

# 東京交通短期大学 同窓会会報

第47号・令和6年7月発行

発行責任者 武田 浩一  
編集長 岡 幸雄  
編集 岩井 優太  
小澤 梓



## 邂逅と変革

同窓会長

41回生 武田 浩一

新型コロナウイルスが5類化されて人の移動に関する動きは非常に活発化しております。しかし感染のまん延は息を潜めておりますが、インフルエンザウィルスなどは罹患者が散見されている現状です。しかし、それを不安視して立ち止まっても発展は見込めません。日本は他の先進国から賃金面などについて後れをとっている問題が浮き彫りになってきました。政治や企業が見直しの時期があるとみて取れます。NISAが拡充化されたりした効果もあり株価が上昇したのはよい傾向とみられます。

復興支援が叫ばれます。ボランティアや支援物資を運ぶインフラも震災直後はダメージが甚大でしたが次第に復旧しつつあります。地元を走るのと鉄道も一時期運転を見合わせていましたが、全線で再開しました。ただ、経営は苦しいという状況は変わっていないので、同窓会としてはかつて東日本大震災が発生した年の東交祭で三陸鉄道の記念乗車券を販売し支援した様に、のと鉄道にも支援を図ろうと計画しております。

鉄道の現場においては人手不足を見越して、みどりの窓口等有人窓口の集約化で数を減らしているため大変混雑しているという報道や実情を見聞します。今後は自動化やオンライン化が益々加速するでしょう。ネットやスマートフォンを利用できない高齢者のケアが求められます。

交通業界だけでなく各業界で人手不足が切迫しております。しかし、先の春闘の結果をみるに物価高騰も鑑みるものの賃上げの動きがみられております。先ほども書きましたが日本が世界に後れをとらない施策が望まれております。

一昨年に東京交通短期大学は70周年、昨年は同窓会が50周年を迎えました。この機会に同窓会同士のさらなるつながりを持ち活動をすすめていきたいと考えております。その機会として東交祭また、その初日に行う総会にいらしていただければと存じます。

同窓会主催のイベントにつきましては、鉄道の貸切にこだわらずあらゆる方向でイベントを考えております。最近ではウォーキング企画を実施しました。

時代を感じる話としまして、和歌山県議が不適切な内容の懇親会を企画し、行われていたのが問題になりました。そしてこの原稿執筆時期に放送していた、昭和から令和に時代にタイムスリップできる中年の体育教師を演じる阿部サダヲが主演のドラマがありましたが、不適切な表現・発言を取り上げておりました。

昭和のよく言えばおおらか、悪く言えばハラスメント発言などで嫌な思いをした方が横行したことを思うと、がんじがらめと感じる反面、嫌な思いをする人も減ったと思われれます。

大切なのは、人と人とがお互いを思いやる気持ちが大切だと私は考えております。同窓会についても自由な考え方で色々な事を実施してまいります。それについて役員一同各々のキャリアや能力生かして活動内容と考えております。企画やアイデアなどがありましたらお気軽に連絡をいただければ幸いです。

このように今年からの同窓会はさらなる活性化を目指して精力的に運営をしております。活動に際しましては、あいも変わらず皆様のご協力をぜひともよろしくお願いいたします。

そして母校のさらなる発展によりよいアプローチをできたらと考えております。

## 学長挨拶

学校法人豊昭学園 理事長・東京交通短期大学 学長

中野 潤

同窓会の皆様におかれましては、益々ご健勝のことと存じます。

本学は、豊昭学園の高等教育機関として、1952年(昭和27年)に創立されて以来、伝統的に鉄道業界や交通サービス業界に多くの卒業生を送り出し、関係業界の支援と信頼に支えられて着実に発展を続けてまいりました。

しかしながら、現在の日本は急速な少子高齢化の進行によって、18歳人口の減少、学生のニーズの変化も伴い、多くの短期大学が四年制大学へ移行、募集を停止するなど、短大の数も年々減少が続いています。本学もその影響か、今年度の入学生は定員80名を下回る61名となりました。入学生の確保は学校運営の基盤です。まずは「学生確保」の施策を講じなければなりません。短期大学には、高等教育の機会均等を確保する役割があり、職業人材の育成、社会における中核人材の育成、そして学生一人ひとりへのきめ細やかな教育が実施できるという特色を持っています。

これからの短大は、社会の変化を誠実に捉えつつも、多くの社会層からの修学ニーズに応えながら、人材の育成に寄与していくべきであると考えられます。四年制大学や専門学校との差別化、時代のニーズを生み出すこと、付加価値を作ることが重要です。

本学は日本で唯一の「運輸科」を冠する伝統ある短期大学です。昨年度の卒業生の進路決定率は、鉄道会社への就職率約80%。全体の就職率は98.5%となりました。本学同窓生の皆様がそれぞれの社会でご活躍され、その使命を果たされていることも理由の一つにありますが、本学の付加価値であるとも考えられます。

また、本学の建学の精神「質実剛健」は今でも継承され、これに基づく教育理念、教育目標、教育の目的を具現化させるために様々な施策を講じており、第三者委員会「日本私立大学短期大学協会」からも、昨年度3月、7年周期で全ての大学・短期大学に義務付けられている「自己点検」「認証評価」を受け、「適格」の認定を頂きました。遡ると、第一回目を平成22年(2010年)、第二回目を平成29年(2017年)に受け、すべての回で「適格」と証されています。この「適格」の認定は、大学が教育研究水準の向上や活性化に努め、その社会的責任を果たし、理念や目標に照らして自らの教育研究活動等が保たれているという証です。

本学にしかない魅力は付加価値となっています。この灯を絶やすことなく、本学における社会的使命を果たすべく、さらなる発展を期して全教職員一丸となって取り組む所存です。

同窓会の皆様の、より一層のご理解とご支援を賜りますようお願い申し上げます。

# 令和5年度東京交通短期大学事業報告

副学長 高橋 真悟

同窓会の皆様におかれましては、平素より格別のご高配を賜りまして、誠にありがとうございます。

令和5年度の短大の事業報告をいたします。令和5年度は、7年に1度の第三者による認証評価を受け、無事「適格」の認定を受けました。また、鉄道会社への就職内定者が大幅に増えた反面、入試においては定員を大幅に割る事態となりました。

## 【認証評価】

第3クールの認証評価について、本学では令和5年6月に自己点検評価報告書を提出し、同9月に他の短期大学の教職員から成る訪問調査を9月11日・12日に渡って受けました。そして令和6年3月に大学・短期大学基準協会より「適格」の認定を受けました。同協会から「とくに優れている点」として評価されたものは以下の3点です。

第1は「ゼミ」で、1年次の基礎ゼミ、2年次の専門ゼミにおける丁寧な個別指導（論文作成・進路支援・生活相談）が高く評価されました。第2は「防災意識」で、ガイダンス時における防災設備の動画視聴や、教職員の防災館への研修参加、さらに非常時通信手段としてトランシーバを設置している点などが評価されました。第3は「理事長のリーダーシップ」で、毎週の常任理事会を開催している他、中野学長が着任してから毎週、学長（理事長）・副学長・学科長の3人による役員会を開催することによって、遅滞なき法人経営をしている点が評価されました。

## 【キャリア支援】

令和5年度は、コロナ禍で採用を控えていた鉄道会社が、採用を本格的に再開しました。この追い風のもと、本学の特徴である丁寧な個別就職支援を充実させ、学生の希望と企業側の労働需要がマッチするような就職指導を行いました。その結果、内定者に占める鉄道会社への就職率は、78.1%（鉄道会社内定者数/内定者数）と例年にない高いものとなりました。

一方、四年制大学への編入学については、「編入学対策」という新規授業を開講しましたが、就職が好調だったため、編入学をした学生は3名に留まりました。

## 【学生募集】

令和5年度入学者は91名で、定員80名を上回りましたが、令和6年度入学者は61名で、定員を19名下回る結果（定員の76%）となりました。原因については、長期的な少子化の影響があるのに加えて、入試データから以下の3点を指摘することができます。

第1は、9月の総合型選抜1期の受験者が少なかったことから、第1志望者が減ったことが挙げられます。これは、春から夏にかけての進路決定期に本学が第1志望になっていないことが考えられます。第2は、10月の総合型選抜2期の受験者が少なかったことから、9月に実施された高校生の就職失敗組の受験が減ったことが挙げられます。これは、コロナ禍で採用を控えていた鉄道会社が採用を増やした影響があったと考えられます。第3は、12～3月の総合型および一般選抜の受験者が少なかったことから、四大受験失敗組の受験が減ったことが挙げられます。これは四年制大学が学生を確保したこと、進学実績を上げたい高校の意図がマッチした結果、前年度よりも四年制大学に合格しやすい状況が生まれたと指摘できます。

「鉄道会社の採用増」は令和6年度も続く可能性が高く、「四大に合格しやすい」状況も変わらないと考えられます。したがって、就職実績（内定者の約8割が鉄道会社に就職）を武器に、「進路決定期に第1志望」にしてもらえるようにすること、および進路決定期以外にも鉄道現業職を目指す高校生の受け皿になるよう、これまで実施していない以下のような学生募集の具体策を実施していく必要があります。

第1は、併設校の昭和鉄道高等学校からの受け入れを強化することです。すでに、春の保護者会や進学相談会へ参加することが決まっていますので、まずはこれらの施策を確実にやっていくことから受け入れ強化を図っていきます。第2は、年度末入試を実施することです。こちらは令和7年3月27日に実施することが決まっています。第3は、潜在的な受験生がいる地方の高校訪問を実施すると同時に、遠方の高校生向けにオンライン入試を継続します。第5は、全国的な知名度の向上です。すでにご覧になった方もいらっしゃるかもしれませんが、BSフジの鉄道ファン向け番組「Let's トレ活」の取材を受け入れ、5月13日に放送されました（現在、同番組のYouTubeで視聴可能）。以上のような施策を行い、定員確保に向けて努力いたします。同窓会の皆様におかれましても、お身内やお知り合いで鉄道現業職や交通産業を目指す方がいましたら、本学ならびに本学のイベントを紹介していただければ幸いです。

## 【教育活動】

認証評価を受けるにあたって必要な以下の3つの制度を導入いたしました。第1は、CAP制度の導入で、半期に履修できる単位数の上限を30単位にしました（必修科目を除く）。第2は、GPA制度の導入で、成績評価を点数化し（0～4.0）、成績優秀者や成績不振者および編入学に利用できるようにしました。第3は、ルーブリック評価の一部導入で、令和5年度は「基礎ゼミ」で導入し、客観的な成績評価を実現しました。

学生の視野を広げて卒業後の選択肢を増やす施策として、令和4年度に引き続き、「特別教養講座」やキャリア系授業に保線・バス・地方鉄道の講師を呼ぶことにしました。これは近年人手不足の保守・メンテナンス部門へ人材を輩出できるようなカリキュラム改革となります。また、「鉄道数学」・「鉄道工学」・「鉄道プログラミング」等の工学系科目に興味を持ってもらうようにすると同時に、令和6年度後期に（株）小田急エンジニアリング様のご協力（講師派遣）を得て、「鉄道安全論」という授業を開講することを決定いたしました。また、「特別教養講座」においても、令和6年度は本学卒業生の講師を増やし、年間で9名の卒業生に講師をお願いすることを決定いたしました。特別教養講座は公開講座ですので、ご興味がある授業がある場合は、本学にご連絡していただければ聴講が可能となっております。詳しくは本学Webサイトをご覧ください。

以上になります。令和6年度は1人でも多くの受験者を確保できるよう、教職員一同努力して参ります。今後ともどうぞよろしく願いたします。

# 令和5年度 東京交通短期大学学事報告

## 学科長 小宮 全

東京交通短期大学学科長の小宮全です。  
私から令和5年度の学事報告をさせていただきます。

### 1. 新・退任教職員について

#### 【退任教員について】

令和5年度をもって、以下の先生方が退任されました。  
(専任教員)  
大野絢也専任講師  
(非常勤教員)  
山崎哲講師  
山本尚樹講師  
寺本直城講師

ご退任された先生方の、短大への尽力に感謝すると共に、  
今後のご活躍をお祈りいたします。

#### 【新任教員について】

令和6年度より、以下の先生方が新たに赴任されることになりました。  
(専任教員)  
関雄介専任講師  
(非常勤教員)  
遠藤俊太郎講師(令和5年度後期より)  
伊藤真一講師  
町山友和講師  
李婧講師  
各先生方の専門分野で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。

### 2. 学校行事について

令和5年度の学校行事に関しては、入学式・卒業式共に対面にてコロナ禍以前と同様に実施いたしました。卒業式に関しては、初めて新6号館ホールにて開催いたしました。その際、同窓会会長の武田浩一先生にご臨席いただき、ご祝辞を賜りました。その他の行事としては、4月にはJR東日本都区内パスを利用したオリエンテーリング、10月の交通見学会(特急ロマンスカー・VSE(50000形)の貸切)、体験入学会・オープンキャンパスや東交祭、基礎ゼミ発表会・専門ゼミ発表会を実施しました。これらの情報は、短大ブログにて、随時発信しておりますので、ぜひご覧ください。

### 3. 時間割について

令和6年度の時間割と特別教養講座カリキュラムが別表のように決まりました。令和6年度から新たに「鉄道安全論」が配置され、これまで以上に交通系科目も充実してきました。

特別教養講座につきましては、昨年同様、元同窓会会長の川島一郎先生、前同窓会会長の半沢貞夫先生、同窓会会長の武田浩一先生、同窓会役員の小澤梓先生に講義を依頼しており、上記先生方に加え、同窓会役員の渡邊俊介先生にも新たに講義の依頼をしております。

### 4. 専門ゼミ紹介

2024年度は次の6つの専門ゼミが開講することになりました。

鉄道史ゼミ(宗像俊輔先生)、交通文化論ゼミ(濱雄亮先生)、交通情報論ゼミ(小宮全先生)、交通倫理学ゼミ(田島樹里奈先生)、交通人間学ゼミ(佐古仁志先生)、経済政策論ゼミ(高橋真悟先生)。2年生は必ずゼミに所属をし、教員の指導の下、研究をし卒業論文を執筆します。12月末には各ゼミの代表者が専門ゼミ発表会で成果を発表します。各ゼミの詳細に関しては、ガイドブックをご覧ください。

\*\*\*\*\*

時間割: <https://toko.hosho.ac.jp/timetable.html>

短大ブログ: <https://toko.hosho.ac.jp/blog/index.html>

鉄道安全論: [https://toko.hosho.ac.jp/pdf/12\\_06\\_09a.pdf](https://toko.hosho.ac.jp/pdf/12_06_09a.pdf)

学外レクリエーション:

<https://toko.hosho.ac.jp/blog/20230605.html>

東交祭: <https://toko.hosho.ac.jp/blog/20231007.html>

交通見学会: <https://toko.hosho.ac.jp/blog/20231114.html>

ゼミ発表会: <https://toko.hosho.ac.jp/blog/20240202.html>

特別教養講座:

[https://toko.hosho.ac.jp/special\\_lecture.html](https://toko.hosho.ac.jp/special_lecture.html)

# 2023年度就職状況及び 2024年度就職支援

キャリア支援室 栗原 圭二

同窓会の皆さま、本学キャリア支援室でお世話になっております栗原と申します。同窓会の皆さまには、就職支援の一環としての出張講義や後輩へのアドバイス等におきまして、大変お世話になっております。

2023年度就職状況についてですが、卒業生71名に対して就職希望者65名であり、64名が就職先を確定し卒業いたしました。進学希望は3名であり四年制大学へ編入しております。

2023年度は、JR4社に10名、JRグループに8名、首都圏の私鉄に11名、東京都交通局に2名、東京都営交通協力会に7名など鉄道企業就職が50名となりました。ハピラインふくいや北陸鉄道等の地方の鉄道会社にも入社しております。今年度以降も鉄道会社に入りたい学生の思いを大事にしていきたいと思っております。

2024年度は、昨年に引き続き、就職活動スタートについては3月、選考開始は6月となっております。2023年5月に新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行し、現在、企業の人手不足感が顕著になっていますが、鉄道会社の多くも例外ではなく採用人数を増やしていることや選考の早期化を実感しています。また、近年の傾向として、保線や車両等の鉄道技術職を希望する学生も増えてきております。2024年4月には小田急エンジニアリング・東武エンジニアリング等に5名が入社しました。

今年度は昨年度に引き続きキャリア系授業をさらに活用させていただきます。コロナ禍の2020年から企業への応募方法や選考方法に変化が生じてきました。インターネットを通しての応募(エントリー)による紙の履歴書・エントリーシートの廃止やWeb面接の実施等です。このような流れは今年度も継続しており、採用方法の変化にも対応できるように指導していきます。また、昨年はインターンシップを横浜市交通局・関東鉄道・鉄道博物館・東急トランセ(バス)・日立自動車交通等で実施していただきました。ご協力ありがとうございました。

同窓会の皆様とは、就職支援の観点からもぜひ後輩に対していろいろな経験談をお話いただけると幸いに思っています。今年は9月後半までに大手企業の採用が決まってしまうので、東交祭などにお越しの際はぜひキャリア支援室にお立ち寄り、進路についての疑問質問をお気軽にしてください。また、ぜひ求人があればお声がけいただければ幸いです。

最後に、2023年度就職・進学状況について簡単に報告させていただきます。2024年3月卒業生71名中、交通関連企業へ53名(昨年同時期52名)、一般企業11名(昨年同時期26名)、進学3名(昨年同時期7名)という状況でした。(4月30日現在)

鉄道関連の就職先は次の通りです。

## 【鉄道関連企業別内定者数】

東日本旅客鉄道 1名(昨年1名)  
西日本旅客鉄道 4名(昨年無)  
四国旅客鉄道 3名(昨年無)  
日本貨物鉄道 2名(昨年2名)  
新幹線メンテナンス東海 1名(昨年1名)  
東京モノレール 2名(昨年無)  
JR東日本ステーションサービス 3名(昨年6名)  
JR高崎鉄道サービス 1名(昨年1名)  
東京地下鉄 1名(昨年無)  
京浜急行電鉄 1名(昨年2名)  
東武ステーションサービス 3名(昨年無)  
東武エンジニアリング 3名(昨年無)  
小田急エンジニアリング 1名(昨年2名)  
相模鉄道 1名(昨年無)  
首都圏新都市鉄道 1名(昨年無)  
東京臨海高速鉄道 1名(昨年無)  
神奈川臨海鉄道 2名(昨年1名)  
伊豆急行 1名(昨年無)  
秩父鉄道 1名(昨年無)  
いすみ鉄道 1名(昨年無)  
富士山麓電気鉄道 2名(昨年無)  
ハピラインふくい 1名(昨年無)  
北陸鉄道 1名(昨年無)  
西日本鉄道 1名(昨年無)  
舞浜リゾートライン 1名(昨年1名)  
レールテック 1名(昨年無)  
東京都交通局 2名(昨年1名)  
東京都営交通協力会 7名(昨年6名)

# 令和6年度入試報告

## 入試委員長 濱 雄亮

令和6年度入学者を選抜した入試(令和5年度実施)は、志願者数のべ63名(1年前は107名)、合格者数62名(同93名)、入学者数61名(同91名)、定員充足率は76%という非常に厳しい結果になりました。

日本の短期大学志願者数は引き続き減少しております。日本私立学校振興・共済事業団によると、令和5年度に定員割れをした短期大学は令和4年度より15校増えて254校でした。これは短期大学全体の92%に当たります。こうした短期大学全体の逆境の中、本学は2023(令和5)年4月入学者の定員充足率は113%、2024(令和6)年4月入学者の定員充足率は76%でした。

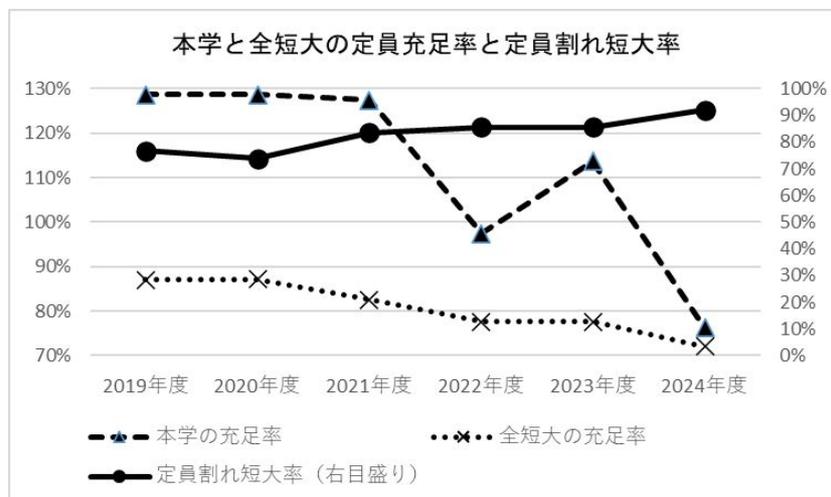
なお集計の数値が公表されるまでにタイムラグがあります。2024(令和6)年4月入学者数・率と直接比べるべき数値の公表は8月ごろになります。そのため短大全体の入学者についての昨年の数値と本学の今年の数値を並べざるをえません。それでも、短大全体の定員充足率が一定して右肩下がりになっていることは共通しています。以下の表の通りです。本学は以前よりも苦境にあります。それでも短大全体の定員充足率を下回ったことはありません。

2022(令和4)年4月入学者の定員割れの打開策として、2022(令和4)年度には①イベントの強化・②高校訪問の強化・

③イベントの予約制の継続の3つの柱からなる施策を実施しました。それらが功を奏し、2023(令和5)年4月入学者は90名を超えました。しかし、彼ら彼女らを迎えた2023(令和5)年9月の総合型選抜第1期の出願者は、24名と前年を大きく割り込みました(2023(令和5)年9月の総合1期は38名出願)。ここで危機感を強め、上記の3施策を強化しました。さらに、高校訪問の早期化やイベントの強化、高校生の進路選択の傾向の把握などを強化しました。

しかし上述の結果に終わりました。コロナ後の交通産業界における求人倍率の向上と、専門学校との差別化の不徹底・知名度の低さなどに起因していると考えております。本学のことを知らない人に知っていただく(課題①)、知っている人には専門学校との差を理解していただく(課題②)ことに注力してまいります。また、併設校の昭和鉄道高校との連携を強化しています。すでに今年度5月には昭和鉄道高校の3年生の保護者会総会で私が本学の説明をする機会を得ました。6月には個別の説明会の機会を得ました。このように多方面作戦でこの苦境を乗り越えていけるようすでに動き始めております。同窓会のみなさまにおかれましても、引き続きご協力を賜りますようお願い申し上げます。

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
本学の充足率	129%	129%	128%	98%	114%	76%
全短大の充足率	87%	87%	83%	78%	78%	72%
定員割れ短大率(右目盛り)	77%	74%	84%	86%	86%	92%



# — 会員解放区 —

## 「のと鉄道」に想う

### 第15回生 半沢 貞夫

1月1日、能登半島を襲ったM7.6の大震災は、奥能登地方に大きな被害を出し、鉄道もJR七尾線、のと鉄道が被災した。しかし、関係者のご努力により順次復旧し、4月6日全線で運転を再開し、住民の復興への一歩となった。

だが、半島という地理的条件に起因する交通インフラ等の脆弱性から、未だ手付かずの倒壊家屋等被災状況の映像を見るたびに想う。

大分前だが、能登線蛸島駅からいわゆる国鉄の培養線としての国鉄自動車(バス)に乗り、輪島線輪島駅へ奥能登の名勝地を廻った。しかし、今その鉄道は途中まで、先はない。

1995年1月17日に発生した巨大地震、阪神・淡路大震災の際、JR西日本の災害記録誌作成に携わったが、直撃を受け不通となった東海道・山陽本線に対し、鉄道は加古川・播但線の迂回輸送で関西圏経済の足を保った。また、2011年3月11日に起きた東日本大震災でも、東北・常磐線はじめ太平洋側の路線が不通となった際には、真冬の東北地方へ暖房用の石油を、関東から上越・磐越西線など日本海側経由の鉄道輸送で届けた。

大量・高速を特性とする鉄道は、とりわけネットワークがあって真価を発揮するもの、たとえ1線でも途切れれば輸送は出来ない。JR貨物は、災害発生時には企業等からの提供物品を被災地へ救援物資無償輸送し、被災地から災害廃棄物輸送で復旧を支えている。

「たら、れば」の話で恐縮だが、能登半島に鉄道が存続していたら、鉄道業界の「ギヤング方式」(国鉄が30操重車などで災害や事故の復旧に尽くした技術者集団)や、運輸・鉄道機構と建設業界の災害協定など、応援の輪による早期復旧も期待でき、災害廃棄物や復旧、復興資材の輸送に鉄道の持つ力を発揮できたであろうと。

日本は、首都直下、相模トラフ、南海トラフ、中部・近畿直下など大規模地震が予想されている。災害発生時、自動車は「道路啓開(緊急復旧)計画」で緊急車両の通行確保を策定しているが、食料品等大量にいち早く届けるためには、ネットワーク化された鉄道の本領の見せどころ。不採算の地域鉄道は今、線区再構築協議会で存廃を問われているが、「有事」の際のグローバルな視野も忘れてはならない。

(元交通新聞社勤務)

## 南海高野線

45回生 竹下 光

私は関東の人間ながら関西の電車が好きである。その関西の電車の中でも、特にイチ推しなのが南海電車である。南海電車は「ミナミの中心」なんばから和歌山・関西空港方面に行き「鉄仮面」と「ラピート号」が走る南海本線と、河内長野・高野山方面に行き「こうや号」が走る高野線とある。ちなみに、私が気に入っているのは高野線の方である。

高野線は令和の今でも、昭和30～50年代に造られたステンレスボディの電車（6000・6200・6300系）が現役で走っている。私が生まれる前に造られた電車がステンレスの銀色のボディを輝かせながら元気に走っている姿を見ると何とも言えないものがある。また中百舌鳥から泉北ニュータウン方面に行き、高野線に乗り入れる泉北高速鉄道の電車も凝ったデザインの電車（5000・7000系等）が走っていて、こちらも良い。何はともあれ高野線、特になんば～中百舌鳥間を走る電車は見てて本当に飽きないものである。

そんな高野線にも久々の新型電車8300系が導入され、新旧交代の波が。この8300系も良い電車であり、新型VVVFインバータ制御の独特な走行音にきれいな車内、そしてドア上に設置された今流行りのLCD案内画面表示器と「高野線に遂に新車が入り、新時代が来たか」と感じさせる造りになっている。

新しい物が入るとその裏では古い物が去っていく。悲しき事である。しかし、ここで嬉しい知らせが。以前、高野線で走っていて、なんばから高野山の中腹の極楽橋まで走っていた2200系電車2両編成1本が千葉の銚子電鉄に譲渡されることに！南海電車、しかも高野線の電車が千葉に来る！これは本当に嬉しい！高野線の電車が銚子電鉄で走り出したら、是非乗りに行きたい！今から楽しみである。

## 本当の自分。

67回生 藤原健多

「恐らくけど、まだやりたいことが明確に決まっていんじゃないかな？」

私が短大1年生の頃、とある先輩から言われたことである。

当時の私は大学編入することばかりを考えており、その先のことを全く考えていなかった。

学外の学生団体やインカレサークルなどでも活動していた私は、短大について客観視できる場面が数多くあった。日本で唯一の「運輸科」があり、短大ならではの醍醐味について改めて実感できた。「類は友を呼ぶ」というように、同期や先輩たちと入学した頃から好きな鉄道車両や路線について語り合い、様々な場所へ出かけた。

一方、「もっと色々なことを学びたい」という思いは確実なものとなった。そして私は、4年制大学への編入学を決めた。振り返れば、短大時代の4分の3以上の期間を編入学試験の準備に割いていたと思う。

今振り返ると、大学編入という「手段」が悪い意味で「目的」と化してしまい、当時の自分がやりた

かったことを無視していた。当時の私は外国語に興味があり、英会話や中国語を学びたいと考えていた。

ところが、編入試験のために全てを犠牲にした。その結果、「失われた3年」とも言える大学編入後から社会人1年目までの期間を招いてしまった。

24歳の私は、20代前半を有意義に過ごせなかったと後悔している。

大学編入後の私は「本当の自分」を失い、毎週送られてくる課題をこなすだけのロボットと化した。大学には中国人留学生もいて、「彼らと中国語で話せるようになりたい。短大時代からずっと興味があったのになんで話せないんだろう。」と悔しい思いをしながら日本語で交流した。

時はすぎて令和5年8月、オンライン留学という存在を知った。日本に居ながら、中国の名門大学の授業をオンラインで受けられるプログラムである。

「今更中国語なんて…」と思いながら、気づいたら参加していた。

中国語で中国語の授業が行われたため、ほとんど先生の話聞き取ることができなかった。ひたすら漢字をたどり、辞書を引き意味を調べる。思ったよりもボリュームで同窓会の納涼船イベント参加間際まで、竹芝のビルで課題に取り組んでいたほどである。

この経験がきっかけで、今の自分が本当にやりたいことは中国語の勉強であり中国へ現地留学するという目標を取り返すことができた。

今の私は中国人と交流する機会にも恵まれ、“你说得中文很好”(中国語上手だね)と褒められることも多い。確かに英語や日本語で彼らと交流することもできるが、中国語で話すとより喜ばれる。

この原稿を書いている令和6年4月現在、私は国際中国語教師奨学金の申請中である。無事に通れば、令和7年の今頃は中国の四川か北京にいるだろう。留学を通じて、語学力の向上のみならず、新しい価値観も手に入りたい。

本当の自分の人生は、たった今始まったばかりである。

## 運転士所感

### 匿名希望

私は2023年1月16日に運転士として独り立ちをしました。2022年3月から教習所で4か月の学科講習の後、自社に戻り8月より4か月の実技教習を得て12月に免許を取得しました。今思うと辛いことも多い教習期間でしたがとても濃い充実した時間を過ごすことができたと感じています。

今年の6月で独り立ちして1年5か月になりますが本当に毎日の運転が研究や勉強の日々です。運転方も同じ天候でも微妙に周囲の環境が異なるだけで運転操作も変わるので、一日として同じ運転方はないと思います。私はそこが鉄道運転士の面白さかなと感じています。特に自社線は陰しい地形を走り、カーブや勾配の高低差も激しい線区です。

ですが私は日々の運転でその地形を活かした運転を心掛けています。勾配の変わり目では極力ノッチ操作を控えて乗り心地の向上に努めたり、上下勾配を利用して速度調整をすることによって電力量の抑制を図ったり、定時運転の範囲で工夫しながら乗務しています。独車して経験年数も浅く緊張や不安も多いですが、運転技術向上のために毎日研究しながら運転することが本当に楽しくやりがいも感じています。運転士は一日に多くのお客様の命を預かる強い責任感が必要な職業でもありますがお客様の生活を支えるとても誇りのある仕事でもあると思います。私もお客様の笑顔や子どもがこちらに手を振る姿をみると、免許取得まで大変な道のりでしたが諦めずに運転士になってよかったなと思います。

最後になりますが私には一つ大切にしている言葉があります。それは「好きこそ物の上手なれ」という言葉です。元々運転士に興味があったので絶対になると目標にしていました。また鉄道に関しても好きな分野ではあったので運転士養成の案内が出たと同時に周りに負けたくないと思い必死に勉強に取り組みました。必ず好きだから夢が叶うというわけではありませんが、諦めて何もやらないよりは好きな夢や目標に向かって些細なことで勉強したり興味を持ったり努力することで変わると私は思います。仮にダメだったとしても努力したことはきっとこれからの人生の糧になると思います。今後の業務でも嬉しいことや辛いことなど多くあると思いますが、自分のモットーを大切に技術向上に励んでいきたいです。

# 東京交通短期大学同窓会へようこそ！

## 41回生 同窓会副会長 湯川 信久

母校を卒業して何年になるのでしょうか？

子供のころから憧れていた鉄道会社に就職された方も多いと思います。

もちろん鉄道会社以外に就職され、鉄道は趣味として愉しまれる方も多いと思います。

母校を卒業して何年になるのでしょうか？

「私が若いころはね……。」「昔は良かった。」「いまでは通用しないんだよ。」

自分が若いころはもっとも聞きたくなかった言葉を、口に出さないまでも心に思うようになっている今の自分がいるかもしれません。

もし勤務先で部下たちの前でそんな言葉を口走れば、ハラスメントと言われるかもしれない社会になってしまいました。

でも、そんなお話を聞きたがっている人もいます。

鉄道が好きな若い方たちです。

母校を卒業して何年になるのでしょうか？

「私が若いころはね、夜行列車がほぼ日本全国を走っていて、それに乗りながらあちこちの鉄道に乗りに行ったもんさ。せっかく夜行列車の寝台に乗車したのに寝ないでね(笑)」

母校を卒業して何年になるのでしょうか？

「昔は良かった。新幹線が開通するまではあちこちに珍しい列車がたくさん走っていた。食堂車があったり、珍しい路線を走る列車があったり、そう、特急列車なんてそれぞれに個性がある車輛で、見ても乗っても写真に撮っても飽きが来ないんだよ。」

母校を卒業して何年になるのでしょうか？

「いまでは通用しないんだよ。こんな経路での旅行は。昔は周遊券っていうすばらしい切符があつてね。例えば北海道なんて20日間の間、特急も含めて乗り放題で移動ができたんだ。また人情深い時代だったから乗り合わせた地元の方に親切にしてもらって、一緒にボックスシートで酒盛りしたこともあったなあ。」

今の時代、寝台列車や食堂車を併結する定期列車はほとんど走っていませんし、昔のように広い範囲を自由に乗車することが出来た周遊券もほぼなくなってしまいました。そのため若い鉄道ファンの方たちは、過去に皆様が経験したお話を聞く機会がなかなかありません。それゆえ同じ思いを共有することが困難なのです。

また、経験談を話したくても年齢を経るたびにシャイになり、その機会を逸している方も多いと思います。

たとえば、鉄道の写真を撮影しているみなさん、あちこちに鉄道旅行に出かけるみなさん、いまの時代のみを感じた趣味活動に、過去の歴史というスパイスを加味したら、より情感を感じさせる作品や思い出になるのではないのでしょうか？

東京交通短期大学同窓会もその設立から50年が経過しました。今から50年前はまだ蒸気機関車がかろうじて現役で走っていた頃です。

今では経験することも出来なくなった鉄道旅行の苦労話や笑い話、またその時代を鉄道会社の社員として過ごされた際のエピソードなどを、過去の鉄道思い出ヒストリーとして、ぜひ聴かせてもらえませんか？

そして、同じ趣味や経験をもった卒業生同士でその思いを共有しませんか？

東京交通短期大学卒業生皆様のそれぞれの大切な思い出。それを今の時代、そしてこれからの未来に繋げていきたい。

それが東京交通短期大学同窓会の想いです。

東京交通短期大学同窓会では東交祭時の総会、2か月に1回の定例会、概ね年1回実施する貸切列車等のイベントを定期的にも実施しております。

卒業生皆様の、同窓会活動への御参加と御協力を心よりお待ちしております。

# \* とうこう写真館 \*

「東交」OBによる写真「投稿」コーナーです！

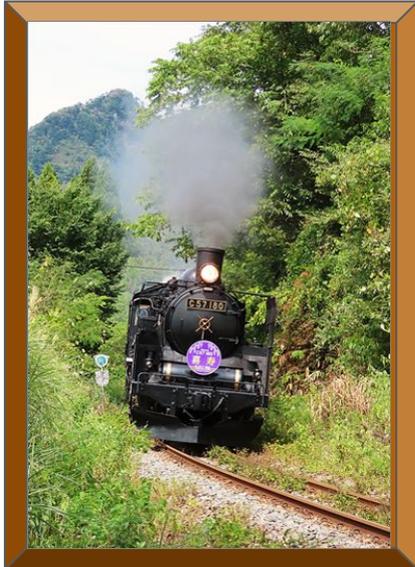
67回生 藤原 健多  
「有馬川駅」



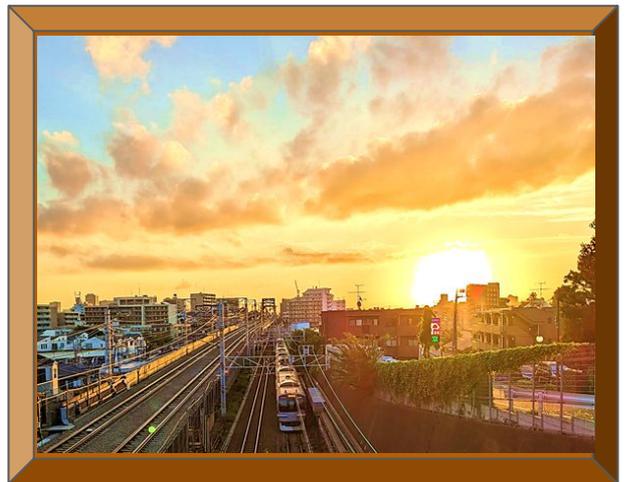
67回生 藤原 健多  
「南今庄駅」



13回生  
川島 一郎  
「SLばんえつ  
物語号」



13回生 川島 一郎  
「朝が来た」



58回生  
松本 真之介  
「お姐さん、  
かしわうどんちょうだい」



## <写真募集>

「とうこう写真館」を飾る素敵な写真を募集します！

- ①テーマ:「自由」※鉄道写真でなくてもOKです。
- ②寄稿の方法:会報44号をご覧ください。
- ③ガイドライン
  - ・画像のファイル名のどこかに投稿者の名前を入れて下さい。(例:20210101山田太郎.jpg)
  - ・被写体の顔が認識できる写真は投稿者本人の責任において掲載の許可を取ってください。
  - ・ガイドラインも必ずお読みください。
- ④締切 2025年4月末日

## 会 計 報 告 書

(2023年度)

2024年4月1日

東京交通短期大学同窓会

(2023年4月1日～2024年3月31日)

収入の部				支出の部			
項目	区分	金額	摘要	項目	区分	金額	摘要
繰越金	A	481,048 円		集会費	イ	315,000 円	東交祭・総会懇親会 イベント
会費	B	490,000 円	5,000円×98名	事務費	ロ	13,990 円	リモート会議用マイク
臨時会費	C	127,000 円	東交祭・総会懇親会 イベント	通信費	ハ	0 円	東交祭総会案内状等
寄付金	D	45,490 円	学長、学科長、非役員OB ほかより	渉外費	ニ	146,242 円	卒業生記念品等
雑収入	E	5 円	預金利息	会議費	ホ	160,200 円	会報編集、イベント打合せ等
				雑費	ヘ	17,630 円	
				繰越金	ト	490,481 円	
収入計		1,143,543 円		支出計		1,143,543 円	

この会計報告書は会計監査の結果、その収支は正当かつ妥当であることを認めます。

2024年4月1日

会計監査

堀 丈 夫

印

会計監査

八 木 橋 孝 直

印

## 個人情報の取り扱いについて(概要)

2011年3月8日  
東京交通短期大学同窓会

1. 法令その他規範の遵守、個人情報の保護及び取り扱い
  2. 適正な手段による個人情報の取得、利用又は提供
  3. 個人情報の訂正・削除・開示等の対応
  4. 個人情報の更新
  5. 個人情報のセキュリティ
  6. 個人情報の今後の取り組みについて
- ※詳しくは、会報42号の最終頁をご覧ください。

## 同窓会からのお知らせ

## 【短大同窓会 役員募集について】

今回会報を作成するにあたり、マンパワーの不足が課題となりました。また、貸切列車企画や東交祭のお手伝いもぜひ協力をいただきたいと思っております。

そこで、同窓会活動の主幹となる役員をひろく募集します。遠方などにいらしても、出来る場合がございます。

編集・催事・意見要望の対応などを学ぶ機会が、数多くあります。

まずは定例会に参加していただければと思います。

会長 武田浩一

## 【公式LINEアカウント開設】

同窓会ではこの度「公式ラインアカウント」を作成いたしました。

東交祭や貸切列車、定期的に行う会合「定例会」のお知らせを配信しております。

「@733mbeib」で検索いただくか、右のQRコードを読み込んで登録してください。



## 【登録住所の変更・問合せについて】

住所、氏名の変更等についての連絡は、同窓会のメールアドレス

「tokuouob@gmail.com」へお知らせ下さい。変更等の対応を行います。

※学校側の負担軽減の為、連絡は **原則として** メールをご利用ください。

メールの利用が困難な場合は、巻末の住所宛にはがき又は封書にてご連絡ください。

※なお会員本人死亡の通知は電話でも受け付けます。ご遺族がご連絡下さい。(短大事務局:03-3971-4704)

## 【会報の発行について】

44号より、会報は **オンライン発行** に切り替わりました。短大ホームページからご覧ください。

公開開始日については、メール、公式ラインまたは短大HPにてお伝えします。

E-mail: tokuouob@gmail.com 公式Line: @733mbeib 短大HP: https://toko.hosho.ac.jp/

次号は2025年夏頃の発行を予定しております。

## 会員解放区・投稿ガイドライン

### 【会員解放区・投稿記事について】

・会報はインターネット上で公開されるため、寄稿される内容については、会員および会員が所属する会社・団体や周囲の方に対して、公開可能な範囲の情報を記載していただくようお願いします。

お勤め先がソーシャルメディアポリシーを定めている場合、それに従って寄稿してください。

・同窓会会員の個人情報の取り扱いについては「個人情報の保護に関する法律」に基づき保護に努めます。

・46号より顔写真および勤務先名は掲載いたしません。勤務先名を知らせたい場合は本文中に記載して下さい。

### 1. テーマ

<文章>「自由」※800字程度が理想ですが多くても少なくても構いません。

<写真>「自由」※鉄道写真でなくてもOKです。

### 2. 寄稿の方法

下記の①または②いずれかの方法にて、**デジタルデータ**での提出をお願いします。

①同窓会メールアドレス(toukouob@gmail.com)へ送付。

②返却不要のメディア(CD-R等)にコピーして郵送。

※送付先は巻末をご参照下さい。

### 3. 投稿フォーマット

・タイトルに続いて氏名、卒回を記入してください。写真の場合はメール本文に記載するか、テキストデータにて別途添付して下さい。

・匿名やペンネーム、イニシャルでの掲載も受け付けます。希望する場合は氏名の後ろにペンネームや「匿名希望」、「イニシャル希望」と記載して下さい。

※匿名希望でもファイル管理に必要ですので、**必ず**卒回或いは卒業年と本名を記載して下さい。

・「校正」はしますが「校閲」はしません。

→明らかな誤字脱字は編集部で修正しますが、内容についての保証は投稿者の責任です。

・投稿者の職場紹介から逸脱した特定の商品・サービスの広告および宗教団体・政治団体等への勧誘や、いわゆるステルスマーケティングに該当する物の他、**編集部が不適切と判断した記事は掲載を見送ります。その際、投稿者への通知は行いません。**

→「仕事で●●を売っています」程度ならOKですが「●●を特別価格△△円で売ります」はNGです。

→卒回または卒業年、本名が記載されていない文章も掲載見送りの対象です。

・広告を掲載したい場合、別途有料にて承ります。料金等は打合せの上決定します。

・会報発行後、投稿者に起因するトラブルが発生し、会報データの修正等を実施した場合、何らかの形で責任を取って頂きます。

・各種法令及び条例等に違反した内容や、公序良俗に反する内容は掲載しません。

→他人を盗撮した写真や、無許可で鉄道敷地内および他人の私有地に立入って撮影した写真はNGです。

・当然ですが法人や個人への誹謗中傷は禁止です。

### 【写真の投稿について】

・画像ファイル名のどこかに投稿者の名前を入れて下さい(例::20210101山田太郎.jpg)

・被写体の顔が認識できる写真は、投稿者本人の責任において掲載の許可を取って下さい。

2021(令和3)年7月 制定  
2023(令和5)年7月 第1回改定

## 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、会報及び会員の掌握

三、本会は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 2-5-15 東京交通短期大学内に置く

**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、下記の役員を置き、役員会を構成する。なお会長、副会長は役員とする。

一、会長

二、副会長

三、役員

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、役員は若干名選出する。

3、総務、書記、会計は副会長より各一名以上、役員の中より各一名以上選出する。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、役員に欠員が生じた場合は、前項の規定に拘わらず会長が役員会の承認を経て、会員の中から選任することができる。

第八条 役員の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 役員の改選は偶数年次(西暦)に会長を奇数年次(西暦)に副会長、書記、会計、総務を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、書記は本会の議事、記録を掌る。

4、会計は本会の会計を掌る。

5、総務は本会の庶務を掌る。

6、役員は役員会、定例会を組織し、会員の掌握、会報の発行、諸事業の開催、事務室

の管理等会務の執行を掌る。

第十一条 本会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、役員会の承認を

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、役員会、定例会の三種とする。

1、総会及び役員会は、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(東交祭開催時)とする。役員会は年二回以上開催するものとする。

3、会長は必要を認め、又は役員の方分の一以上の請求により臨時総会及び役員会を招集することができる。

4、定例会は、役員、顧問、会員また同窓会長が特に認めたもので構成し、必要に応じて開催する。

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、予算の決議

三、本会の目的

四、会則の変更

五、役員の方選

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るところによる。

**第七章 資産及び会計**

第十五条 本会の会費は会費寄付に関わ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円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がある。

第十九条 本会会計に二名の会計監査を置く。

**第八章 規約改正**

第二十条 本会則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 会員は住所氏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、本会則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(第十九条、会費)を平成七年度から改正する。

四、本会則の一部(第七条、役員の方3号)を平成二十一年度から改正する。

五、本会則の一部(第三条、第六条、第九条、第十条、第十一条、第十二条、第十三条)を令和三年度より改正する。

## 編集後記

・2023年8月1日に旅客自動車(バス・タクシー等)の車内における氏名掲示義務が撤廃されてそろそろ1年、街中を見ていると物流業界にもその流れは波及しているようです。分かり易い所で言うと某飛脚のトラック。車体後部、ドライバーの名札が貼ってあった所には支店名が掲げられています。翻って某黒猫の宅急便は未だに運転手の個人情報晒しています。何だか世の中の流れに沿うか抗うか社風が見て取れるのは気の所為でしょうか。(編集・γ)