれわれの側も根本的に意識を変えていかななくてはならないのです。

少し話がそれましたが、少人数制教育を掲げる本学にとつて、全入時代の学生たちに対する教育の姿勢を改めて見直す時期に来ていると言つていいと思います。短大は「入口」と「出口」が生命线だとよく言われます。しかし、「入口」を広くして、入学者を増やした結果、就

職がうまくいかず「出口」が狭くなってしまったのでは元も子もありません。幸い、就職室の懸命の努力の結果、ここ数年の就職率は高水準を維持し続けています。もちろん、「出口」の問題は単に就職室だけの問題ではなく、「入口」の段階から始まり、日々の教育を通して、いかに学生たちを指導するかという、学校のあり方に係わる全学的な課題です。最近、「教育の質」ということが叫ばれています。まさに教育の質を高めて、入口と出口が連動したシステムを築きあげられるかが勝負です。学生の基礎学力不足の問題に対しては、直接的にはリメディアル教育として、必修科目における習熟度別クラス編成を実施しておりますが、授業以外での学生指導も含め、今後一層、さまざまな場面で対処が求められるでしょう。「やる気」があるかどうかを見極める入試をパスして入学してきた本学の学生たちは、教えを受け入れる素直さと純真さを持っています。そして、何よりも大きな夢を持っています。そうした彼らの夢が少しでも形になるように、根気強く導いてやるのが、われわれの使命です。

すでに、平成二十一年度入試に向けての戦いが始まっています。入試の回数・

日程に関しては、好調だった今年度を踏襲する予定です。試験のシステム・内容については、新しい時代の受験生に対応すべくこの春の入学生からは基本的に「平成生まれ」になります。改革すべき点がないか、現在検討中です。近年、同窓会が入試プロセスに何らかの形で参与する短大が増えていっているようですが、本学も同窓会とのさらに緊密な連携を図っていきたくと考えております。交通短大同窓会員の皆様におかれましては、今後とも志願者の推薦、入試・広報活動に対するご助言、その他広く学生募集に関してご協力いただければ幸いです。



お知らせ

一 会報バックナンバー
インターネットより、

<http://www.hosho.ac.jp/toukou/OB/index.html>

にアクセスしていただき、会報ボタンをクリックすると、第二十二号から今号まで閲覧できます。

二 東交祭

平成二〇年九月十三日(土)～十四日(日)に開催予定です。十三日(土)に同窓会懇談会も予定しています。詳細は右記ホームページに掲載します。

三 原稿執筆案内

①題 材 自由

②執筆要領

・文章の場合
市販の原稿用紙か電子データの入ったFDを郵送、または電子メールにて、八〇〇字程度でお願いします。

・写真/イラスト/カットの場合

そのまま版下とします。電子データでも結構です。

いずれもタイトル、卒回、氏名、勤務先を明記し、写真も添付してください。

③原稿締切 毎年一月末日

④送付先 〒一七〇〇〇一一

東京都豊島区池袋本町二一九一
東京交通短期大学 同窓会事務局宛
E-mail: toukouOB@gmail.com

平成 20 年度 特別教養講座カリキュラム

前・後期共 (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	注金ピカ先生 拓殖大学客員教授	私と乗物
4月19日	森田 喬 法政大学デザイン工学部教授	地図に見る交通
4月26日	齋藤 順治 東日本旅客鉄道(株)上野駅駅長	JR 東日本グループの現状
5月10日	前田 悦子 駿河台大学経済学部准教授	少子高齢化時代の公的年金を考える
5月17日	*阿部 敏彦 本学名誉教授	人生の恩師(心の師)と出合い その人から学ぶものは
5月24日	小山 徹 埼玉大学地域共同研究センター客員教授	ロンドン地下蒸気鉄道から東京地下鉄まで
5月31日	青木 栄一 東京学芸大学名誉教授	池袋・新宿・渋谷 鉄道のつくった副都心
6月 7日	山口 るみ子 國學院大學文学部兼任講師	中華人民共和国の鉄道
6月14日	櫻井 寛 フォト・ジャーナリスト	仏、英、独の時速330キロ運転で日本の新幹線は4位に後退
6月21日	藤井 弥太郎 慶應義塾大学名誉教授	交通事業と公共性
6月28日	*遠藤 裕生 フリーライター	跡地巡り 廃線跡など
7月 5日	鈴木 順一 本学名誉教授	インターネット時代に生きる
7月12日	平田 一彦 東武鉄道(株)取締役経営監理部長	都市鉄道をめぐる経営環境
7月19日	注床下の仕掛け人 鉄道関連機器メーカー技術者	乾電池で電車を動かすはなし
9月20日	中本 国勝 東日本旅客鉄道(株)大宮駅駅長	JR 東日本の現状と将来について
9月27日	近藤 節夫 著述業	現場の大きな力と臨場感の大切さ 鉄道会社駅員と海外旅行業起業及び添乗員としての体験から
10月4日	荻原 俊夫 (株)パスモ代表取締役専務	首都圏の交通ICカード相互利用について
10月11日	*瀬賀 政一 東日本旅客鉄道(株)御茶ノ水駅駅長	基本動作の励行についてー決められたこと、決めたことを守る
10月18日	須田 文男 (株)ルミネクリエイティブ課長代理	現場から見た国鉄改革, JR 発足20年
10月25日	*半沢 貞夫 交通新聞サービス(株)制作部長	交通年鑑 その内容と制作
11月 1日	阿曾 貞夫 東日本旅客鉄道(株)池袋駅駅長	JR 東日本のめざすもの
11月 8日	君島 光夫 アジア航測(株)技術顧問	地下鉄の父 早川徳次
11月15日	*川島 一郎 (株)ジェイアール東日本都市開発常務取締役販売事業本部長	元気な JR 東日本グループ
11月22日	秋山 智美 日本大学大学院文学研究科在籍	東京圏の鉄道からみる多言語状況
11月29日	神立 哲男 日本貨物鉄道(株)執行役員 業務刷新部長	日本における鉄道貨物輸送の現状について
12月 6日	小林 末男 産業能率大学監事	リーダーシップの管理
12月13日	小野寺 理文 職業能力開発総合大学校通信システム工学科准教授	光通信システムの現状とその“しくみ”
1月10日	秋元 琢哉 日本貨物鉄道(株)執行役員 総務部長	鉄道貨物輸送の日本における現状について
1月17日	佐藤 美知男 交通博物館専任学芸員	鉄道連絡線の明治・大正・昭和
1月24日	湯田 聡 関東バス(株)社長室長	バスの時代がやって来た! 路線バス新時代の夜明け

※ 特別教養講座は公開講座(無料)です。日程は変更する場合がありますので、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。

なお、6月14日と9月20日はオープンキャンパスを兼ねており、入学希望者優先となります。

注) ご本人のご希望により、本名ではなく芸名で表記しています。

平成 20 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 ~ 14:50	15:00 ~ 16:20	16:30 ~ 17:50	18:00 ~ 19:20		13:30 ~ 14:50	15:00 ~ 16:20	16:30 ~ 17:50	18:00 ~ 19:20	
経済学 A/B (長谷川)	観光関係法規 (前期集中) (森住)		法学 A/B (松岡)	月	観光事業論 ・前期 サービス産業 論・後期 (小池鉄)	交通論 ゼミ (秋葉)	海運論 A/B (山岸)	民法法 ゼミ (渡邊)	
		観光プラン ニング実践 I (後期) (佐藤勝)	保健体育 理論 A/B (藤城)		鉄道経済論 ・前期 航空論 ・後期 (秋葉)	観光研究 ゼミ (小池鉄)	簿記論 A/B (佐藤良)	欧米文化論 ゼミ (沼田)	
キャリアア ップ実践 A (佐藤勝)	旅行業務論 (前期集中) (石川)		環境科学 概論 A/B (中村)	火	キャリア 情報論 A/B (桑原)	交通経済学 A/B (上遠野)	自動車 交通論 A/B (上遠野)		
歴史学 A/B (安彦)	統計学 A/B (岡本)	文学 A/B (沼田)	基礎ゼミ II (沼田)			経営管理論 ・前期 (安彦)			
鉄道数学 I A/B (蔵野)	交通概論 A/B (秋山)	鉄道施設論 A/B (川津)	英語 I (小池知)	水	鉄道運転論 A/B (川津)	フランス語 A/B (沼田)	都市・地域 交通論ゼミ (秋山)		
哲学 A/B (篠原)									
鉄道数学 II A/B (蔵野)	キャリア 形成論 A/B (桑原)	基礎ゼミ I (松岡)	ホスピタリ ティ論 A/B (石隈)	木		情報システ ム論 A/B (井関)	コンピユー タ 実習 (井関)	観光プラン ニング実践 II (前期) (佐藤勝)	
		基礎ゼミ III (桑原)	体育実技 A/B (山市)						
		基礎ゼミ IV (佐藤勝)							
旅行業務論 II (前期集中) (森住)		観光学概論 A/B (井上博)	自然科学 概論 A/B (佐藤信)	金	中国語 A/B (謝黄)	交通関係 法規・前期 経営法学 ・後期 (松岡)	物的流通論 A/B (古井)	コンピユー タ 実習 (花山)	
	キャリアア ップ実践 B (佐藤勝)		心理学 A/B (兼高)				旅行論ゼミ (井上博)	交通判例 分析ゼミ (松岡)	
特別教養 講座 A/B	経済学 A/B (長谷川)	英語 II (小池知)	英語 III (小池知)	土	情報関係 法規・前期 (成瀬)	交通技術論 A/B (樋口他)	社会政策研 究ゼミ (長谷川)		
			観光地理 A/B (井上浩)						

怯繚店棺

卒業後半世期を過ぎて

第一回生 村野 圭次

諸君、各々の環境の中で元気に、そして力強く、第一戦の重責を荷ない、或いは定年後の人生に活路を求め、各会、地域社会の中で活躍している事とご推察致し、お喜び申し上げます。

そして私も、卒業して何時の間にか、古希を迎え、早や数年過ぎて、半世期を越えた事を実感し、大変長く感じたり、短かった様にも思い、複雑な気持です。振り返って見れば、人生万永千山の道を行くが如しとか、矢張り楽しかった事より、辛かった時の方が心に残り、懐かしがっている。

昭和二十七年入学。初冬の冷い風の中、薄暗い山手線の地下道を通り、西口から小路を抜け、学校を目指す。教室では、今までの概念にはなかった、広い教育を受け、自分自身思考力が広くなった事は、

後々有意義な宝になった。そして帰り道、天空を仰ぎ見れば、無限に広がる宇宙の彼方に数々の星の煌きに何か希望を見つけた様であった。

卒業後は、都心ターミナルから出発する私鉄に入社。駅務員として、先が見えて来た頃だ。それから数十年、定年後、ハローワークにおいて、就職相談員としての最後まで、自分なりに出来る事は、一所懸命に果たしてゆけば、何時か報われると信じ、目標に向って自助努力を重ねてきた。

その中で、多くの友人と様々な知人を得た幸わせを思うと共に、これからも、活力を与えてくれる友を大事にして行きたい。

今世界はグローバル経済化の中、石油高騰を始めとする事象が混沌とした世の中を作っている。又人類は宗教、民族の違いを克服して共生し、次世代を荷う人が希望を持てる様政治家も私達も、足下を見つめ頑張りたいものだ。これからは限りある時間を大切に、皆様と共に、趣味に或いは健康作りに向向に対処し、気力をやしない、笑顔を忘れない、人生として行きたい、皆様のご多幸を祈念いたしながら、お元気で。

憐れな青春

第三回生 百村 豊吉



これを書こうと気付いたのは、今まで心のどこかに残っていたからである。

今から六十三年前のことである。当時私は九歳で国民学校（昭和十九年）の三年生の時のことである。「さいちゃん」こと斉藤栄一さんである。彼は高等科二年を卒業すると、一年間家で農業を手伝っていた。次の年海軍予科練を志望して入隊したのである。

さいちゃんのエピソードを述べますと、国民学校の六年生のころからヴァイオリンを習っていた。私の家からさいちゃんの家までは約一・五kmくらい離れていました。が、学校の帰り道は遠まわりをして、さいちゃんの家の前を通って帰ることがしばしばありました。

農家が忙しくない時などはヴァイオリンを弾いて練習しているのがみられた。

顔を合わせると声をかけてくれ、とてもやさしいお兄さんでした。時は昭和

十九年ですから、戦争も負け込んで、硫黄島が玉砕し、敵は日本本土に迫ってきていたのである。当時は食べ物はなく、稗とか粟をよく食べていました。ですから、今のように糖尿病を患う人はいなかった。ところが栄養失調になったり、伝染病（赤痢・腸チフス）を患い次々に死んでいきました。これは衛生面が悪いためである。そして衛生的にも石鹸が乏しいので汚れたタオルで顔を拭くため、流行性結膜炎（ハヤリメ）別名「ヤンメ」になったりしたのである。話をもとに戻しますが、そのような世の中の状況の中で、さいちゃんも土浦の海軍予科練の学校に入隊していったのである。入隊してからはどのような行動で過ごされたかは知る由もありませんが、昭和二〇年五月に沖繩に於いて戦死されたという情報を受け、十七歳の若さで命を絶えたことになりましたが、十七歳というところの高校二年生である。当時の状況と現在の環境は一八〇度ちがいますが、今思うと隣れな青春とも感じられるのである。本人にとっては最高の選択肢であったかもしれない。それは本人しか解からないのである。

（保護司・市立札幌病院にて

ボランティア活動中）

走るTGV運転席に乗ったはなし

第十五回生 半澤 貞夫



昭和四十三年に交通短大を卒業後、四〇年にわたる交通新聞社生活を定年となり、引き続きグルーブ

会社で勤務をさせてもらっています。よく退職後は何か趣味をと言いますが、皆さんもそれぞれ趣味をお楽しみのことと思います。私の場合、短大在学中からスキーを趣味とし、スキークラブの仲間たちとスキーのみならず海やゴルフ・お酒と、遊びには事欠かない日を送っています。スキーの方も指導員の資格を取得し、スキースクールで指導したり、乗鞍・立山など山岳スキーや競技スキーを今でも楽しんでいきます。

また、海外のスキー場も、スイス・フランス・スペイン・イタリア・オーストリア・ドイツなどに出かけ、日本とは違うスケールのスキーを楽しみ、移動には各国の鉄道を利用し、鉄道事情を見てきました。

一〇年程前、フランスのシャモニー・

モンブランでスキーを楽しんだ帰り、リヨンに二泊の観光を行い、帰路はパリ・シャルルドゴール国際空港までの二時間、TGV南東線を利用することになり、「TGV」なら「SHINKANSEN」とばかり、当社で制作した「新幹線カレンダー」二本を持ち込んで乗車。すぐに、立派な人の字の口ひげを蓄えた、制服姿も凛々しい恰幅のいい車掌氏が厳つい表情で検札にきました。

早速車掌氏にカレンダーを見せ、冗談を半分「運転席に乗せてくれたら、これをあげる」と通訳を通して言ったところ、意に反して表情を和らげた顔つきで「OKだ。検札が終わるまで待っている」と思いも掛けない返事が、唾然としてしばらく待っていると「よし来い」という。

寛いだ雰囲気に乗客でほぼ満員の車両を何両か通り抜け、動力車（TGVは機関車牽引）に入ったとたん、時速三〇〇kmのモーター音と風圧で、息もできないほど、怯みながら通路を抜け運転席に入りドアを閉めるとそこは別世界、静かな室内には車掌氏とはまったく異質のセーター姿の運転士がにこやかに握手を求めてくる「オイ、オイ前方から目を離すなよ!!!」。

確かにTGVは高度に自動化された

鉄道、LGV（高速新線）は、地上を走る線路ではあるものの、どこまでも広く青々とした牧草地と、ブドウ畑の続く山々のど真ん中を一直線に走る、もちろん信号があるではなく、運転士氏の脇見も納得。運転席内部を一通り説明してもらい、「日本の新幹線の運転もしてみたいよ」「高架上の走りはどうなんだい?」「でもTGVの速度は世界一なんだぜ」と得意顔で話す。それもプレゼントした新幹線のカレンダーを見ながら。

仕事で、日本の新幹線の運転席に何度か乗ったことがあります。日本人の勤勉性に対し、これほど国民性の違いを感じたことはありませんでした。また、LGVから踏切など平面交差もある在来線区間での運転時の緊張感は大変なものだろうとも思いながら、帰り際、お互いに出た言葉は「やはり鉄道は安全が第一」・どんなに国民性が違ってても鉄道人として共通することと痛感しながらお礼を述べ、運転室を後にしました。



企業定年を迎えての回想

第十六回生 山崎 義夫



私は現在六〇歳で、今年三月に企業定年を迎えます。西武鉄道に入社して四十五年経ちますが、その間ずっと駅務職で通してきました。

今回の原稿依頼を受けて四十五年間を振り返ってみたいと思います。現在の鉄道はコンピュータ化が進み、信号も営業機器関係も人手によるものより、装置産業といった形態になっています。やがては運転もそうなるっていくでしょう。

「駅員の顔が見えない」といった不評も聞こえてきます。四十五年前の入社当時を思い出すと、券売機もなければ、自動改札機もなく、すべて窓口での手売り、寒い中、震えながらの改札立ちといった時代でした。電卓などというものはその存在すらなく、そろばんが唯一の頼りでした。営業範囲は今よりずっと広く、小荷物

関係では全国どこでも発送していたし、乗車券の発売範囲も今とは比べものになりません。

その後日本の高度成長の波に乗って二年置き位に当然のように運賃値上げが繰り返され、我々の賃金も毎年五ケタアップの時代が続きました。

やがてバブルも崩壊し、運賃値上げも十数年据え置かれるなか、生産性の向上が最大のテーマとなつて、機械化や人員削減が各社競争で行われるようになりました。

私は私鉄の連絡会に参加する機会があり、他私鉄の人達と情報を交換するなか「合理化の波」にも迷わず今日まで勤めてこられたと思っています。

企業定年を前にして私は昨年、ヘルパーの教室に通い資格をとったり、住んでいる地域の活動に参加するなど、これからの新たな出発に備えています。

健康な内に今までの経験を生かして第三ステップに進めたらとの思いを込めて。
(西武鉄道(株)保谷駅 勤務)



最近の出来事から

第四十四回生 宮寫 大滋



気が付けば卒業して一〇年が経過してしまいました。時のたつのは早いと感じる一方で、この間何をしてきたのか特別思いつかないことを少し反省しています。

ここで卒業から現在までの経歴を簡単に話しますと、東京都交通局に入局、新宿線馬喰横山駅に約二年勤務し、浅草線吾妻橋乗務区に車掌として約四年、同区での運転士研修を経て大江戸線清澄乗務区に約二年在籍した後、鉄道事務発令を受け平成十八年からは浅草線に戻り今度は西馬込乗務区に配属となり現在に至っています。この間いろいろなきとがありましたが、その話は今後別の機会にしたいと思います。

さて、今年の初め津軽地方を旅行しました。そこで、五所川原市金木地区で行われている「地吹雪トレッキング」に参加してきました。今シーズンの初日ということで関係者や報道記者が多く来て

おり、貴重な話をいろいろ聞くことができました。地吹雪体験という発想もすごいですが、地吹雪という地元の人も嫌がり、また決して華やかでない現象を観光資源化することに最初は周囲から不安視され、実現まで苦労もあったようです。ですが回を重ねるにつれマスコミ等で取り上げられ、結果大きな反響を得ているということでした。さらにこの企画は地元在住の一人が発案し、ボランティアで運営していると聞いて驚きました。毎年一五〇人程度が参加するそうです。ものを違った見方で見るのが成功のカギとなっているケースは多々ありますが、この「地吹雪トレッキング」もその一つではないでしょうか。貴重で楽しい体験をした一方、ここで得た発想を仕事でどう生かすか、少し考えさせられました。

(東京都交通局 勤務)



卒業から一〇年

第四十五回生 太田 健



短大を卒業して早くも一〇年がたとうとしています。長いようであつという間の一〇年でした。

まぐれか？はたまた運が良かったのか第一志望のJR東日本に内定が決まりました。しかし希望とは別の部門、メンテナンス部門に配属が決まり、しばらく気持ちの整理がつきませんでした。が乗務員への道がなくなつたわけではありませんが、自分にとにかく頑張れ！JRに入りたくたつて入れなかつた仲間もいるんだ！と言ひ聞かせました。普通なら駅 車掌 運転士のコースが一般的ですが、入社一年目は車両工場の車両検修業務に就きました。今では工場に配属になって良かったと思います。体が小さいので力作業は苦手でしたし爪の中や鼻くそまで真っ黒になるぐらい汚れましたが、車両に詳しくなつたり、工具の使い方を覚えたり等、普通の乗務員コースでは体験できないようなすばら

しい経験ができたと思っております。

入社二年目には車掌試験に合格し念願の車掌になることができました。入社三年で運転士研修に入り学科試験に合格後、半年以上の見習い期間を経て入社四年目には念願の念願！運転士になることが出来ました。

よく「趣味と仕事はしっかり分けなくてはいけない」と言われますがまったくその通りだと思います。遊びで電車を動かしてはわけではありませんし、かけがえのないお客さまの命と財産をお預かりして責任を持って目的地まで正確かつ快適に輸送するという大変職責の重い仕事です。運転士の仕事は運転するだけではありません。営業前の出区点検とこの項目の点検があります。真冬の午前三時に起きて氷点下の中、車庫で電車を出区点検したり、真夏の昼間に車内が四十五℃を超える状態から出区点検したり等きつく、時間的にも大変不規則な勤務ですので体調管理にも気をつけなければなりません。とはいってもやはり鉄道好き！毎日運転してて、嫌な事も沢山ありますがそれ以上に運転士の仕事が楽しくてたまりません！

最近 JR 東日本でも多くの交通短

大卒業生が活躍しています。自分の職場にも現在四人の交通短大卒業生がいます。つい先日成田エクスプレスに乗務した時は車掌は東京車掌区の同級生の K 君でしたし、千葉で乗り継ぎ交代の時、交代者が三年ぶりに会う蘇我運輸区の同級生の A 君、戸塚で東海道と同時発車の時、東海道線の運転士が後輩の K 君だったりと交通短大卒業生と会うととてもうれしくなります。これからも多くの交通短大卒業生と一緒に仕事が出来ていくことを楽しみにしていますので、在校生の皆さん夢をあきらめず是非頑張ってください！応援しています！

(東日本旅客鉄道(株) 勤務)

運転士の仕事と責任について

第四十六回生 手島 義章



私が在籍する蘇我運輸区は二〇〇六年三月に乗務員基地再編により誕生した職場です。乗務線区は京

葉線と内房線、外房線、東金線です。

さて、私が運転士になったのは平成十四年八月ですが、その頃と比べると運転士に対するお客さまの見方は変わっている。たかが五年くらいでも、お客さまの目は相当厳しくなった。この要因は二〇〇五年に JR 西日本で起きたあの事故がきっかけであろう。私がああ事故を最初に聞いたとき、ふと頭に浮かんだのは「第三者による列車妨害事件」であり、後に説明された「運転士の運転操作ミス」は思いもなかった。多くの犠牲者をだし、今も事故の後遺症に苦しんでいる方がいることを考えれば、事故を起こした運転士の責任は重い。でも、この事故がきっかけで運転士の仕事と責任について深く考えることができた。

私は、事故直後、運転士としてハンドルを握るのが怖くなったことがあった。朝通勤時間帯は約三千人ものお客さまの命を預かることになるので、そのプレッシャーは相当なものだ。でも、逃げないでやってこれたのは自分の運転士の師匠(指導操縦者) 運転士見習いに操縦などを教える先生)のおかげである。厳しい指導があったからこそ、多くのお客さまの命を預かっているというプレッシャーにも負けず、安全かつ正確な運転を続けることができています。もしも師匠に

適当に教えられていたら、運転士の仕事を「ただの機械操作」として甘くみていたかもしれない。

巷には、電車操縦シミュレーションゲームがあるが、それはあくまでもゲームである。運転士とは自分ひとりで安全を考え、自分ひとりで安全を判断し、自分ひとりで安全を創り出す仕事であるということ、また運転士見習期間中は肉体的にも精神的にも相当厳しい訓練があることをこれから運転士を目指す方にぜひお伝えしておきたい。そして多くの短大の後輩たちが厳しい訓練を乗り越えて立派な運転士になることを期待しています。

最後になるが、私は師匠や職場の仲間への支えがあり運転士になることができ、今のところ自分の不注意による運転事故を起こさずに乗務している。これからも師匠の教えを守りながら無事故を継続していきたい。そして自分が指導操縦者として後輩の運転士見習いに教える機会を得た際には運転操縦はもちろん、それ以外に自分の師匠から教わった運転士の仕事と責任についても伝えていきたい。

(東日本旅客鉄道株蘇我運輸区 勤務)

JR東日本の新幹線メンテナンス

第四十六回生 加藤 卓



以前、短大の入学案内に掲載された時は山手電車区(現、東京総合車両センター)勤務であったが、平成十六年五月に現職場に転勤となった。どちらも当社の主力線区であり、その車両メンテナンスに関わる事が出来て光栄である。

東京新幹線車両センターは、JR田端駅付近に広がる車両基地で、東北・秋田・山形・上越・長野新幹線の仕業検査・臨時修繕・清掃作業と、東京駅での派出検査を行っており、JR東日本新幹線ネットワークの「扇の要」とも言える職場である。

私が転勤してきて一番驚いたのは、形式の多さである。山手線は当時、二〇五系、E二二二系の二種類しかなかったが、新幹線は二〇〇、四〇〇、E1、E2、E3、E4系があり、製造年度によって細部も異なっている。また、同じ形式でも単独編成と、はやて・こまちのような

併合編成で車両の状態が異なる。このため、故障一つとっても多種多様であり、毎日が勉強である。

次に驚いたのは時間とのたたかいである。東京―大宮間は東日本の新幹線の中でも屈指の過密区間であり、ピーク時には四分間隔で列車の発着がある。その限られた時間の中で、臨時検査や修繕を行わなければならない。普段の故障といえば、座席リクライニングやトイレ、蛍光灯の取替えといった、お客様に直接関わるものであり、快適にご利用頂く為にも確実に修繕を行う必要がある。大変ながらも技術の向上に職場をあげて努力している。

私も当初は、駅や車掌などの営業職を目指していたが、新幹線車両を自分の手でメンテナンスすることになり、この仕事に関わる事が出来て良かったと思っている。

これから鉄道を目指す方も、是非車両メンテナンス部門へ来ていただき、これから新青森開業、三二〇km/h運転を目指す新幹線に携わって欲しいと思っている。

(東日本旅客鉄道株)

東京新幹線車両センター 勤務)

タクシー業界の一〇年

第四十六回生 奥 雄一郎



卒業して二年目の平成十三年春、同業他社二社を経て現在業界第八位の北海道交通グループの東京太陽に入社。この会社の特徴は、昼夜勤専門の会社です。七年続けて来れたのも信頼出来る上司や親父や兄貴のように相談出来る先輩同僚がいたからです。

タクシーは車庫を出れば帰るまで上司の監視もないため楽だという人がいますが、実際には、見ず知らずの乗客（ほとんど一期一会）を乗せて命と財産をお預かりする使命があります。不景気になるとタクシー強盗と並び詐欺事件も増えます。類似地名や間違えやすい行先を使い間違えた運転手から、商談に遅れたからと、新幹線代を要求したり、わざとドアに、サングラスやめがねを挟み二、三万円要求する詐欺などもあります。

現在、東京二十三区武三地区（武蔵野市・三鷹市）のタクシーの台数はバブル崩壊後三倍も増車され同一地域同一運

賃の崩壊、昨年末十年ぶりの運賃改定と今年一月からの全面禁煙（九割以上）のスタートにより非常に厳しい状況に置かれています。今回の運賃改定の理由は、燃料代の高騰です。ガソリン価格は、安かった十年前の倍近くに跳ね上がり、タクシーの燃料のメインである、LPGも五十五円から一〇〇円近くに急速に高騰しています。乗務員の待遇改善とも言われますが、規制緩和で増車を認めてしまった国の責任があります。

私事で恐縮ですが、昨年国家試験の旅客自動車運行管理者試験に合格し、チェックカーキャブのモニター調査により接客優秀賞をいただきました。これらを生かし十年以上の経験と長期間の無事故・無違反の達成、資本金、地理・法令の試験など高いハードルを越し個人タクシーを目指したいです。目標がないと仕事の張り合いが、なくなりません。東京の街角で、同窓生の皆様のご乗車をお待ちしております。

（東京太陽株 勤務）



わたしの近況について

第四十八回生 仁科 久志



私が、東京交通短期大学を卒業して、まもなく七年が経とうとしています。今回、同窓会から原稿執筆の依頼が届き、私の近況等を同窓会の皆様をはじめ、お世話になった教員の方々にお知らせをする良い機会だと思い、執筆をさせていただきました。このような機会をいただき、会報発行関係者に敬意を表します。

さて、私は平成十三年三月に東京交通短期大学を卒業し、ご縁があり、その後JR東日本横浜支社に入社しました。私は、車両メンテナンス業務を希望しており、希望通りにその職種に就くことができ、現在まで神奈川県川崎市にある、中原電車で勤務しています。昨年まで、車両の検査をはじめ、電車区内の車両の入換業務や信号扱い等、現場におりましたが、現在は車両運用や車両の検査・修繕計画等の管理業務を中心に行っています。日々、車両故障やトラブルなどに

対応しなければならず、現場そして上司や先輩などのコミュニケーションを取り、一つ一つの問題をクリアしている日々が続いています。

JR東日本では、国鉄改革以降のいわゆる平成採用者が大半に近づいている中、そして団塊の世代が退職されていくこともあり、技術の継承をしていくと共に、現場の中核を担っていかねければならず、私もそのような状況で日々業務を行っています。そして、JR西日本福知山線脱線事故、JR東日本羽越本線脱線事故のような、お客様が死傷されること、二度とないように「安全第一」に、そしてその先にある「安心」を提供できるように、私も日々精進しているところでもあります。

私は現在、結婚し二人の子供がいます。仕事から帰宅しても、二人の子供に振り回されている毎日を送っています。子供が大きくなり、もう少し自分の時間が出来たら、同級生に会い、短大をゆつくり訪問してみたいとペンを進めながら感じました。

最後に末筆ながら、東京交通短期大学、そして同窓会の発展を祈念いたします。

(東日本旅客鉄道株)

中原電車区 勤務)

バスと環境問題

第五十一回生 倉島 崇



平成十六年卒業の倉島と申します。現在は、神奈川県及び東京都の一部でバス事業を中心に事業展開している、神奈川中央交通株式会社に勤めております。入社後は営業所での営業・

労務を経験し、昨年七月よりバス事業部の新路線開設や運行計画変更等の手続きを担当する部署で仕事をしております。

ここでは弊社で導入しており、私も関わっている連節バスを中心とした話題の中から、バス高速輸送システム(以下、BRT)をご紹介します。政治政策と環境問題について述べたいと思います。

皆さんは軽量軌道交通(以下、LRT)をご存知の方が多いと思います。BRTとは駅周辺等複数のバス路線が集中する区間において、連節バスや急行バスを投入し基幹となる路線を整備、バスが連続して走る等の無駄を解消し、併せてPTPS(公共車両優先システム)を導入

し所要時分の短縮を図るものです。路線途中にはミニバスターミナルを整備し、そこからBRT導入による効率化によって、浮いた車両をライダー路線として高頻度で整備し、利用者の拡大を図るものです。このBRTは、LRTの輸送力には及びませんが、整備・維持費用が安く済むメリットがあります。

ここからは私論となりますが、最近の原油高によるガソリン・軽油価格上昇により、道路特定財源の暫定税率問題が取りざたされていましたが、私は税率を下げるのではなくLRTやBRT整備により道路整備と同等効果が得られる場合は道路特定財源を廻し、公共交通輸送分担率を引き上げて行く事が身近な策であると思います。

さらにできることなら、公共交通を社会資本として認知し、道路特定財源により維持が困難な区間の飛行機・鉄道・バス・船舶ネットワークを国で維持していくことが、現在自治体ごとに行っている補助金政策より財政面でも効率的であり、地球温暖化対策での自家用車二酸化炭素排出量削減にも大きな効果があると考えています。

以上のようなビジョンを持っていますが、現実には思い通りになかなか行きま

せん・社会人五年目に向けて生活しているのが今の近況です。

(神奈川中央交通株式会社 勤務)

自分という生き方

第五十一回生 山下 智顕

卒業してもうすぐ四年になるうとしている。私は現在矢向車掌区に勤務している。

ただ車掌になるまでには多くの苦勞をした。放送という媒介を通して、自分の声で言葉を伝えたいと考え、車掌になることを強く希望し入社した。試験勉強は自分をごまかしたくない性格が強いあまり、時に分らないことがあると長く考え、先に進めないこともあった。ただ誰よりも妥協せず勉強しいつも負けるわけがないと考えていた。しかし現実には周りのみんなが車掌試験に合格しているにもかかわらず、私だけが試験に落ちてしまった。自分にとって、鉄道が適職かどうか何度も自問自答する日々が続いた。

しかしある時、私の人生を他の誰かが

代わりに生きてくれない、自分の力で生きていくしかないと感じた時、自問自答をやめ、もう一度自分を研いでみようと考えた。最初は何でもよかった。地元の友人が地主で遊ばせている土地があったので、土地を借り野菜を作ってみることにした。野菜など今まで作ったことがなかった為、水を多くやりすぎてしまった。すると土は水を全部吸えず、水溜まりになるのをただ見ていた時、嘘をつくことなく水を一度に吸えず水溜まりになってしまう土の正直さが好きになった。水溜まりになっても少しづつ水も吸う土が、試験勉強だけでなく、何事にも妥協せず生きる自分の不器用さと似ていると感じた時、うれしく感じ自分のやり方でもう一度車掌への憧れを現実させる努力をしようと思った。そして今では畑が私の成長を助けてくれた契機となっただけでなく趣味となり、さらには車掌試験の合格まで与えてくれた。

私は自分で決めた生き方で生きていくことしかできない。もしかしたら他人のアドバイスを実行して賢く生きれば、今より豊かな人生を歩めるかもしれない。だが自分で導き出した考えが正しいという根拠はどこにもないけど、一度しかない人生、自分の手で手探りしながら

時には遠回りをしたり、失敗して歩むことも多いと思うけど、自分の進む道をこれからも自分で見つけていきたいと考えている。私は私なのだから。

(東日本旅客鉄道(株)横浜支社

矢向車掌区 勤務)

富山ライトレールに勤務して

第五十二回生 阿久津 一



私は、平成十七年三月に卒業し、同年四月に富山地方鉄道に入社しました。現在は富山地方鉄道からの出向で富山ライトレールで運転士として勤務しています。

入社してすぐに運転士養成に入ったため、駅名や路線の線形など覚えるのに大変苦労しました。正直、養成中に何度も挫折しそうになりました。私の同期でも何人か挫折して辞めていった人もいます。でも私は、小さいころからの夢でもあった電車の運転士になるという目標があったので挫折せずに頑張ること

ができました。

私が運転士として乗務し始めたのは、富山ライトレールに来てからです。JRの旧富山港線のときは、一時間に一本もしくはは二本と本数も少なくお客さんもそんなに乗っていませんでしたので、開業前は「そんなに乗らないだろう」と軽い考えでした。しかし、いざ開業してみると、今まで経験したことのない人、人、人……この田舎の町にこんなにも人がいたんだと思うくらいの人でした。実際、運転している人、人がいないよりいた方が仕事の楽しさも全然違います。これだけ沿線の住民のみならず、富山市民が待ち望んだ富山ライトレールの開業で、人々の暮らしも変化してきています。

富山ライトレールは第三セクター方式で運営しているので中には厳しい意見も寄せられます。開業当初は特にICカードの取扱いがお客様も運転士も不慣れということもあり電車の遅延が発生していました。今では、お客様のほうも慣れてきて遅延も落ち着いてきています。やはり遅延が発生するとお客様には申し訳ない気持ちでいっぱいになります。

最後に、お客様に安心して電車に乗っていただくには基本である指差確認呼

称の徹底だと思えます。私はいつも運転しているときはいくら眠気に襲われても指差確認呼称だけはしっかりやろうと心がけて運転しています。宣伝になります富山にお越しの際は是非富山ライトレールにご乗車ください。

(富山ライトレール株 勤務)

チャンスは無駄にせず

第五十三回生 土井 貴博



東京交通短期大学卒業生の皆様、いかがおすごしですか。私は、短大を卒業時、就職先がなくしばらくフリー

ター生活を余儀なくされていましたが、ちよつとした縁があり北九州にある筑豊電気鉄道へ八月に就職し、車掌をしていました。筑豊電気鉄道とは北九州の黒崎から筑豊直方間を走るローカル線で昔、炭坑の職員の通勤用に開業した路線で全線専用軌道の割に使用している車両が路面電車用の小型車両。全駅無人

駅で車掌は車内で昔ながらの黒い車掌靴を持って車内を巡回、両替や回数券の発売を行います。おかげで私も小銭の扱いにちよつとした自信を持ってました。その後、一身上の都合で昨年の九月末に退職致しまして、現在では関西の京阪電気鉄道へ乗務スタッフとして入社し、現在に至っております。

車掌としての採用だったので、入社して最初の一カ月は駅で研修になり、京都の中書島駅・丹波橋駅で主に勤務しておりました。そして昨年十二月から車掌としての学科教習が始まりました。年末は駅研修ですとか、車掌の学科教習で大忙しで今年から車掌実務見習いとして電車に乗務しております。自分が考えていた以上にこの仕事の責任の重さを毎日感じながら研修しております。二月から一人で乗務する予定です。

かなり遠回りしましたが、なんとか自分の夢にまた一歩近づく事が出来ました。

卒業生の皆さんの近況はいかがでしょう。か。今日まで自分なりに気付いた事、それは、チャンスは無駄にしてはいけないと言う事です。目の前にあったチャンスにそこで挑戦しなければ必ずあとで残るのは後悔です。自分も京阪の募

集を見た時、前職の筑豊電気鉄道でまだ仕事していたため日程的にかなり厳しい面があり、あきらめようかと考えていました。が、無理して挑戦して現在の姿があります。とにかく挑戦してみてもその後の結果は出てから考えればいいんです。良くなったとはいえやはり就職難が続いている現代です。自分の強い意志を持ちチャンス逃さないように挑戦できる事は挑戦するべきだと私は思います。一度しかない人生、後悔だけはしないように皆さんも頑張ってください。それでは、皆様の御活躍を心よりお祈り申し上げます。

(京阪電気鉄道(株) 勤務)

幼い頃からの憧れ

第五十三回生 北浦 大知



東京交通短期大学を卒業しもうすぐ二年になります。昔からの夢であった電車の運転士への道に一步でも近づきたくこの学校を選

考し、学生生活ではJRの駅で朝のホーム整理・接客の勉強をしました。この時が初めてのアルバイトでもありました。し、将来鉄道と接客のスペシャリストとして働きたいという意欲の源でもありました。

学生生活を終え、地元神戸に戻り阪急電鉄の一員として働く事ができました。入社後、駅業務での基礎知識を学ぶ為講習所で二ヶ月程過ごしました。駅勤務では西宮北口管区に配属となり塚口駅と武庫之荘駅で改札業務を一年間しました。改札業務の他にも、トイレティッシュの補充や集金駅構内でのATMの管理など覚える事が様々で大変でした。そして車掌試験に合格し、京都線・淡路乗務区で現在勤務をしています。

私の所属する淡路乗務区は京都本線にあり、担当する線は主に梅田から河原町までの京都本線四十七・七kmと天神橋筋六丁目(天六)から北千里までの千里線十三・六kmです。最新型の九三〇〇系を初めロマンスシートの六三〇〇系から大阪市営地下鉄六六系など全車種に乗務しています。

車掌は特に不規則な仕事ですので、まず健康、そして時間をしっかりと守れる事、人の心を思いやる事などが特に求めら

れていると痛感しました。また、仕事をしていた感謝の気持ちがある絶えない仕事だと思えます。その日が無事で仕事ができる感謝の気持ち。健康な体で仕事ができる感謝の気持ち。幼い子供が「車掌さんバイバイ」って手を振ってくれ、こっ

ちも元気になる感謝の気持ち。仕事は人生の為のものだから仕事の為の人生ではない！幸せは自分らしくあり続けようとするその先にあるのではないかと思う。人から押し進められる仕事より自分が本当にしたい事、その仕事に出会えた私『だいち』は幸せです。たくさんの経験を今後積み、運転士を目指します。

(株)阪急レールウェイサービス 勤務)



『当たり前』でも『ありがとう』を

第五十四回生 荻野 杏



曲がりなりにも社
会人を始めてから、も
うすぐ一年が経つ。

現在担当はみどりの窓口であるが、年中無休かつ定時運転が当然である鉄道の仕事に就いてみて、「当たり前」を維持することの難しさに気付いた。車両や線路など設備の故障や事故、自然現象など様々な事由で定時運転がいつも簡単に崩れてしまう。これは何も定時運転だけに当てはまるものではなく、人々の日常生活においても十分当てはまるものではないだろうか。

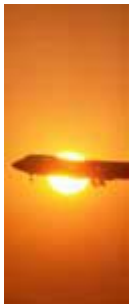
私たちの生活はたくさんの人に支えられている。普段何気なく使っている水も電気も、そこで働いている人がいるから私たちはいつなんどきでも水を飲んだり灯りをつけることができる。もしそこで働く人がいなければ、そこで事故が起きて供給ができなくなれば、今まで当たり前前だと思っていた生活ができなくなってしまう。そう思うと今まで何とも

思っていないかった事こそ大切なものであったと気づく。「そんなこと当たり前だから」と受け流してしまうのは少し虚しい気がする。

社会とは、一人一人が別の仕事をすることで互いを支えていく、いわば相互扶助の関係で成り立っているのではないかとと思う。たとえ自給自足と言えども、衣食住全てを一人でこなしている人間はいないだろう。毎日誰もが他の人を支え、逆に他の人に支えてもらっているのである。

私が仕事をしていて一番励みになるのはお客さまからの「ありがとう」である。仕事として当たり前に行っていることだが、その当たり前のことに感謝の気持ちを持つことが一番大切なことなのではないだろうか。私も何かしてもらったら必ず「ありがとう」を言うようにしたら、自分の気持ちに少し余裕が出てきたような気がする。この世知辛い世の中を明るくするのは、一人一人の「ありがとう」の一言なのかもしれない。

(東日本旅客鉄道株 勤務)



もったいない 捨てずに国際協力

第五十四回生 武田 裕一



昨年の会報で、日本キリスト教海外医療協力会、財団法人ジョイセフ、特定非営利活動法人シヤプラニール、福島県矢祭町の収集ボランティア活動を紹介しました。今年は、マザーランド・アカデミー・インターナショナル(命の等しさ尊さを行動で子供たちに伝える母の会)を紹介します。

マザーランド・アカデミーは、皆様からお預かりした国際協力物資をサハラ砂漠の南端に位置するマリ共和国の山村や難民キャンプに配布する活動に参加している団体です。サハラ砂漠ではシャツ一枚、毛布一枚あればテントの無い砂の上でも、夜の冷え込みを乗り越え、明日があるのに、その一枚が無いため命を失う子供たちがたくさんいます。先進国の中でも最も物が余り最も多くの物を捨てている日本の生活では想像もできませんが、二十四時間飛行機に乗れば到着する同じ地球上に、靴一足シャツ一

枚が人ひとりの命に相当するほどの働きをするところがあります。毎年国連が発表している通り、また最近の報道に見る通りサハラ砂漠の南部地区は世界で最も貧しく支援が必要な地域です。

マザーランド・アカデミーでは、下記に記した品物を国際協力物資として集めています。賞味期限まで五ヶ月以上ある缶詰、缶ミルク、乾パン、缶入りビスケット、米、新品・中古夏冬一般衣料（オーバー、背広、企業制服、子供服を含む）、毛布、絆創膏や脱脂綿等外傷用であり専門的でない家庭常備薬、砂糖、石鹸、文具（ノート、鉛筆、消しゴムは新品のみ）、ベルト、下着（新品のみ）、タオル、タオルケット、夏がけ、シーツ、おしめ、各種カーテン、布地、余り布（三〇センチ角以上）、余り糸、バッグ（布、皮革、ビニール）、ビーチサンダル、靴（ハイヒールは除く）、玩具（戦争、闘いに関連する物は不可）、子供用楽器、凶鑑（絵が多い子供用）、食器（割れない物）、風呂敷、ボール（新品に近い物）、各種ボタン、糸、針、ハサミ、ミシン用糸と針、裁縫用具、レース（スリッパ等も可）、ぬいぐるみ、帽子、ニット帽、カレンダー、水筒。

※ボタンやファスナーがとれ汚れ

やしみが目立つ物、布団、家具、詰襟学生服及びセーラー服の上着、ランドセルは集めておりませんのでご協力をお願いいたします。

協力物資は、年間二〇〜二十五回の受付日に合わせて送付して下さい。送付先、受付期間などのお問い合わせはマザーランド・アカデミー事務局までお願いいたします。初めてご協力いただく方は、本部事務局へ往復ハガキで資料をご請求下さい。お名前・住所の他、「資料請求」とお書き下さい。

〒一四〇・〇〇〇四

東京都品川区南品川五・一六・一四

マザーランド・アカデミー

電話〇三・三四五〇・五八二九

（通話時間は、昼間は港での作業

のため、平日の夜九時〜一〇時のみ）

※この住所は、国際協力物資の受付場所ではございません。申し訳ありませんが、国内輸送費と海外輸送協力金のご協力をお願いいたします。

昨年の会報をご覧になり、使用済み切手、メータースタンプなどを各団体に送付した方、友人、会社の同僚などに紹介した方、ボランティア団体で事務などのボランティアをした方など多くの方々のご協力ありがとうございました。なお、

福島県矢祭町に読み終わった本を寄贈する活動は、全国から四〇万冊の寄贈があり目標冊数に達したため終わりました。

これからも収集ボランティア活動にご協力頂きますようお願いいたします。



SL南房総号 2008.1.26

俟番囁劑晦斯惶

今年度の東交祭を振り返って

太田 恵介



東交祭実行委員長
の太田恵介です。

本学の伝統行事になつてゐる東交祭ですが、今年度も天候に恵まれ、多くの方々にご来場いただきました。

数ヶ月前から着々と準備を進めてまいりましたが、大きな問題もなく当日を迎えることができました。特に前日の準備などは、たくさんの方々の協力とチームワークのおかげで滞ることなく進めることができました。

出し物はたこ焼きなどの食品から、鉄道模型運転会に至るまで様々でしたが、どれも盛況で、それぞれの個性がよく表れていたように思います。食品はどれもおいしそうで、私自身、たくさん買って

は食べていました。訪れたお客様も同じ気持ちだったのではないかと思つていきます。鉄道模型運転会は教室に広げられた広大な線路群を多数の模型列車が走る姿が壮観で、一日中お客様で賑わつていました。短大のシンボルともいえる丸ノ内線も一般に開放され、たくさんのお客様が見学されました。当日は深刻なトラブルも起こらず、無事に二日間の日程を終えられました。

今、こうして振り返つてみると、活力ある参加団体の皆さんと、たくさんのお客様があつて東交祭が成り立つてゐるということに改めて実感します。私自身はその中の一人であるに過ぎませんが、東交祭実行委員長として、今年度の東交祭をみんなで一丸となつて盛り上げて、無事終了できたことは大変嬉しく思います。この東交祭が、学校生活の良き思い出の一つになると思います。

東交祭が来年度、再来年度と続き、ますます活気づくことを期待したいと思います。また、本学への入学に興味を持たれてゐる方々が、本学を選択するきっかけになつてくれればと思います。

最後に、改めてご来場いただいたお客様、協力してくださつた学生・職員の方々に感謝を申し上げますと共に、今後

の東交祭を作り上げていく後輩の方々に心から応援したいと思つています。

(二年次在学中)

仲間の存在

前田 満憲



卒業まで残りわずかとなつて来ましたが、未だに実感が湧きません。これから始まる学生生活に期待し

ながらも、控えている就職活動に不安を抱いていたことがつい最近だったように感じます。それだけ私にとつての学生生活が充実していたとも思います。

私の学生生活で最も大きかつたのは、仲間の存在です。全国各地から学生が集まり、同じ出身地の人がほとんどいない環境でやつていけるかという不安がありました。しかし、話をしてみるとすぐに打ち解け、普段から気軽に話ができる仲になつていました。おそらく、鉄道会社へ向かう同じ目標を持つていたからこそだったと思います。就職活動ではお

互いがライバルでありながら、試験で解けなかった問題を解き合ったり、情報を交換し合ったり励まし合いながら乗り越えて来ました。仲間から内定獲得の報告があった時には、自分のことのように喜び祝福したのを覚えています。

学生生活においても、仲間の協力なしでは成り立ちませんでした。新入生へのオリエンテーションに始まり、五回にわたるオープンキャンパスや東交祭と、企画の段階から様々な意見を交わし、形にすることができました。特に東交祭は、昨年に比べて準備期間が短く駆け足での準備となつてしまいましたが、迎えた当日はそれまでの焦りが嘘のようでした。ここまで来れたのも皆が一丸となつて積極的に取り組んでくれたお陰です。本当にありがとうございます。

交通短期大学で、素晴らしい仲間や先生方に出会い、貴重な経験をさせて頂きました。二年間という短い学生生活でしたが、とても有意義なものとなりました。今は感謝の気持ちで一杯です。卒業後もこのような人間関係を大切にしたいと思います。

(二年次在学中)

会計報告書

平成 19 年 4 月 1 日

(平成 18 年 4 月 1 日～平成 19 年 3 月 31 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	336,205		集会費	113,205	東交祭・幹事懇親会
会費	535,000	5,000 円 × 107 名	事務費	5,362	プリンター・インク他
臨時会費	54,000	東交祭・幹事懇親会	通信費	430,365	会報 31 号印刷発送代 東交祭案内等郵便代等
雑収入	784	利息	渉外費	47,800	会長賞記念品、卒業祝賀会
			会議費	6,626	会報発送作業
			雑費	0	
			繰越金	322,631	
収入計	925,989		支出計	925,989	

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 19 年 4 月 1 日 会計監査 堀 丈夫[Ⓜ]、村越 輝夫[Ⓜ]

棍闘陣纒

▼今号はほとんどの編集作業を、星副編集長が行いました。今まで入力作業は手伝っていたのだといえ、初めてのことで仕事の合間を見つながら大変苦労されたことと思います。お疲れさまでした。次号以降もよろしく！

(編集長 N)

▼バブル期前後に短大を卒業した皆様は、職場での立場が監督職や管理職に移り始めていると思われませんが、入社したころの雇用形態と異なり、非正規社員等を相手にせねばならず、苦労されていると思います。業務に使用する機器類の進歩もバブル期以降は急速に進み、人に使われない方を教える前に自分の事で精一杯な状態となり、これまた苦労されていることと思います。私の周りを見回すとバブル期の同志は先に述べた状況で私を含めて来てこまいですが、遊んでますか？短大時代のノリはまだ残ってますか？なんだか最近バブル期の元気が仕事でも遊びでも無いように思えます。がんばればバブル期組！

(副編集長 H)