

# 東交大同窓会会報

第 33 号

平成二十一年三月八日  
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



同窓会総会に於いて (平成 20 年 9 月 20 日)

## 役員改選のお知らせ

平成二〇年九月二〇日池袋地球飯店において平成二〇年度東京交通短期大学同窓会総会が開催され、同窓会の活性化および同窓会役員の退任申し出による補充を目的とした役員改選等が行われました。

今回の改選では、同窓会発足時から中心的存在として同窓会の基盤を作ってこられた川島一郎氏が退任されることとなりました。また、同じく同窓会発足時より陰に陽に積極的にご活躍された篠崎正人氏も退任されることとなりました。さらに、秋山和瑛氏、朝日信弘氏も退任されることとなりました。各氏のこれまでのご協力に、衷心より感謝申し上げます。新会長には交通新聞社でご活躍され、現在交通新聞サーブिसに勤務されている半沢貞夫氏が選出されました。そして、以下のように平成二十一年度以降の役員体制案が承認されました。

併せて、同窓会会則第七条第三項および補則第四項について、豊昭学園の平成十九年度以降の会計処理上、同窓会の会計処理状況を学園が管理し、学園として会計監査人に報告する必要が生じてきました。これにより、同窓会より二名選出している会計担当以外に、会計を補佐する学園側担当者(東京交通短期大学事務局員)を会計補佐者として認めることとし、平成二十一年度より改正することも承認されました。

主な改選後役員は次の通りです。  
会長 半沢貞夫 (十五回生) 新任  
副会長兼編集長 西形伸次 (三十二回生) 重任

副会長 天野博昭 (六回生) 重任  
書記 高橋千早 (二十八回生) 重任  
書記 湯川信久 (四十一回生) 新任  
会計 小林好富美 (十三回生) 重任  
会計兼副編集長 星 昭 (四〇回生) 新任

会計監査 堀 丈夫 (一〇回生) 重任  
会計監査 村越輝夫 (十三回生) 重任  
幹事兼編集委員 岡 幸雄 (四十三回生) 新任

幹事 各卒業年次に数名  
顧問 新井山勝弘 (初代会長) 重任  
顧問 鈴木靖男 (二代会長) 重任  
顧問 川島一郎 (四代会長) 新任

## 東京交通短期大学の

## 発展を願って

同窓会長 川島 一郎



私たちの母校、東京交通短期大学は今年創立五十七年目になります。今春も間もなく卒業式が挙行され、第五六回生が巣立ち、卒業生合計は三五〇〇名にもなります。

この間に卒業した方が各分野で活躍しており、特にJR各社や各私鉄、運輸、観光の分野で活躍しております。現在、憧れの車掌や運転士、バスガイドになり乗務している方や、重要な輸送司令部や旅行業部門、車両や設備メンテナンス部門、また人事、経理等の管理部門、助役、駅長などの管理者などでも多くの方が活躍しております。歴史の長い学校であり、首都圏ばかりでなく、名古屋鉄道、天竜浜名湖鉄道、富山ライトレール、阪急電鉄、筑豊電鉄、井原鉄道、しなの鉄道、富山地方鉄道、遠州鉄道、松本電気鉄道など、全国各地で卒業生が活躍しており、近年は特に全国への広がりを感じています。

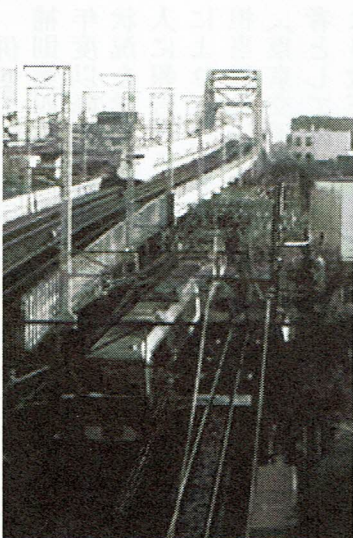
私の在学時は、夕方からの夜間の短大であり、現職の鉄道職員、自衛隊員、看護師などの泊まり勤務の方や、日勤者・高齢者などが混在し、多彩な業種・年齢層の学生がおりました。私は昭和四十一年に卒業しましたが、短大経営としては厳しい時代でした。その頃の一〇年間は非常に厳しく、卒業生が僅か二〇数人の年もありませんでした。そこから三〇数年経っており、学校側や先生方の涙ぐましい努力の結果、一〇〇名前後の卒業生を維持してきております。しかし、近年は少子化により高校卒十八歳人口は減少が続き、平成二〇年は一二〇万人と四〇年で二分の一に減りました。また、就職希望者は減り、進学が五五・三%に達し、六十六万人余の受験生を数多い四年制大学や専門学校等が競争で募集活動を展開しております。我が校も例外でなくここ数年苦戦しながら入学者を確保しております。昨年から田中宏司学長のもと着実に発展への布石を打っておりますが、我が国で唯一の交通を専門とする誇りある東京交通短期大学の維持発展のため、同窓生の皆様の応援をお願いいたします。

本同窓会は、東交大創立二〇年で卒業生が少なく厳しい時代に有志が結束し、昭和四十八年に設立され三十六年になります。初代会長の新井山勝弘氏をはじめ、鈴木靖

男氏、白井仁三氏と続き、白井会長からバトンタッチしたのは平成十一年秋でした。私は、同窓会設立当初から、会員名簿の維持管理、会報編集などを行ってきており、会長となっても引き続き皆様の協力を得ながら、地味に同窓会を維持継続してまいりましたが、この年度末をもって同窓会長を半沢貞夫氏（第十五回生）にバトンタッチいたします。長い間のご協力ありがとうございました。新会長は交通新聞社を退任後、現在、交通新聞サービス（株）制作部長として活躍しておられ、母校の特別講義にも毎年登壇しておられる職見の高い円満な方です。皆で応援して、東京交通短期大学同窓会を維持発展して頂きますようお願いいたします。

（東日本鉄道OB会）

東京地方本部 勤務）



## 東京交通短期大学と私

次期同窓会長 半沢 貞夫



「国境の長いトンネルを抜けると。そこは雪国であった。」  
ご存知ノーベル賞作家川端康成の小説『雪国』の冒頭です。続いて「そこには鉄道の官舎らしいバラックが建ち並んでいた」とあります。雪国でも特に雪の深い、上越線「土樽駅」です。

父が国鉄職員だったため、この駅近くの官舎で育った私は、中学二年の時にドツと下車するスキー客のきつぷ集札の応援に駆り出されたのを皮切りに、その後も駅や保線、通信などのアルバイトを経験し、以来鉄道の魅力に取り憑かれ、将来は国鉄にと夢をもちました。それが東京交通短期大学への入学の動機となりました。

上野にある東京芸術大学に勤めながら、勤務終了後の短大への通学は決して楽なものではありませんでした。しかし、学校では、鉄道・交通教育に熱心な先生方や、国鉄職員はじめ、営団地下鉄、東京都交通局、西武、小田急、東急、京成、京王など

首都圏を網羅する鉄道会社に勤める学友に恵まれ、志を共にする者同士の語らいは、学校生活を楽しいものにしてくれました。

卒業後は、故郷の国鉄新潟鉄道管理局に就職という当初の希望を一八〇度転換、東京に残り交通新聞社に就職と同時に、経営総論をご教授頂いた亀川俊雄先生のご推薦をいただき東洋大学の二部で学ぶことが出来ました。爾来四〇年、交通新聞社で主に出版関係の仕事に従事、その間、短大より特別教養講座のご依頼を賜り、経験談を述べさせて頂く機会を与えられました。講義の都度「交通図書賞」の話しをさせて頂いていますが、三十三回を数える同賞には、経済・経営、技術、一般の各部門全体で毎回一三〇冊ほどの応募があり、このことは月一〇点もの交通に関する書籍が発行されていることになり、改めて鉄道・交通の関心の深さを感じるとともに、わが国唯一の交通大学である、東京交通短期大学の卒業生としての誇りを持ち、いつかは短大に恩返しをと常々思っていました。

昨年秋、川島前会長よりバトンタッチのお話を頂きましたが、同窓会活動には余り協力できなかった私には余りにも重責であり大変戸惑いましたが、同窓会の発展は母校の発展でもあり、恩返しでもあるとの考えに立ちお受けいたしました。三十六

年という長い同窓会の歴史を育てて頂いた皆様に感謝申し上げます。これからも同窓生の皆様と共に盛り上げて行きたいと思えますのでご協力をお願い申し上げます。  
(交通新聞サービズ株式会社 勤務)

## 小林 好富美さん

瑞宝単光章 受賞

同窓会役員、小林好富美氏（会計担当、第十三回生）におかれましては、平成二〇年秋の叙勲で、長年の職務精励に対しまして瑞宝単光章の荣誉に浴されました。  
謹んでお祝い申し上げます。

## 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。  
〒一七〇一〇〇一

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

## 本学の持続的な発展を目指して

学長 田中 宏司



本学は、学校法人豊昭学園の短期大学として、“教育”という社会の「公共性」のある事業に対して、五六年間絶え間なく真正面から取り組み発展してきた。歴代の学長をはじめ教員・職員は、様々な制約を受けながら、何とかやりくりして本学の伝統を守って来ている。

学校教育法が平成十五年四月に改正され、平成十六年度から第三者評価の実施が義務付けられた。これを受けて、本学も平成十六年度から七年以内に、評価を受けることが義務付けられたことから、評価機関である短期大学基準協会に対して、「二十一年度に申し込み、二十二年度に第三者評価を受ける」こととなる。対象年度は、平成十九年度、二〇〇〇年度、二十一年度の三年度である。

すでに準備を開始しているが、「第三者評価基準」という視点から分析すると、本学は「本来のあるべき姿」として不十

分な事柄が目につく。これまで本学の運営が、学園と本学のいわば“内輪の運営”であったが、今後は、“第三者評価の視点を組み入れた運営”へとパラダイム・シフトを図らなければならない。

そのためには、主に次のような取り組みを行っている。

(一) 建学の精神、教育の理念等の見直しと周知徹底

・建学の精神、教育の理念、教育の目的・目標を明確化して、教員・職員、学生の全員に配布するとともに、周知徹底を図っている。

(二) カリキュラムの見直しと専任教員の補強

・カリキュラムについて、①企業が求める優秀な人材を育成する、②基礎学力の向上を目指す、③学生と時代のニーズを考慮して、科目の増減を行う、④専門科目の各論を、原則として、通年から半期科目とする、という四原則のもと、全面的に見直しを行っている。

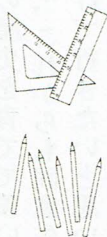
「短期大学設置基準」によると、本学の専任教員は「一〇名」と定められている。本学としては、近年専任教員の増加に努めているが、平成二十一年度には、不足分を補強しなけ

ればならない。

(三) 学生、教職員、同窓会、地域社会等と連携した教育環境の整備

・本学にとり、最も重要なステークホルダーは誰か？それは、学生、教職員、同窓会、地域社会、大学関係団体、行政等である。そこで、本学としては、重要なステークホルダーに対して適切な対応を図る必要がある。特に、卒業生が社会で活躍することこそが、本学に対する社会からの信頼を高めているとの認識から、同窓会との連携を深めることが重要である。

本学としては、理事会とも密接な連携をとりながら、同窓会を通じた卒業生の様々な意見を参考して、全国唯一の交通短期大学として、“交通関係”に特化するとともに、社会の要請に応じて有意な人材を送り出すために、最善の努力を果たす必要がある。本学は教職員一丸となつて、持続的な発展のために、同窓会との連携と協働を推進することをはじめ、さまざまな創意工夫を行う覚悟である。



## 平成二〇年度学事報告

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、平成二〇年度の学事について簡単に報告させていただきます。

## 一. 新・退任教員について

平成十九年度をもちまして、渡邊一治学長が退任されました。渡邊先生は、短大で長年にわたり、法学・民法ゼミを担当されて教壇に立たれると共に、平成十二年に副学長、平成十七年から学長に就任され、学園の顧問弁護士としても学園・短大の発展のために尽くされました。又、平成二〇年度をもって、沼田憲治学長が退任されることになりました。沼田先生は平成二年に本学に非常勤講師として赴任されてから、平成九年に専任講師として勤務されました。その後、平成十三年に助教、平成十七年に教授に昇格されると共に、学長に就任され、現在まで本学の改革に尽力を尽くされ

ました。先生の退任は短大にとっても大きな損失であると共に、個人的にも長年にわたり勤務を共にしてきた先生の退任は非常に残念です。同じく、平成二〇年度をもって、旅行業務論Ⅰ担当の石川茂巳先生が定年により退任されることになりました。先生は福地利司先生の後任として、平成十四年度から六年間にわたり同科目を担当されると共に、「旅行業務取扱管理者」試験の合格率の向上に寄与されました。三人の先生方の短大へのご功績を称えると共に、今後のご健康とご多幸を心よりお祈り申し上げます。

渡邊先生の退任に伴い、今年度から、田中宏司先生が学長として就任されることになりました。田中先生は、四〇年近くの長きにわたり日本銀行に勤務され、立教大学をはじめとした数多くの大学で教鞭をとられた後、今年度より本学の学長に就任されました。先生のご専門は企業倫理の分野であり、この分野で数多くの著書・論文を発表されるとともに、多数の学会、内閣府の委員会の長として精力的に活躍をしておられます。短大においても、長年培われたご経験を生かされてのご活躍を期待したいと思います。

## 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、四月に入学式・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、一〇月に豊昭学園創立八〇周年記念式典・昭和鉄道高校と豊島学院高校との合同の芸術鑑賞教室（練馬文化センターにてジャズ鑑賞）・専門ゼミ説明会、十一月に交通見学会（鉄道博物館見学の後、真岡鉄道にてSL乗車体験）、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

二〇〇九（平成二十一）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、基礎科目の充実を主眼点としてカリキュラムの見直しを行いました。

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。

## 就職(進路)室たより

就職(進路)室長

佐藤 勝治  
桑原 賢二

同窓会員の皆様、い  
かがお過ごしでしょう  
か。今年も同窓会報の  
原稿執筆の時期を迎え、  
一年の早さを痛切に感  
じております。

さて、ご承知のとお  
り、サブプライム問題  
に端を発した世界不況  
の影響は日増しに拡大  
の一途をたどっており、底が見えない状  
況であります。その影響によって、世界  
的な消費の急激な落ち込みから、昨年末  
の派遣・契約社員の契約打ち切りは言う  
に及ばず、年明けからは自動車・電機産  
業を中心に正社員の整理にまで及ぶ事  
態となりました。昨年、この原稿を執筆  
していたころには予想だにしないよう  
な状況であります。

また、新卒者の「内定取消し」も社会  
的問題となりました。本学の学生が目指  
していた鉄道関連企業は、世界不況前の

六月前後には採用試験が一段落してお  
り、一般的に経営が安定しているため、  
幸い本学の二年次学生には内定取消者  
はおりませんでした。

このような状況の中、今年の卒業生の進  
路状況ですが、鉄道企業の採用試験時期が、  
雇用環境悪化前であったため、昨年度以上  
の内定を得ることができました。

こ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、昨年度入学生(今年度卒業生)  
から、従来のセミナー形式から、正課授  
業に組み入れ、講義カリキュラムからも  
総合的な就職(進路)支援を実施したと  
ころであります。総括的な就職対策・指  
導を「キャリア形成論」として桑原が、  
処理能力対策を「キャリアアップ実践」  
として、佐藤が担当して参りました。

正課講義移行後、初年度である今年度  
の就職状況は、新たに伊豆急行や北越急  
行、上田電鉄、秩父鉄道など地方鉄道へ

の新規採用が続々決まり、就職・進学希  
望者五十七名(昨年六十四名、七名減)  
中、交通関連(鉄道業・バス事業者等)  
企業へ四十六名(昨年同時期四名増)、  
一般企業へ三名の内定者を送り出すこ  
とができました。(二月一〇日現在)

卒業生数が減少する中において、メイ  
ンの交通関連企業への内定者数が増加  
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(東京支社)一名

(昨年七名)

☆JR東海二名(昨年実績同数)

☆JR貨物

関東支社一〇名(昨年五名)

東海支社二名(昨年内定無)

☆東京地下鉄(東京メトロ)六名

(昨年七名)

☆小田急電鉄一名(昨年内定無)

☆京成電鉄一名(昨年内定無)

☆東京モノレール一名(昨年内定無)

☆関東鉄道一名(昨年内定同数)

☆秩父鉄道一名(昨年内定無)

☆東海交通事業一名(昨年内定同数)

☆上田電鉄一名(昨年内定無)

☆伊豆急行一名(昨年内定無)

☆天竜浜名湖鉄道一名(昨年内定無)

☆北越急行一名(昨年内定無)

☆富山地方鉄道一名(昨年内定無)

☆東京都交通局(協力会)三名

☆京急ステーションサービス三名 (昨年六名)

☆東武ステーションサービス三名 (昨年一名)

☆多摩都市モノレール一名 (昨年一名)

☆小田急トラベル四名(昨年二名)

さらに、三名(昨年七名)が四年制大

学等への編入学を決めております。

さて、本年度の採用試験、特に鉄道企

業においては激戦となることが明白で

あります。大学生の就職希望企業ランキ

ングでも、安定企業として鉄道企業が上

位に入り、本学の学生にとっては試験の

年となることを覚悟して挑まなければ

なりません。

雇用情勢の悪化により採用数の減少

も避けられず、現実には合同企業説明会参

加の企業から採用見合わせの通知が届

いているという一年次からの話も、これ

を裏付けております。

鉄道企業に限らず就職試験対策は、早

期対応がキーになることは言うまでも

ありません。しかし、今年は特に一般常

識(筆記試験)の「四年制大学生」に対

しての戦術、戦略、対策如何によつて勝

敗が決すると言つても過言ではないと思

慮しております。それに即応した就職

(進路)指導体制を、さらに充実して参

り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

り三〇名近く増えております。しかし、

これまでと同様、目が行き届く指導が出

来るよう、また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、心より願

い申し上げます。

### 入試便り

学科長 沼田 憲二



をご覧ください。

本年も入試関係のご報告をさせていただきます。最初に過去七年間の入試状況を示すデータ(下記表示の別表)

	AO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	81	80	23	23	26	9	130	112	111	1.16
H21	90	86	20	20	3	3	113	109	108	1.03

注：平成 21 年度は一般・社会人入試第一期(二月時点)までの数字

さて、昨年は四年ぶりに三桁の入学者を確保できたことをこの場で報告させていただきましたが、平成二〇年度入試の最終結果は志願者一三〇名、合格者一一名で、結局辞退者一名を除いた一一名が昨年四月に入学いたしました。志願者の増加（前年度比四〇名増）もさることながら、辞退者がわずか一名しか出なかったことが大きな特徴といえます。これはすでに前年度から見られた傾向であり、昨年も指摘しましたように、年五回のオープンキャンパスや毎週土曜日の体験入学会において、受験希望者一人ひとりにきめ細かく説明し、小規模校である本学の「面倒見の良さ」を地道に訴えてきた努力が着実に実を結んだものと自負しております。また、この二年はオープンキャンパスを学生会の主催とし、在学生が前面に出て参加者と直接触れ合う機会が多くなったことも功を奏したと思われ、オープンキャンパス参加者が一番見たいのは在学生の様子だというアンケート調査もあります。実際に本学に来てもらって学校の雰囲気を感じてもらい、「この学校なら」と思ってもらうこと。パンフレットやHPを見ただけでは分からないこうした「生の情報」を提供することが、オープ

ンキャンパスや体験入学会の狙いです。平成二〇年度入試ではA〇入試を八回に増やした結果、A〇入試受験者が入学者の七割を占めるようになりました。この事実を見ても、オープンキャンパス（体験入学会）→事前面談→A〇入試受験という流れが完全にできあがったことを窺わせます。ともかく一一一名の入学者を迎えた今年度は、久々に三〇一教室が満杯になるのを見た年でもありません。

次に、平成二十一年度入試についてです。今年も昨年から志願者増加の流れを受け、現在までほぼ順調に来ております。一般・社会人入試をあと二回残した現時点で、志願者一一三名、合格者一〇九名、辞退者一名、入学予定者一〇八名（未手続き者六名を含む）という状況です。次年度入学者MAXは一〇九名で、数字上はあと一名しか取れないことになり、二月の二回の入試合格者の中には四大を併願している者が数名おり、さすがに辞退者が二、三名出ると思われ、残る二回の入試で微調整した上で一〇九名を確保したいと考えております。

さて、今年の入試結果を私なりに分析してみますと、まず、志願者数の安定的

確保ができたことが挙げられます。試験日の設定を好調だった昨年をほぼ踏襲する形にしたところ、各回の志願者数はまさに昨年をなぞるように推移し、現在のところ一一三名となっています。年が明けてからやや鈍ったため、昨年の一三〇名には及ばないと思われ、それでも入学者が一〇〇名に達しなかった平成十七年度から十九年度の三年間はもちろん、ちょうど今年が目標数である一〇九名の入学者があった十五年度の一一六名も上回りそうな勢いです。一方、補助金の関係で、定員を上回る最大入学者数は年々下がっていますから（以前のように一二〇名を入学させることはもうできません）、要するに、それだけ志願者数と合格者数の差がある程度出る「倍率のある入試」になっているわけです（現在のところ、不合格者は三名）。この卒業する二年次生もそうですが、不合格者がほとんど出ない「全入」時代が長らく続いていましたので、二年続けて倍率が出たことは特筆すべきことだと思われ。

入試の種類別に合格者の内訳を見てみると、まず導入四年目を迎えたA〇が八十六名と、入学者の七割を占めた昨年をさらに上回って八割近い数字になっ



ています。個人的にはこれ以上 A O 入学者が増えるのはどうかと思いますが、A O 入試の存在が志願者増加の原動力となっていることは疑いようのない事実ですし、面接だけですむ A O は受験生にとっても魅力的な入試に違いありません。次に、推薦は昨年より三名減りましたが、なんとか二〇名を確保しました。特に、専門科・総合科推薦で九名の受験者（昨年比二名増）があったことは、二年目を迎えたこの推薦入試が定着しつつあることを窺わせます。今後、工業高校など普通科以外の高校生に対する受け皿としてさらに期待したいところで、一般・社会人入試に関しては、まだ三分の一が終了したばかりなので結論を急ぐことはできませんが、今年の一一般期は三名・表をご覧になればお分かりのように、ここ数年の一般入試の凋落ぶりは火を見るよりも明らかであり、やはり昨年が例外的だったと言わざるを得ません。一昨年から一般と同時に実施している社会人入試にいたっては、いまだに受験者がゼロという有様です。入学者が一〇〇名に届かなかつた三年間も高校現役生の入学者はそれほど減っていません。今後は、社会人の掘り起こしは、今後本学が末永く存続するため

には必須の課題だと言えます。

一般・社会人入試を活性化するために、これはあくまでも私見ですが、学力試験を課し A O や推薦との差別化を図ることも考えられます。あるいは、現在はすべての入試受験者を対象にしている「特待奨学生」も、学力試験を課した「特待生入試」として募集することも考えてもいいかもしれません。現在でもごく少数ながら一般入試で受験したいという高校生もおり、彼らは四大との併願を考えています。四大に行く力はあるけれども、一方で、鉄道にも就職したい。そういうモチベーションの高い彼らに二年で就職でき、特待生としての経済的負担も少ない制度は少なからず魅力的ではないでしょうか。多様な入試は文部科学省が求めていることでもありますが、その意味では、今多くの高校生が受験するセンター試験を活用することも一つ有力な選択肢となると考えます。ともかく、A O 入試が完全に主流になった今、どうしても東京交通短大に入りたいという「コアな」入学希望者とは別に、第一志望ではないけれども鉄道員になりたいという夢を捨てきれない、あるいは普通に四大進学を考えていたけれども自分の実力をこの短大で試したい一

そんな優秀な学生を呼び込む策が求められている気がしています。これにより、高校の先生の勧めで、あるいは、先輩が入学しているからという理由で推薦入試受験を希望する人たちとも棲み分けができるのではないのでしょうか。

いずれにしても、広告費を贅沢に使えない本学の場合、説明会や高校訪問等を通して、全教職員が地道に汗をかいていくしか術がありません。そうして体験入学に来た人たちに本学の「手作り感」の良さを知ってもらうことです。いつものお願いですが、同窓会員の皆様におかれましては、本学の入試・広報活動に対するご助言、学生募集へのご協力をお願いする次第です。

最後に、私事になりますが、この三月をもちまして退職することになりました。非常勤講師として七年、専任教員となつて十二年。交通とは縁もゆかりもなかった私がここまでなんとか勤めてこられたのも、周りの教職員、学生たち、そして同窓会の皆様のおかげと、感謝の気持ちでいっぱいです。卒業してから何度となく会いに来てくれた卒業生たちには、どれだけ励まされたかわかりません。どうもありがとうございました。

## 平成 21 年度 特別教養講座カリキュラム

前・後期共 (土) 13:10 ~ 14:40

(敬称略) \*は本学卒業生

開講日	講演者	テーマ
4月11日	注金ピカ先生 拓殖大学客員教授	常に夢と希望を
4月18日	青木 栄一 東京学芸大学名誉教授	池袋・新宿・渋谷-鉄道をつくった副都心
4月25日	齋藤 順治 JR東日本グリーンパートナーズ(株)取締役社長	JR 東日本グループの現状
5月 9日	*阿部 敏彦 本学名誉教授	雑学を知る
5月16日	荻原 俊夫 (株)東急テクノシステム常務取締役 交通事業本部長	鉄道技術者としての経験から
5月23日	森田 喬 法政大学デザイン工学部教授	地図に見る交通
5月30日	*遠藤 ユウキ フリーライター	痕跡探し-廃線跡など
6月 6日	平田 一彦 東武鉄道(株)取締役財務部長	都市鉄道をめぐる経営環境
6月13日	櫻井 寛 鉄道フォトジャーナリスト	世界の鉄道遺産 2009年現在, 5件, 6鉄道, 1駅
6月20日	*瀬賀 政一 東日本旅客鉄道(株)御茶ノ水駅駅長	安全・安定輸送の確保について-お客様に安心を提供するために
6月27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
7月 4日	鈴木 順一 本学名誉教授	「鉄道復権」の時代をどう生きるか
7月11日	前田 悦子 駿河台大学経済学部准教授	少子高齢化社会と年金
7月18日	ダンゴ・ルベシ・クマル 武道家	日本の心「武士道」
7月25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
9月26日	近藤 節夫 著述業	現場から真実をつかめ!
10月3日	注床下の仕掛け人 鉄道関連機器メーカー技術者	オリエント急行来日のはなし
10月10日	神立 哲男 日本貨物鉄道(株)執行役員 業務刷新部長	鉄道貨物輸送の現状
10月17日	小林 末男 拓殖大学監事	人間尊重のコミュニケーション
10月24日	*半沢 貞夫 交通新聞サービス(株)制作部長	本を作る-企画から出版まで
10月31日	須田 文男 (株)ルミネクリエーツ課長代理	現場力・現場が仕事の最前線-良くも悪くもお客様に評価される
11月 7日	君島 光夫 アジア航測(株)技術顧問	環状地下鉄の成立過程
11月14日	*川島 一郎 東日本鉄道OB会 東京地方本部専務理事	元気な JR 東日本グループ
11月21日	未 定	
11月28日	秋山 智美 秋草学園短期大学非常勤講師	JR山の手線内にあるデパートの多言語調査から
12月 5日	小山 徹 埼玉大学客員教授	電気鉄道およびLRTのパラダイム・シフト
12月12日	予 備 日	
1月 9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	最新のセンシング技術とその「しくみ」
1月16日	佐藤 美知男 交通文化振興財団専任学芸員	学校と鉄道-学割と修学旅行の歴史
1月23日	湯田 聡 関東バス(株)運輸部営業担当部長	「路線バス」の素晴らしい世界へ!

※ 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13日と7月25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 2 1 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 (亀川)	歴史学 A/B (安彦)	観光関係 法規(前期) (森住)	法学 A/B (松岡)	月	鉄道経済論 (前期) 航空論 (後期) (秋葉)	交通論 ゼミ (秋葉)	企業倫理/ 交通の社会的責任 (田中)	
		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)		経営管理論 (前期) (安彦)	交通経営論 ゼミ (亀川)	海運論 A/B (山岸)	
キャリア 形成論 A/B (桑原)	キャリア アップ 実践 A/B (佐藤勝)	環境科学 概論 A/B (中村)	鉄道 システム論 A/B (川津)	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)
			心理学 A/B (兼高)				観光 研究ゼミ (小池鉄)	観光事業論 (前期) サービス産業 論(後期) (小池鉄)
基礎ゼミ II (岡本)	観光地理 A/B (森住)	旅行業務論 (森住)	英語 I (小池知)	水	鉄道運転論 A/B (川津)	交通需要論 (後期) (岡本)	簿記論 A/B (佐藤良)	
哲学 A/B (篠原)	鉄道数学 II A/B (蔵野)							
鉄道数学 I A/B (蔵野)	基礎ゼミ III (守屋)	基礎ゼミ I (松岡)	ホスピタリ ティ論 A/B (石隈)	木	中国語 A/B (謝黄)	交通関係 法規(前期) 経営法学 (後期) (松岡)	観光プラン ニング実践 II (前期) (佐藤勝)	欧米文化論 ゼミ (小池知)
	基礎ゼミ V (佐藤勝)	基礎ゼミ VI (桑原)					交通情報論 (後期) (守屋)	コンピュータ 実習 III (守屋)
観光学概論 A/B (井上)	交通概論 A/B (秋山)	基礎ゼミ IV (桜井)	体育実技 A/B (山市)	金	交通史 (後期) (桜井)	情報システ ム論 A/B (井関)	コンピュータ 実習 II (井関)	コンピュータ 実習 I (花山)
		自然科学 概論 A/B (佐藤信)			交通判例 分析ゼミ (松岡)	旅行論ゼミ (井上博)	都市・地域 交通論ゼミ (秋山)	物的流通論 A/B (古井)
特別教養 講座 A/B (13:10 ~14:40)	経済学 A/B (長谷川)	英語 II (小池知)	英語 III (小池知)	土	鉄道施設論 A/B (川津)	交通技術論 A/B (樋口他)	社会政策 研究ゼミ (長谷川)	交通環境論 (後期) (桜井)
	観光関係 法規(後期) (森住)	統計学 A/B (岡本)						

## 会員解放区

### 創造性(卒業生に贈ることば)

第三回生 鈴木 靖男



創造性を満たされない人間は、その欲求を様々な形に変えて吐き出す。時として、反社会的な行動に転化する

事が最近多くなっているように思われる。利己的な残忍な人間と化して行く、自分を取りまいて何らかの不都合な状況にその欲求不満のすべての原因を投影して自分を納得させようとする。創造性とは、自分が自分の生きがいを作り出すことであり、仕事を達成し、それが正しく評価されることである。それを他人や自分の置かれている環境のせいにしたところで、自分で自分の生きがいを作り出す能力のない人は、他人が解決しているものでも解決できないのだということを知ることであり、このことは、自分にやる気

がなければ何も解決できないのだということを知ることである。

それでは、人間はどんなときに生きがいを感じるのでしょうか、それはいかに生きるべきかという命題に解答を与えられたとき、つまり人間としての務めを仕事を達成し、それを適正に世の中から評価されたときであると思う。

卒業生の皆さん、各企業は皆さんの健全な身体と、能力を待ちこがれている。学生の皆さん、卒業おめでとう。卒業後も、楽しさ、苦しさ、悩みなどを語り合うことが二年間共にしてきた友情を忘れないでほしい。

共に頑張ろう。

なお卒業後大事な事は、国内ばかりでなく国外旅行をして、日本と、国外の比較を知ることだ思う。会報三十二号に今回会長になられた半沢会長が、私同様スキーの指導資格を持ち、国外にも旅行されています。

私も、今までシンガポール、バンコク、スイス、スペイン、フランス、中国、台湾大学に短大の先生方と、台湾海洋学院、国立大学、国立交通大学を研修視察している。又国鉄勤務中は、国鉄体操指導員に指名され、会長同様スキー指導員資格も取得している。

### 卒業してから半世紀 (五十二年経過)

第四回生 大木 美一



ふるさとの山に向ひて言ふことなし  
ふるさとの山はありがたきかな

(啄木)

昭和三〇年、笈を負うて盛岡から上京し東交短大の門をくぐりました。往時について半世紀を振り返るとき、

盛岡く上野間(五三一km)を特急での所要時間は約十一時間も揺られての旅路、現行の東北新幹線(はやて)を利用すると二時間三〇分で到着します。なんと八時間三〇分も短縮された現実には隔世の感を覚えます。田舎育ちのポット出が東京の生活に戸惑いもありましたが不安の船出となりました。昼間の激務にもかかわらず、疲労の素振りも見せず、冷暖房の設備もない教室で、熱心に講義をうける学友の真摯な姿は鮮烈な想い出として、脳裏をよぎります。苦難のドイツ語、空腹時のコッペン等々よく頑張ったと感慨また一入です。小生奨学金を戴いての二年間、懸命の努力で卒業

証書を手にした時の感動が沸々と甦ります。

国鉄に入社以来、貨物畑一筋に務めあげました。非現業に転じ東鉄営業部貨物課、国鉄本社貨物局と勤務し、昭和六〇年もの言わぬ貨物営業業務にピリオドを打ちました。

それ以後も貨物系の子会社に十五年間お世話になり、役員の末席に名を連ね古希を節目に職を辞しました。退職後の余暇に短歌と書道を学び脳に適度の刺激をあたえながら、体力維持に月二回程、グリーンで汗を流しています。なお地域社会に多少でも貢献したいとの思いが、千葉県山武市（人口約六万人弱）でボランティア連絡協議会の副会長の任にあり、四年を数えます。また傾聴ボランティア活動に参加、特養老人ホーム等を訪ね、認知症・高齢者の方々に寄り添いジックリ話を聴いています。

母校、益々のご発展を念じます。  
傘寿を迎えて一首

やそじざか  
八十路坂加齢にめげず越えゆかん

明日を見つめてゆるりと歩む

(美一)  
(編集委員注) ご本人のご希望で一部、小文字になっています。

### 同窓会役員退任するにあたって

副会長 (第五回生) 篠崎 正人



同窓会の皆様にはお元気で御活躍のことと大慶に存じます。

この度、川島会長様と副会長の小生は今期をもちまして役職を退任いたします。やぐたたずの私儀でしたが、皆様の御支援をいただきまして、何とかこの任を全うすることが出来ました。誠に感謝の念にたえません。有難度うございました。

思えば同窓会は昭和四十八年に設立され、三十六周年となりましたが、創設の経緯は初代会長新井山先生はじめ現会長の川島氏、私を含め七名で当時の国鉄(現JR)代々木寮に集まって、真夏の暑いさかり、蚊にさされながら同窓会設立の相談をいたしました。亀川理事長、中川学長、鈴木事務局長の御承認をいただき本校同窓会が設立され、現在に至っております。

昨年一〇月には学園八〇周年記念式典が行なわれ、当日はホテルメトロポリタンに於いて多数の来賓をお迎えし、盛大に開催されました。この伝統ある学園が今後共、

若い皆様方によって益々発展されることを節に祈念申し上げます。簡単ではありますが、御挨拶といたします。ありがとうございます。

### 今日この頃

副会長 (第六回生) 天野 博昭

昨年後半から今年にかけて百年に一度といわれる経済危機に見舞われ、深刻さを増している今日この頃です。特に雇用危機は現役の方、在校生の方にもいろいろな面で影響をうけているのではと心配しております。一日も早く不況を脱し本来の元気な日本の姿に戻ってほしいと心から願っております。

私事では定年まで勤務していた富士急行の東交会では毎年秋に石和温泉に一泊し翌日はゴルフという日程で親睦を深めております。

三年前のゴルフコンペではホールインワンを達成し一生の思い出として記憶に残っております。健康のためにこれからも月一度位はプレーしたいと思っております。月日の経つのは早いもので二人の孫娘が大学、高校にそれぞれ進学し今はパソコ

ンなど教えてもらおうことの方が多く立場が完全に逆転しております。

私が東交大へ通学していた時代は都電が各方面に走り東京での最初の勤務地、丸ビルも今は生まれ変わり超高層ビルになり当時の面影はありません。学校も当時の建物ではなく、新しくなり、夜学で学んだなつかしい校舎がかすかに思い出されます。四〇年余勤めた会社勤務の終盤不慣れな広報担当時に冬季五輪の銅メダリストのスピードスケートの橋本聖子さん(現参議院議員外務副大臣)、まだ現役として次のバンクーバー五輪を目指す岡崎朋美さんなどTV、新聞などで活躍している姿をみると当時身近で接していた私としては思わず元氣と勇氣をもらっています。私も今年は「年男」牛歩のごとくゆつくりと地に足をつけ、健康第一、日々を過ごしたいと思っております。

最後に東京交通短期大学の益々のご発展と同窓会の皆様方のご多幸とご健勝を心からお祈り申し上げます。

(付記)平成二〇年度富士急東交会懇親会の様子です。

後列右より天野博昭(本人)、小林正夫(第十四回生)、宮沢健一(第十三回生)、浅川文人(第十三回生)、前列右より川崎勝信(第一〇回生)、井上康彦(第三



外に翌日のゴルフでは二名参加があり、平成二〇年度は総勢十一名でした。

(王子経理専門学校 講師)

気になる言葉

「ご苦労さま・お疲れさま」

第一〇回生 堀 丈夫



最近麻生首相が、漢字が読めない「詳細(し

ようさい)・踏襲(とうしゅう)・未曾有(みぞう)・頻繁(ひんぱん)

ん)を「ようさい・ふしゅう・みぞう・はんざつ」と読み「KY」トリプ

ル(漢字読めない・空気読めない・解散時期読めない)と報道され話題になっているが日本語は、難しい。私は気を付けているがこの年になると注意をして教えてくれる方もいない。

先日出向いた事務所では若い社員から「お疲れさまです」と迎え入れられた。これから彼と共に仕事をし、結果として疲れるかもしれないが、まだ仕事をしたい。私に「お疲れさま」とはどういうことなのか。首を傾げてしまいました。この言葉を好意的に解釈すれば、この事務所に来たことに対する「お疲れさま」だったのでしようか。ともかく、挨拶言葉化しているようです。

「ご苦労さま」・「お疲れさま」共に似たような場面で使われるが、この二つの言葉の使い分けに関しては、さまざま意見があります。部下や年下の者から「ご苦労さまです」と声を掛けられて、違和感を覚える上司や年長者から今の若い方は、言葉遣いを知らないといふ聞かされています。

もともと「ご苦労さま」は、相手の苦労や骨折りをねぎらう言葉です。苦労を掛けた立場の人から苦労をした立場の人に向けられる言葉ですから、上司が部下に使う言葉としてふさわしいといえ

ます。これに対して部下の人が上司に苦  
 労をねぎらうのであれば、「お疲れさま」  
 が自然であるといえます。そもそも「お  
 疲れさま」は、疲れていると思われる相  
 手の労をねぎらう言葉です。そう考える  
 と部下が上司を気遣うのであれば、「お  
 疲れさまです」のほうが妥当でしょう。

ただ、「お疲れさま」は、本来の意味  
 を離れて日常的なあいさつ言葉として  
 広まっており、相手が疲れていなくても  
 前に書いたとおりに使われている場合  
 が見受けられます。最近は特にその傾向  
 が著しく、上下の別などを気にする人は  
 少なくなっているのかもしれない。

また、最近では、メールの文頭に「お世話  
 さまです」でなく「お疲れさまです」と記  
 す方が見受けられます。挨拶言葉化してい  
 るとはいえ、不適切になりかねません。

上司(目上)に対しての労をねぎらう言  
 葉としては、適切に丁寧な「お疲れさまで  
 す」と発せるときでしよう。不適切な言  
 葉は相手を疲れさせ自分の印象を悪くし  
 ますから気をつけたいものです。

(株)ジェイアール東日本都市開発 (勤務)



### 地方鉄道の再生と 活性化について

第十二回生 佐藤 英雄



短大を卒業して四〇数年の歳月が流れ  
 た私の手許に原稿依  
 頼があり、勉強に励  
 む皆さんに何か役立  
 つことがあればと思  
 い筆をとりました。

私の頃は、新幹線開通で日本中が湧いた  
 時代でした。その後モノレール、地下鉄等  
 の開業により日本の鉄道交通網は目ざま  
 しい発展を遂げました。

一方地方鉄道(ローカル線)は、モータ  
 リゼーションの進展や沿線人口の減少な  
 ど時代の波に洗われ、経営悪化により鉄道  
 輸送の維持が危ぶまれる路線が続出して  
 きています。

しかしながら高齢化社会を迎える中で  
 地域のさまざまな交通手段と連携しながら  
 高齢者の移動を支え、駅の拠点を活かし  
 て観光振興等地域の活性化へ役立つ大き  
 な期待が持たれていることも事実です。

私たちは今、地方鉄道の現状や課題、地方  
 鉄道の再生、活性化について勉強すべき時に

来ているのではないのでしょうか。その中では、  
 富山ライトレールの開業があります。この中  
 で富山市ではいろいろなアイデアを折り  
 込み、経営の智慧をしぼっています。

地方鉄道の赤字の要因は色々あります  
 が日本の交通を支えて来た地方鉄道の役  
 割は今後も大切なことであります。国も鉄  
 道事業再構築事業制度という法律を平成  
 十九年五月に成立しました。

私は、鉄道をただ単なる輸送としてだけ  
 のものでなく、複合的に知恵をしぼって考  
 えてゆく必要があるかと思えます。

いま勉強されている皆さんの中でこんな  
 問題に取り組む人がいれば期待して止まら  
 せん。(資料等話しが聞きたい方は国土交通  
 省鉄道局地域鉄道対策室を訪ねてください)

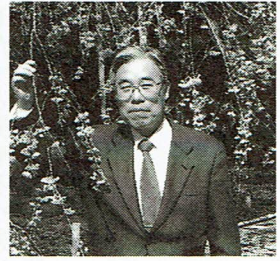
(社団法人国土政策研究会 (勤務))

### 生きてゆくためには

第十四回生 清水 梅夫

東交大同窓会の皆様こんにちは。

同窓会報が出来て今年で三十三号の発  
 行との事、月日が経つのは本当に早いもの  
 だと感じます。同窓会がまだ出来てない時  
 は、私が何人かの同窓の人に声をかけ、同



窓会がないのではあまりにもさびしいので同窓会を作ろうと、川島さんその他の人に声をかけ同窓会が出發したのです。始めの頃は喫茶店に役員が集まり同窓会の運営について話し合いました。今では卒業生も増えて来て本当に良かったと思つて居ります。

次に私の事を少し話をして見たいと思います。

私の人生、生きるためのモットーがあります。元氣、勇氣、根氣、この三つの氣が生きるための原動力になつて居ります。この三つの氣は、私の結婚式の披露宴で友人からいただいた言葉で、とても大切に居ります。職業は、大手生命保険会社に営業マンとして三十二年勤務致しまして定年を迎え、現在では大手損害保険会社の代理店として仕事をさせていただいて居ります。

次に現在の日本の社会情勢について話をして見たいと思います。

私の生まれた小学生時代は、日本は平和で人情にあふれた日本でした。現在の日本は、食品の偽装、人殺し、飲酒運転で人を跳ねる、警察官の犯罪、振込詐欺が後を絶

たない日本になつてしまいました。国民が安心して生活できる日本ではなくなつてしまつたのです。

私なりに考えて見ました。人間の心の問題で、自分自身を中心に考えて、自分だけ良くなれば良いと言う考えの人が強い様に思われます。団結力がうすくなつて来たと言う事です。

人を動かすと言う事は、策略とか方法では人を動かす事は出来ないと思ひます。人間を理解すると言う事は、一対一の対話が非常に大事になり、人間関係を築く事が一番大事になつて来ると思ひます。

私の感じるまま書きました。益々東大同窓会の発展と皆様方の御健康と発展を祈つて。

## ランプバス

第四十一回生 山本 眞士

私が勤務しているリムジンバスには、大きく分けて路線・貸切・ランプ部門があり、その中でもランプバスは空港制限区域内を走行の為、直近で見たり自由に乗車することが出来ないのです。謎が多いバスと思う方もいるのではないのでしょうか。最近では

バスを趣味としている方も増えていきますので、大雑把ですがこのランプバスを紹介したいと思います。



ランプバスに乗務するには、航空局の車両運転講習と車両運転許可試験を受け、制限区域運転許可証を取得する他、制限区域は公道ではありませんので道路交通法は適用されませんが、運転しようとする車種の公安委員会発行の運転免許証も必要になります。

ランプバスは、航空機が空港旅客ターミナルから離れたスポットに駐機されている場合の輸送で運行されますが、運航ダイヤは無く、大型車は八〇名・小型車は五〇名定員で計算され、その航空便の乗客数によって必要なバスの台数が無線で配車されます。配車の例では五十三(車番)、四〇七番(スポット番号)、三九一(機体番



号)と無線で受けスポットに向かい、スポット番号とそこに駐機している機体番号が一致しているかを確認後に降車扱いをします。この確認をする事で別の行き先の便にお乗せする事を防止しています。

小型車といっても街中を走る大型バスと変わりません。ただ、ランプバスの大型車は横幅約3m・全長約十三mで街中のバスよりも大型です。正面から見ると横に広いので潰れたように見える為か、ある日の乗務中「翼の下を走るから車高が低いんだ」と乗客同士で会話をしていました。翼の下は通りませんし、車高は一般的なバスと同じです。

現在は異動になりランプバスに乗務はしませんが、空港勤務は特殊なバスに乗務出来る貴重な経験をしたと思っております。

(東京空港交通株式会社

羽田運行事業所 勤務)

## びんきり鉄道会社

第四十一回生 岩上 陽一

いきなりですが、鉄道運賃のお話を。運賃とは、「人又は物品の運送に対する対価」と定義されています。運送を提供す

る代わりに運賃をいただくということ。一般の商品であれば市場競争が働くため、消費者は適正な価格で物が買えるということになりませんが、鉄道は一部の競争区間を除いて、ほぼ独占的な経営を行っているため、適正な水準より高く運賃設定する可能性ががあります。これを防ぎ、利用者を保護するため、鉄道の運賃は国土交通省の認可という形で、規制がかけられています。現在、鉄道の運賃は総括原価方式という方法で、経費が一〇〇であれば、収入も一〇〇を上回らないように運賃設定をすることをなっており、鉄道会社は過剰に運賃をとれないようになっていきます。つまり、鉄道を本業とする純粋な鉄道会社は儲けることができないのです。

なぜ、このような話をしたのかというと、在学中の皆さんに、鉄道会社選びの際にポイントの一つにしてもらえればと思つたからです。

会社の成長を望むのであれば、本業以外に付帯事業に強い会社を探すのがポイントになると思います。ただし、注意が必要なのは、付帯事業が赤字になったとしても、それを運賃で補えないことです。不動産・レジャー部門などは鉄道と異なり一挙に本業を圧迫する赤字に陥る可能性もあります。

会社の成長は重視しないけど、将来継続して安定していれば良いとの考えであれば、鉄道事業主体の会社でも良いと思いがすが、すでに運賃が高く上げる余地のない会社であれば、給料や設備投資が抑えられたり、災害などで大きな費用が発生したときに経営が行き詰まる可能性があります。また、近年開業した鉄道会社の多くは、多額の資金を金融機関等から借り入れていますが、総括原価方式という経費には借金の利息は含まれないため、営業黒字を出しても支払う利息により赤字が続くということになります。

以上のように鉄道会社はびんきりです。鉄道が好きだから鉄道ならどこでも良いというのは考え物です。いまのところ鉄道業は、世間を騒がしている大不況にも大きく左右されず安定しています。少子高齢化により旅客数の減少が確実なことを考えると、鉄道以外の選択肢もありかもしれません。在学中の皆さんには、一生働く会社だからこそ、よく見極めて、良い会社へ就職してもらいたいと思います。

(多摩都市モノレール株式会社 勤務)



## 新幹線の運転士となって

第四十二回生 高橋 隆行



私は現在、新幹線の運転士として東北・上越・長野の各新幹線の運転士としています。運転士として在来線の運転を含めて十一年が経ちましたが新幹線の運転士として二年目となりました。

今まで運転士として約二〇車種の電車・電気機関車・新幹線を運転してきました。駅・車掌を経て運転士登用試験に合格後研修を経て大宮運転区にて動力車操縦免許を取得、田端運転所にて電気機関車の転換教育・新幹線運転士登用試験に合格後研修を経て上野新幹線第二運転所にて新幹線電気車の免許を取得しました。社会人となり何故こんなに勉強をしなければならぬのかと思いましたが、今思えば苦労した分多くの車種、電車・電気機関車・新幹線を運転出来るのだと、ふと思いました。

しかし自分だけが苦労をしたのではなく学科を教えてくれた講師の方。現場で各

線区の特徴・各車種の運転の仕方を一から教えてくれた教導運転士、指導員、先輩方の教えでここまで来る事が出来ました。

現在私は、高速プロジェクトの一員としてファステック360、E954・955形(高速の車両)の耐久試験等で乗務をしています。現在東北新幹線では二七五キロで運転をしています。耐久試験等では現在三二〇キロの速度を出します。二〇一〇年の新青森開業に合わせて最終的な車両の乗り心地や沿線環境の対策等で様々な研究開発をしています。これから新幹線は更に延伸・高速運転となり新しい車両の投入や東北新幹線では導入したDS・ATCが上越新幹線でも導入され到着時分の短縮となります。

世界に誇れる新幹線の運転士としてお客様を目的の地まで快適にご利用していただくように更に切磋琢磨し安全・正確な輸送をしていきたいと思っています。

現在の職場には東交大卒業生の先輩が一名運転士として活躍をしております。東交大卒業生が新幹線運転士として来てくれる事を楽しみにしています。

(東日本旅客鉄道株式会社

上野新幹線第二運転所 勤務)

## 皆さん元気ですか！

第四十三回生 岡 幸雄



昨年、東京交通短大同期の友人と寝台列車を利用した旅行をした。一緒に旅行すること自体久しぶりだが、寝台列車となると、学生時代以来かと思う。頻繁に飲みに行ったりしている友人だが、旅行となるとまた趣が違ってくる。時間を気にせず、ゆっくりと楽しいひとときをすごした。

振り返れば、学生時代はサークルだった。仲の良い者たちでいろいろ旅をしてきた。今だからこそ明かせるが、授業の出席表の代筆を頼んだり頼まれたり…。

卒業して気付けばあつという間に一〇年以上が過ぎた。一〇年目のときに同期みんなでも何かやりたいなあと思っていたが結局何もできずに過ぎてしまった。比較的近くの友人とはよく連絡をとりあっているが、あとは年賀状のやりとりや偶然会ったりするくらいしかない。その年賀状でも毎年「今年はいいたいですね。」とくり返すだけでなかなか実現していない。

数年前から同窓会報の発送作業を手伝っているが、どうしても同期宛の封筒が気になる。みんなどうしているかなあと思ったり、引越した情報が届いていないのか名前がないのに気付いたりする。

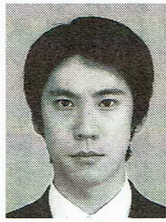
四十三回生の皆さん、元氣ですか？みんなで会って一杯やりながら…どうでしょう。「お前が企画しろ」って聞こえてきそうだけど、同窓会の手伝いをしているからではないけれど、東交祭のときなんかどうでしょう？久々に池袋で、そうでなくてもみんなで会いましょう。

(東日本旅客鉄道株式会社)

東神奈川車掌区 勤務)

### 入院の経験

第四十四回生 野本 健一郎



東京交通短期大学を卒業して早いもので間もなく十二年が経とうとしています。当時の学生生活を振り返ると、とても懐かしく思います。

さて、私は昨年に初めて病院に五日間入院する経験をしました。自家用車運転中、

腹部に激痛を感じて耐えられなくなり、車を路肩に停止させ自ら救急要請を致しました。救急車も初体験でありました。自身がこれ程までに情けないものと感じた事は無かったです。その後ある救急病院に緊急搬送され、当初は盲腸かと思っておりました。しかし医者よりどうやら「尿管結石」らしいとのコメントを頂きました。これは尿道に小さなトゲトゲしい石が蓄積しそれが動くことで激痛を生むというものでした。その話を聞きとても安心をしました。それまでは原因不明の激痛に怯え苦しんでいたからです。

激痛の波は続き痛みが治らないので、落ち着かせる為の筋肉注射を受けました。徐々に痛みが治まりました。当日はMRIとレントゲンの各検査を受けて、結果は翌日とのことでした。入院病棟の個室へ入って改めて、自分自身が今入院するとは想像もしていませんでした。空室が個室のみとのことでも多少の寂しさを感じました。

翌日の診察では検査結果を告げられました。レントゲン写真を参照すると、腹部下辺りに直径二ミリ程の石を確認出来ました。治療方法は飲み薬で結石を溶かし、尿と共に排出する自然治療を勧められました。石が出ないと、周期的に痛みを伴う場合があるとの事で何か爆弾を抱えてい

る様な思いでした。

入院生活は夜九時就寝消灯であったりと規則正しい生活でした。病食は聞いておりましたが、あまり美味しいものではありませんでした。退院してみても一つ良い経験をしたなと思う今日この頃でした。

(京王電鉄株式会社 勤務)

### 友達作りの処方箋

第四十五回生 佐藤 博

卒業後一〇年、社会の荒波を受け進化と退化を繰り返して今日に至ります。

就職活動をして、何とか乗車した「社会人生活の列車」。乗車までの二年間、卒業後も短大時代の友人とは付き合いがありません。

しかし、その列車に乗ったら、あとは何駅か大切な場所に停車し、目的地へ行くだけ。そんな生活で出会う人だけで、全うする生き方ではないのかと悩んだ日々がありました。

ただ、途中下車したら次の列車は、何時来るのか判らない。時刻表なんて気の利いたものではありません。簡単な判断は難しいのが実情です。でも、世界には六六億の人

間が居るのに、ひとつの列車しか知らない人生なんてもったいない。そんな思いが自分を動かすきっかけでした。

ネットを駆使すれば、いろんな速度で走る列車に乗った人とコミュニケーションが取れる。その恩恵は新たな発見、感動、新しい価値観に出会い、年齢、性別、国籍も簡単に超えて行きます。姿は見えずとも心が通じる不思議な友達。そこから真の友達へなった方もいらつしやいます。

これからも、色々な発見が出来れば人生感も変わるかもしれない、と考えております。何事も経験と判断力が必要であることは、どの時代でも必須ですから。

(株)メトロアドエージェンシー

### 茨城空港来年開港、でも…

第四十五回生 竹下 光



来年三月、航空自衛隊百里基地の民間共用化に伴い、茨城県小美玉市に「茨城空港」が開港します。

現在、周辺では開港に向けて工事が行なわれています。地元では「茨城に空港が

出来る」と盛り上っていますが、一方では「成田や羽田が近くにあるのに、何故茨城に空港を造る必要があるのか」という声があるのも現実です。

現在、航空会社は地方空港への路線は利用客減少と原油価格高騰により減便、または廃止をしています。また、地方空港の多くは赤字です。空港の設備はとも大きく、メンテナンス等のコストは莫大にかかります。例えば地方空港とはいえ、あれだけの大きな設備を維持するのは容易なことではありません。

茨城空港は来年の開港に向けて国内・国際線共に旅客機の発着の調整をしています。しかし、国内線は航空会社が採算性の問題から乗り入れを拒んでいます。一方、国際線は「エアアジアX」のエアバスA三三〇・三〇〇が一日一便発着可能との事で、茨城空港からインドネシアのクアラルンプールまで運航するという計画があるそうです。とはいえ、このままで行けば、茨城空港が他の地方空港と同様に赤字の空港になる事は間違いありません。

現在、地方の県の多くは県内に一〜二箇所だけの空港があります。果たして、赤字路線が多い現実を見てそんなに必要なのでしょうか？また、黒字の空港はあるのでし

うか？以前は「我が町に鉄道を」、今は「我が町に空港・高速道路を」ということで、地方の活性化の為に建設しても、結果はほとんどが赤字です。不況、財政難のこのご時世、もう少し空港の必要性を見直すべきではないでしょうか？

(東日本旅客鉄道株式会社 勤務)  
水戸支社土浦運輸区



### 卒業七年目の私

第四十九回生 吉田 英幸



私の現在の楽しみ、それは休日を利用して就職してから買った7thスカイラインで日本の各地へドライブ

に出かける事である。



メールアドレスは

jvorainfo@yahoo.co.jp

「江東大島有志ボランティアの

会設立準備会事務局広報課」

ブログアドレスは

<http://jvora.dtiblog.com/>

「タケダのボランティア日記」です。

(東京都立城東職業能力開発センター

江戸川校機械加工科 在学中)

(編集委員注)同窓会報は特定の個人・団体のための広報誌ではないため、記事の一部を編集させていただきました。

## 俺のバスは気持ちで走る

第五十四回生 吉田 雄一

この学校を卒業してからもうすぐ二年がたつ。今私は、静岡で路線バス運転士として働いている。入社して研修期間を終え、新人用のダイヤについた。それから、昨年の四月、旧清水市の両河内という山の中を走る田舎路線とそこから三保を結ぶ路線の専属運転士となった。バスには日々いろんなお客さんが乗ってくる。今回の会報にはそのなかのある日の出来事から、私の旅客業のやり方

を書いてみた。

去年の夏の昼下がり。おばあちゃんが一人、時刻表をノートに写していた。田舎独特の、のんびりとした雰囲気だから『今日はなんだか暑いね』とか『十五時に安原行きが一本増えたからねえ』なんてたわいもない会話に花が咲く。それから自分のバスを掃除して戻ってくる。三保行きのバスが発車した。

それから一〇秒程：

さっきのおばあちゃんが『あれえくさつきまで止まってたバスは？』と大慌ての様子。

話を聞くと、どうやら時刻表を写すのに必死で三保行きのバスに置いてけぼりをくらったらしい。しかも、おばあちゃんの荷物だけはちやつかり三保行きに乗っているという。

とりあえず三保行きのバスに無線を入れると、まだひとつめのバス停前の信号で停車中との事。

おばあちゃんがあまりに困り果てるのでほつて置くわけにもいかず、清掃したての自分のバスからデジタコを抜いて、方向幕を『回送』に：『おばあちゃん乗りな！追っかけてヤルゼー！』おばあちゃんが扉側の一番前に座ったことを確認したら発車。運転席にデジ

タコの未挿入確認音が鳴り響く。

どうにか追いついて、一番近いバス停でおばあちゃんを三保車庫行きに移した。



その日の夕方、このおばあさんがたまたま私のバスに乗り合わせてきた。そして『凄く嬉しかった。』と一言。名前も覚えて頂けて、それから乗られる度に声をかけてくれる。自分としても心が温まる出来事であれしかった。何より人の為に何かできた達成感でいっぱいだ。

ただ分かっていた事だが、これって会社の規則はまるで無視した行為で、実際かなり良くない事。

ここまで、この記事を読んで下さった方々も賛否両論あるでしょう。実際、私自身も正解ではなかったと、極わずかな

がら反省している。

ただ自分としては、ここで行動を起こさなかつたら血が通ってない気がした。最近の社会はいつでも一に規則、二に規則で縛られている。たしかに責任の問題や、万一の時のリスクを考えたら規則通りの行動が正しいと思う。

それでも勇気を振り絞って、人情と熱い気持ちで行動すれば世の中もっと明るくなるはずだ。私たちの仕事はお客さんに乗せている。そしてそのお客さんには心があるのだ。せっかくだから、たまには自分の心も一緒に便乗させてみたらいい。この仕事をしてから日々感じている事だ。

(しずてつジャストライン 勤務)

### エメラルドグリーンの海へ

第五十五回生 権正 武彦



十二月に休暇を利用して、沖縄県の宮古島に行つて参りましたので、執筆させていただきます。

初日は、羽田空港を昼の飛行機で出発

し、富士山、紀伊半島、奄美の島々を眼下に眺めながら那覇空港に到着したのは夕方。ここで宮古行きの飛行機に乗り継ぎとなります。乗り継いだ宮古行きは乗客もまばらで静かな雰囲気、夕暮れに向かおうとしている空の中、洋上飛行をしてゆきます。那覇から約一時間程で宮古空港に到着しました。十七時五〇分頃の到着でしたがまだ明るく十二月にもかかわらず日没は十八時過ぎそして、気温は二十五度あり服装は半袖で十分と、東京から約二〇〇〇キロの距離を身をもって実感しました。

翌日は宮古島の隣にある伊良部島に向かいました。離島での足としてはレンタカーでの移動が基本ですが、島から島に渡るにはレンタカーごとフェリーに乗りなくてはなりません。自動車をフェリーに載せるのは原ドライバー本人が行い、宮古島から伊良部島間の航路の場合、自動車をバックで載せるので、私も初めての経験でしたので少々緊張しました。伊良部島の海岸は海の色が美しく、まさにエメラルドグリーンに輝いておりました。また色合いも時間とともに変化し、表情を変えて見るものを感動させるとともに、自然のすばらしさを体感できました。

この宮古島で過ごした数日は大変充実したものになりました。「旅」はよいものです。皆様も機会があれば「旅」に出てみてはいかがでしょうか。

(富士急行河口湖営業所 勤務)

### 卒業して一年が経って

第五十五回生 中岡 茂



平成二〇年三月に東京交通短期大学を卒業して社会人を始めてから早いもので一年近くが経ちまし

た。私は卒業後の四月からJR貨物関東支社に入社しました。入社することができたのは、教職員の方々や両親などの周りの支えがあったからだと思います。また、仲間の励ましがあったからだと思います。このように多くの人に支えられてこの会社に入社することができたのだと私自身感じています。この気持ちをいつまでも忘れないで、いろんな人に感謝の気持ちを持っていきたいです。学生時代、二年間という限られた時間でしたが、いろいろな事をしてきたと思いま

した。一つは東交祭です。一年の時に私のゼミでは、富士宮焼きそばを作り販売した結果一〇〇食完売する事ができました。思った以上にたくさんの方が東交祭にきて頂きました。このことを通じてみんなと協力する事の大切さを学ぶことが出来たと思います。また、行事だけではなく、普段の授業では色々なことが学べたことが大きな収穫だったと思います。中でも二年次の民法法ゼミでは、法律の事を学ぶと同時に社会の厳しさについて学べたことは印象に残っています。学校の授業でやった事が社会に出て直接役立つているかどうか、今現在正直分かりませんが、色々な分野に少しでも興味を持たたことは無駄にならないと思います。社会人になった今でも鉄道だけではなく、自分の損得にかかわらず色々な事に興味を持っていきたいです。

今私は、大宮車両所で機関車の全般検査業務に携わっています。その中で私は弱電班に所属して、仕事を覚える日々が続いています。全般検査は数年に一度しか行われないものなので、それだけに一つ一つの作業に責任を持って行うことの大切さを感じるようになりました。その例としては、自分がやっている部品の清掃や、ビスやナットなどの細かいところまでの緩みがないかを確認する事を

心がけています。このことは当たり前前の事だと思っています。しかし、この当たり前が出来ていない為に、鉄道だけでなくあらゆる分野で事故が発生しているのが、今の日本の社会の現状であると思います。だから、絶対に事故を起こさないようにするために確認作業を確実にしていき、それと同時に先輩の技術を早く身につけていき、一人前の社員になっていきたいです。自分は、正直、作業内容を理解することや技術が足りない部分があります。継続は力なりという言葉を通じて最後まで頑張っていきたいです。最後になりましたが、卒業生、在校生の皆様のご健康と、ご活躍をお祈り申し上げます。

(日本貨物鉄道株式会社 勤務)

### 今、勉強しています

第五十五回生 里 真紀雄

私は、平成二〇年三月に卒業し、四月にJR貨物関東支社に入社しました。鉄道会社に就職することは、東京交通短期大学に入学した時からの目標であり、元々機関車に興味があり好きだったので、就職活動中にJR貨物に入りたい気持ちが強まりました。なので、内定をいただいた時はとても嬉しかったです。



入社式当日、水道橋にある本社近くのホテルに集合しましたが、関東支社だけでなく、北海道、東北、東海、関西、九州支社、本社の新採者と全国からこの日の為に集結した仲間を見て、自分の会社で改めて感じました。全員が同期入社ですが、他のエリア同士が顔を合わせるの、これが最初であり最後でもあると少し寂しくなりました。

私の最初の配属先は、新鶴見機関区でした。そこでは、主にEF65形直流電気機関車の交番検査などの検修をしていました。実際に検修に携わってみて、部品一つ一つがとても重いなと感じました。例えば、自動連結器にあるナック

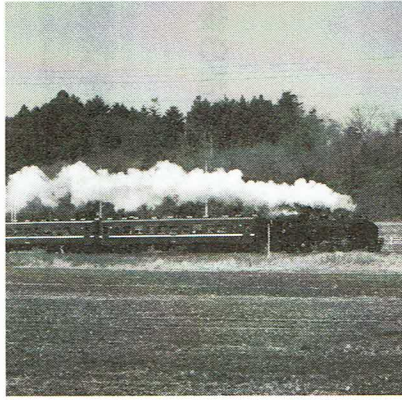


ルという部品は三十二キロもあつたり、車輪に圧着させてブレーキをかける制輪子は十五キロもあります。それだけの重量があるので、作業中に気を抜くとすぐに大きなけがにつながるので、細心の注意を払って作業をしていました。

現在は、一月上旬から品川の大井競馬場近くにあるJR貨物の乗務員養成所に入所しています。そこでは、機関車の構造や信号や標識の種類や運転のルールなどを勉強しています。全部で一〇科目あり、勉強するのがとても大変ですが、全て運転士になる為の業務知識として重要なので、しっかりとマスターしていきたいです。

最後に、まだ運転士の道のりは長いですが、後輩の目標になれるよう頑張ります。

(日本貨物鉄道株式会社 勤務)



## 最後まで諦めず

第五十五回生 千葉 拓朗

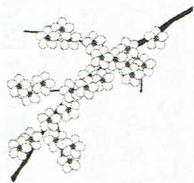


私は平成二〇年に東京交通短期大学を卒業し、卒業後は東京の市ヶ谷にある東京観光専門学校の一制の学科に進学をしました。短大時代に一般企業から内定をいただいていたのですが、鉄道業への思いが捨て切れず、専門学校への進学を決意しました。一般企業の内定を辞退し、再チャレンジを決めたときは、本当に不安で押しつぶされそうになったのを今でも覚えています。

平成十九年の十二月に専門学校に合格し、十一月からは専門学校の就職対策に参加させていただき、本格的に再チャレンジがスタートしました。同じ鉄道の世界を目指す専門生と一緒に勉強をしたことは私にとってとても新鮮でしたし、同時に、この人達には負けられないという気持ちでした。今思えば、この就職対策に参加していなければまた就職活動に納得がいかなかったかもしれません。

就職戦線真っ只中の四月、私は専門学校に入学し、同じく再チャレンジを目指す方たちとの一年間がスタートしました。四月、五月は、おそらく新社会人と思われる人々をうらやましそうに見ながら、会社説明会や就職試験などで、忙しい日々を送っていました。そして六月は試験も終わりに近づいてくる月です。六月中旬に一本の電話が鳴りました。念願の鉄道業からの内々定の電話でした。内定先は東京地下鉄株式会社です。その瞬間は喜びと驚きで胸がいっぱいでしたし、やっと家族に負担をかけずに済むという気持ちでした。家族や周りの方々の支援で憧れの職に就くことができ、本当に感謝しています。たしかに遠回りはしましたが私にとって良い経験だったことは間違いないと思います。夢の一步を踏み出したわけですが、感謝と努力の気持ちを忘れず、社会人としても人間としても一流を目指していきたいです。

(東京観光専門学校 在学中)



## 在校生特別寄稿

## 今後の抱負



今回三島会長から新しく学生会会長を引き継ぎました土方将吾と申します。

私が、会長になっ

たからには全学年が気持ちよく過ごせるように努力して参りたいと思います。最近ではC棟の扱い方が各部でバラバラなので、今回より防火日報を付けるなど戸締りを徹底していきたいと思いません。しかしながら、まだ試行期間であるため各部活と揉めているのが現状です。今後の課題は、この防火日報についても少し改善し、災害もなく皆さんが気持ちよく過ごせるC棟を目指したいと思

います。また、校内に向けた情報ももっと徹底したいと思えます。あくまで予定ですが、毎月校内向けの新聞を発行していく予

土方 将吾

定です。そして来年度からは、分担制で校内の清掃活動も視野に入れていきたいと思えます。このように、皆さんが気持ちよく過ごせる環境を作ることによって、教室を綺麗に整備することによって、学生の清掃や整頓への意識が高まることが見込まれるからです。

今後とも学生会への応援よろしくお願

いします。  
(一年次在学中)

## みんなに支えられた学生会活動

三島 能之



平成二〇年度の学生会会長を勤めさせていたいただきました。三島能之と申します。前年度の先輩から役目

を引き継ぎ早一年、皆に支えられてここまでやってこれました。私達は主に行事の管理、運営、お手伝いをさせていた

たが、皆で色々と模索をしながら活動をしてきました。

その中で一番の思い出は、東交祭の打ち上げでした。今年の東交祭は前日に台風が接近していましたが、なんと一日目は晴天に恵まれました。また多くの方にご来場いただきました。オープンキャンパスとの同時開催で人手の足りない場面もありましたが、これも皆で協力し合い、切り抜けることができました。二日目は残念ながら天気は曇りだったのですが、驚くことに一日目以上の人手がありました。そして終了後、雨が降る中の片付けとなりました。降り出した雨はどんどんと強くなり、土砂降りの中皆で TENT を片付けたのをよく覚えています。打ち上げは、まず冷えた体をあつためて濡れた服を乾かそうということでした。若者が団体でいきなり行ったものだから、常連らしきおじさんが驚いていました。

その後には焼肉にも行ったのですが、私にはこの銭湯がとても暖かくて一番印象に残りました。雨に降られて苦労はしましたが、とても楽しく充実した思い出ができました。ところで、次の日私はしっかりと風邪をひいたのでした。

(二年次在学中)

### 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/0B/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、第二十二号から前号まで閲覧できます。

### 二、東交祭

平成二十一年九月十九日(土)～二十日(日)に開催予定です。十九日(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メディアを郵送、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 〒一七〇〇〇〇一

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

## 会 計 報 告 書

(平成 19 年 4 月 1 日～平成 20 年 3 月 31 日)

平成 20 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	322,631		集会費	89,443	東交祭・幹事懇親会
会費	430,000	5,000 円×86 名	事務費	21,156	プリンタ用品他
臨時会費	59,500	東交祭・幹事懇親会	通信費	397,235	会報 32 号発行・発送 東交祭開催案内等
寄付金	13,000		渉外費	36,120	会長賞記念品
雑収入	1,077	利息	会議費	33,675	会報発送作業
			雑費	0	
			繰越金	248,579	
収入計	826,208		支出計	826,208	

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 20 年 4 月 1 日 会計監査 堀 丈夫<sup>Ⓔ</sup>、村越 輝夫<sup>Ⓔ</sup>

### 編集後記

▼ あれは第十六号の時だったと思います。恩師である新井山勝弘先生から、当時会報作成を担当されていた川島さんの手伝いを、と云う話がありました。その時は同期の浅野君と一緒に、川島さんの自宅へおじやまし、校正や編集を手伝いました。川島さんとの親交が始まったのは、その時からです。年末になると会報作成と発送に関する作業。秋には懇親会に関する事など、同窓会運営について様々な指導をいただきました。また、同窓会に関することは当然ながら、私的にも様々な指導をいただきました。ありがとうございました。そして、お疲れさまでした。引き続き顧問として、ご支援お願いいたします。(編集長 N)

▼ 平成二〇年度をもって、篠崎副会長も退任されることになりましたが、同窓会会合等の打上げ時、積極的に若手の輪に混ざって楽しくやりながら同窓会運営について若手と意見を交わしている姿が大変印象に残っております。今までは副会長として様々なご指導をしていただきました。ありがとうございます。今後も引き続き同窓会発展のためにご指導・ご支援をよろしく願います。(副編 H)

(付録)

**東京交通短期大学同窓会会則****第一章 名称**

第一条 本会は東京交通短期大学同窓会と称する。

**第二章 目的**

第二条 本会は会員相互の親睦と福祉を図り母校発展を助成することを目的とする。

第三条 本会は前条の目的を達成するための事業を行う。

- 一、総会の開催
- 二、会報及び会員名簿の発行
- 三、本会の目的達成のための諸事業

**第三章 事務局**

第四条 本会は事務局を〒170-0011東京都豊島区池袋本町2-9-1東京交通短期大学内に置く。電話03-3971-4704

**第四章 会員**

第五条 本会の会員は本大学卒業生とする。

**第五章 役員等**

第六条 本会は下記の役員を置く。

- 一、会長
- 二、副会長
- 三、幹事

- 1 前項第一号から第三号に掲げる役員を幹事とし、そのメンバー構成により幹事会を構成する。

第七条 本役員の出選は下記の方法による。

- 1 会長、副会長は総会に於いて会員中から選挙する。
- 2 幹事は卒業年度により若干名選出する。
- 3 書記、会計は幹事の中より各二名選出する。  
但し別に、会計を補佐する学園側担当者（東京交通短期大学事務局員）を会計補佐者として認める。
- 4 役員に欠員を生じた場合は、前項の規程に拘らず会長が幹事会の承認を経て、会員の中から選任することができる。

第八条 役員任期は二年とし再任を妨げない。

尚、補欠選挙の役員は前任者残留期間とする。

第九条 役員改選は偶数年次（西暦）に会長を奇数年次（西暦）に副会長、書記、会計各一名選出するものとする。

第十条 本会役員の仕事は下記の通りとする。

- 1 会長は本会を代表し会務を総理する。
- 2 副会長は会長を補佐し、会長事故ある時はその職務を代行する。
- 3 書記は本会の庶務を掌る。
- 4 会計は本会の会計を掌る。
- 5 幹事は幹事会を組織し会務の執行を掌る。

第十一条 本会には必要に応じて顧問を置くことができる。顧問については、幹事会の承認を得、会長より委嘱するものとする。

**第六章 会議**

第十二条 本会の会議は、総会及び幹事会の二種とする。

- 1 総会及び幹事会は、会長がこれを招集してその議長となる。
- 2 総会は毎年一回（東交際開催時）とする。但し幹事会に於いて変更あり、幹事会は最低年二回開催するものとする。
- 3 会長は必要と認めた時、又は幹事の三分の一以上の請求により臨時総会及び幹事会を招集することができる。

第十三条 総会は下記の事項を定める。

- 一、収支決算の承認
- 二、予算の議決
- 三、本会の目的
- 四、会則の変更

第十四条 会議の議事は原則として出席会員の過半数の同意をもって決し、可否同数の場合は議長の決すところによる。

**第七章 資産及び会計**

第十五条 本会の経費は会費寄付に係る金品その他の収入による。

第十六条 本会の経費については備付帳簿によりその出納を明らかにし、会員の要求ある場合はこれを提示するものとする。

第十七条 本会の会計は四月一日に始まり、翌年三月三十一日に終わるものとする。

第十八条 本会の入会金は五千元とし終身会費とする。

但し、会の性質により特別会費を徴収することもある。

第十九条 本会会計に二名の会計監査を置く。

**第八章 規則改正**

第二十条 本会は総会に於いて出席会員の三分の二以上の賛同があれば改正することができる。

第二十一条 会員は住所姓名の変更その他異動ある場合は速やかに報告すること。

**補 足**

- 一、本会側は昭和四十八年八月十八日より実施する。
- 二、本会員が本会及び東京交通短期大学の名誉を著しく傷つけた場合は、総会の決議によりこれを除名することができる。
- 三、本会則の一部（第十八条会費）を平成七年度から改正する。
- 四、本会則の一部（第七条、役員3号）を平成二十一年度から改正する。