

# 東京交通短期大学 同窓会会報

第48号・令和7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



## 変革の波の中で求められる「人の力」

同窓会長

41回生 武田 浩一

2025年の新卒採用市場は活況を呈し、人材不足が多くの業界・業種で顕著です。しかし、就職氷河期世代には依然として厳しい状況が続いております。

一方で、ロボットやAIによる自動化が進む未来が語られますが、自動車や鉄道など安全に関わる分野では、イレギュラーな事態への対応に人の判断が不可欠です。自動化が進む中でも、「人の手」の重要性は依然として存在します。

しかし、スーパーマーケットのセルフレジや鉄道のオンライン発券、飲食店のモバイルオーダーなど、ユーザー自身が行う業務は増加しており、企業の人件費削減に繋がっています。その結果として残された人材には、機器管理やトラブル対応といった新たな役割と、より高度な知識・技能が求められるようになるでしょう。

これからの社会では、幅広い分野に対応できる柔軟性と専門性が重要になります。しかしながら特定の専門分野を持つ人材であっても、周辺領域への理解は不可欠です。未来を担う若い世代には、そのような多角的な能力が期待されています。

交通業界は大きな転換期を迎えており、首都圏の利便性とコスト削減の両立、地方の過疎化による維持困難、バス運転士の不足など、多くの課題を抱えています。自動化を推進すると同時に、交通業界全体の魅力を発信していく必要性を感じています。

現在の私は乙種免許で鉄道の運転業務に携わっており、見通し内での停止、運賃収受、ICカード対応、顧客対応など、幅広い知識と技能が求められます。自動化が進む現代でも、鉄道の運転業務には最終的に人の手が不可欠な場面が多く、特にシンプルなシステムでは人力による業務が重要です。

一人当たりの業務量が増加し、複数の業務をこなせる人材が求められる傾向にあります。専門知識を持つスペシャリストの必要性は依然として高いですが、中間管理職にはPCスキルや要員管理など、幅広い業務遂行能力が求められます。

卒業生の皆様は、多様な要求に応えながら大変な思いをされていると存じますが、諦めずに日々の業務に邁進していただきたいと存じます。在学生の皆様は、社会に出ることは学びの始まりです。様々な経験を吸収し、今後の糧としていただければ幸いです。

## 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。

この度、同窓会から「鉄道百五十年史」を寄贈頂きました。

日本における交通・鉄道の歴史と時代の変遷をたどることができるこの書籍は、日本がどのような時代を過ごし、それに伴って交通・鉄道が進化してきたのかを知ることができ、同時に何が変わらずに残っているのかが窺い知れます。私たちが先人の経験から学び、未来の変化をより良く予測し、自分の将来を計画するためのヒントを得られるものです。

日本で唯一の「運輸科」を冠する伝統ある東京交通短期大学に相応しい貴重な史書の寄贈に、心より感謝申し上げます。

これからも本学は、豊昭学園の高等教育機関として、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ながら着実に発展を続けてまいる所存です。

昨今、多くの短期大学が募集を停止し短大の数も年々減少が続いています。急速な少子高齢化の進行や18歳人口の減少、そして学生のニーズの変化、本学もその影響のせいか今年度の入学生は定員80名を下回る64名、一昨年の入学生は61名と2年連続定員に達することができませんでした。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。まずは、学校運営の基盤となる「学生確保」の施策を講じて参ります。

しかし、このような状況でありながらも、一昨年度、昨年度の卒業生の進路決定率は高く、鉄道会社への就職率約は82.1%、全体の就職率は97.3%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。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東京交通短期大学の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6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6年度の短大の事業報告をします。令和6年度は、鉄道会社への就職内定率が8割を超えた反面、入試においては2年連続で定員を割る厳しい事態となりました。

## 【学生募集】

令和6年度入学者は61名と定員を19名下回る結果(定員の76%)となりましたが、令和7年度入学者も64名と定員を16名下回る結果(定員の80%)となりました。

令和5年度が定員割れだったため、令和6年度は新たな取り組みとして以下の対策を実施しました。第一に、併設校への説明で、昭和鉄道高校3年生の保護者説明会に参加(令和6年5月25日)、昭和鉄道高校・豊島学院高校2校合同の進学相談会に参加(同6月5日)、昭和鉄道高校2年生の保護者会に参加(令和7年2月1日)し、短大の紹介を行いました。高校生やその保護者だけでなく、昭和鉄道高校や豊島学院高校の先生にも、東京交通短期大学のことを理解してもらえる機会となりました。その結果、令和7年度は、昭和鉄道高校からの入学者は0でしたが、近年では珍しく豊島学院高校から1名の入学者が出ました。

第二に、年度末入試を令和7年3月27日に実施しました。これは年度末の段階での進路未定者の受験を期待して実施し、1名が受験して入学することになりました。第三に、通信制高校やサポート校への訪問を強化しました。近年増えている通信制高校やサポート校への高校訪問を増やした結果、入学者64名中約11名(17%)が、通信制高校またはサポート校からの入学者となりました。第四に、潜在的な受験生がいる高校への出張授業を強化しました。これまで業者経由で依頼された出張授業を行ってきましたが、それだけでなく、直接交渉したり訪問した高校からの依頼を受けたりしたものも新たに加わりました。これらは主に高校1・2年生向けのため、令和7年度以降にこれらの高校から受験者が出ることを期待しております。そして第六に、全国的な知名度の向上として、BSフジの鉄道ファン向け番組(「Let'sトレ活」)の取材を引き受け、令和6年5月13日に放送されました。

これらの施策に取り組みましたが、先にお伝えしたとおり、定員を確保することはできませんでした。受験動向を分析すると、11月の推薦型選抜の志願者が半減しましたが、その分、総合型第1期と第2期の受験者が増えた形となりました。これは、第一志望の受験生が早い段階で進路を決定しようとしていることが推測されます。また、12～3月の受験者が増えましたが、2年前の水準に戻っているわけではありません。ここから、四大受験失敗組の受験者増加を期待できる状況ではないことが推測されます。

今後の対策としては、以下のことが挙げられます。まず、昨年度と同様、人手不足のため、鉄道会社の採用増は今後も続く可能性が高く、四大に合格しやすい状況も変わりありません。したがって、引き続き就職実績(内定者の約8割が鉄道会社に就職)を武器に、「進路決定期に第一志望」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や「進路変更組」または「社会人」の受け皿になるよう、昨年度効果があった学生募集を継続していきます。令和7年度入学の中には、社会人経験者の方もいらっしゃいます。

## 【教育活動】

人材不足で労働需要が高まっている鉄道の保守メンテナンス系への就職を意識した教育の拡充を図りました。具体的には、(株)小田急エンジニアリングから講師を派遣してもらい、保守メンテナンスの授業を行う「鉄道安全論」という授業を新規に開講しました。鉄道会社と連携して授業を開講できたことは大変意義のあることだと捉えています。また、「特別教養講座」やキャリア系授業においても、引き続き保守メンテナンス系業務の紹介を行いました。「特別教養講座」においては、令和6年度は本学卒業生の講師を増やし、年間で9名の卒業生に講義をしていただきました。なお、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。

一方、教育の質確保への取り組みとして、すでに導入しているGPA制度(成績を0.00～4.00で評価)の活用を進めました。具体的には、成績不振者の学科長面談や各種クラス分けに利用しました。また、「合理的配慮」の整備も行い、申請して認められた学生には、試験時間の延長などを実施しました。

## 【キャリア支援】

冒頭で述べたとおり、鉄道会社への就職率は、鉄道会社内定者数60名／内定者数73名で、「82.1%」(前年度78.1%)となりました。これは鉄道業界が人手不足の状態売り手市場という要因が大きいのは確かですが、本学の丁寧な就職指導が結実したものであります。とくに近年は学生数が減少しているので、今まで以上にエントリーシートの添削や面接指導などを個別に実施しやすい状況にあります。このような状況を活かして、引き続き鉄道会社を中心とした企業へ就職できるよう、支援していきます。

また、長年キャリア支援業務に携わってきた栗原圭二助教が、令和6年度で定年退職されました。令和7年度後期からは、後任の方が着任予定です。

## 【その他】

令和5年度で定年退職された反保雅幸さんの後任に中林泰一さんが着任されました。さらに、令和7年後期からは栗原先生後任の方も職員兼任で事務局へ入る予定です。新たな体制で事務局を運営していくことになります。

以上になります。令和7年度も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お願いいたします。

# 令和6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6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6年度をもって、以下の先生方が退任されました。

(専任教員)

栗原圭二助教

(非常勤教員)

兼高聖雄講師

西上いつき講師

ご退任された先生方の、短大へのご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7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。

(非常勤教員)

鷺田侑紀講師

栗田和紀講師

松井英幸講師

吉沢昭人講師

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. 学校行事等について

令和6年度の学校行事に関しては、ようやくすべての行事をコロナ禍以前と同様に実施することが出来ました。入学式に関しては、初めて新6号館のコネクションホールにて開催いたしました。また、入学式および卒業式には、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。春の学外レクリエーションは東京メトロ24時間券を使ったオリエンテーリング、冬の交通見学会では、小田急電鉄喜多見電車基地および小田急バス登戸営業所の見学を実施しました。

なお、学校行事等につきましては、本学ブログ(東京交通短期大学ブログ)にて、積極的に情報発信をしております。ぜひご覧ください。

## 3. 時間割について

令和7年度の時間割と特別教養講座カリキュラムが決まりました。詳細は下記ホームページアドレスよりご確認ください。令和7年度から新たに「交通心理学」「観光社会学」が配置され、交通系・観光系科目がより一層充実することとなりました。特別教養講座につきましては、昨年同様、同窓会会長の武田浩一先生、同窓会役員の小澤梓先生・渡邊俊介先生に講義を依頼しております。これらの先生方に加え、本学卒業生の五十嵐風先生、鷺田侑紀先生、高橋忠隆先生、古竹孝一先生、山中真ノ介先生にもご担当いただきます。同窓会の皆様、並びに卒業生の皆様のご協力に感謝いたします。

## 4. 専門ゼミ紹介

令和7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、研究を行い、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にて成果を発表します。各ゼミの詳細に関しては、ガイドブック等をご覧ください。

## URL

本学ブログ: <https://toko.hosho.ac.jp/blog/index.html>

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

特別教養講座:

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

# 2024年度就職状況及び2025年度就職支援

## キャリア支援室 田邊 友昭

同窓会の皆さま、本学キャリア支援室の田邊と申します。今年は、昨年まで栗原先生が担当していましたが、定年退職されたので、私が担当します。

2024年度就職状況についてですが、卒業生80名に対して就職希望者74名であり、72名が就職先を確定し卒業いたしました。進学希望は5名であり四年制大学へ編入しております。(1名は、四年制大学の1年生から入学を希望していました。)

2024年度は、JR4社に5名、首都圏の私鉄に27名、東京都交通局に1名、東京都営交通協力会に4名など鉄道企業就職が59名となりました。昨年度の実就職者のうちの78.1%が、今年度は81.9%にもなりました。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えます。

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。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。特に、鉄道会社の担当者様と打ち合わせをすると、鉄道業界全体の応募数が減っているのではないかという危機感をお持ちです。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・関東鉄道の技術職等に2名が入社しました。

今年度もさらにキャリア系授業と情報リテラシーとの融合を図っています。それは、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くると思いますので、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、2024年度の実就職・進学状況について簡単に報告させていただきます。2025年3月卒業生80名中、交通関連企業へ63名(昨年同時期53名)、一般企業9名(昨年同時期11名)、進学5名(昨年同時期3名)という状況でした。(4月30日現在)

鉄道関連の実就職先は次の通りです。

【鉄道関連企業別内定者数】

西日本旅客鉄道 2名(昨年4名)

四国旅客鉄道 1名(昨年3名)

九州旅客鉄道 1名(昨年無)

日本貨物鉄道 1名(昨年2名)

JR東日本ステーションサービス 2名(昨年3名)

東京地下鉄 3名(昨年1名)

東急電鉄 7名(昨年無)

京成電鉄 4名(昨年無)

京浜急行電鉄 1名(昨年1名)

京王電鉄 3名(昨年無)

東武ステーションサービス 7名(昨年6名)

東武インターテック 1名(昨年無)

小田急エンジニアリング 1名(昨年1名)

首都圏新都市鉄道 1名(昨年1名)

東葉高速鉄道 1名(昨年無)

秩父鉄道 2名(昨年1名)

しなの鉄道 1名(昨年無)

東京都交通局 1名(昨年2名)

横浜市交通局 2名(昨年無)

東京都営交通協力会 4名(昨年7名)

# 令和7年度入試報告

## 入試委員長 濱 雄亮

令和7年度入学者を選抜した入試(令和6年度実施)は、志願者数のべ67名(1年前は63名)、合格者65名(同62名)、入学者数64名(同61名)、定員充足率は80%(同76%)という厳しい結果になりました。昨年度よりは良いとはいえ、2割の定員割れの学年のみで構成されることとなってしまいました。

日本の短期大学入学定員・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6年度に定員割れをした短期大学は令和5年度とほぼ横ばいの249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2024(令和6)年4月入学者の定員充足率は76%、2025(令和7)年4月入学者の定員充足率は80%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。2025(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。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。昨年度入学者の定員充足率は全短大で72%・本学は74%、今年度は全短大で70%・本学は80%です。定員割れ短大率は、近年は毎年90%を越えています。

しかし他がもっとひどいから本学はこれで良いと考えるわけにはまいりません。そこで、①イベントの強化(学生フリートークの回数増など)・②高校訪問の強化と通年化(通信制高校の訪問強化など)・③イベントの予約制の継続・④高校生の進路選択の傾向の把握などの従来からの方策を強化しております。それに加えて、⑤知名度の向上(高校訪問・SNS広報の充実・LINEでの相談の対応など)・⑥専門学校・4大との差異の明確化に注力し、⑦入試で課す文字数の減少と面接を集団面接から個人面接に変更することも決定しております。また、併設校の昭和鉄道高校との連携も強化しています。春秋2回の校内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。

近年の傾向についていくつか紹介いたします。高校訪問時に、「高校卒で鉄道会社に入る場合と短大卒で入る場合の違いは何か？」ということ聞かれることが増えました。同窓会のみなさまのお立場からの回答がありましたらご教示ください。また、高校の先生から、「高校教員向けの説明会はないのか、見学に行ってもよいか」というご要望をいただくことも増えました。すでに見学は複数件受け付けております。説明も、オンラインで提供できるよう準備を進めております。このような今までにない傾向が発生しているようですので、その傾向を受験生数増加に生かせるようにいたします。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。

# — 会 員 解 放 区 —

## 中国鉄路初乗車

67回生 藤原 健多

私は令和6年12月に、武漢にある華中科技大学へ約3週間の短期留学へ参加した。中国語学習のみならず、現地の人やそれ以外の国から来た留学生との交流を通じて、自身の視野や見聞を広めることができた。特に、サウジアラビアから来た留学生から「アンニョンハセヨ！」と言われた時は日本人留学生同士で苦笑いした。

人生で初めて中国本土へ行った私は、授業の合間を縫って中国の鉄道に乗ることにした。そこで、武漢から1時間半程度で行ける他の都市を調べたところ、長沙に決めた。そこには橘子洲と言う毛沢東の巨大なコンクリート像があり、ぜひ1度見てみたいと考えたためである。

武漢から長沙までの距離は約300キロメートルで、高鉄(中国の高速鉄道)に乗れば約1時間半で着く。ちょうど、東京から名古屋までの感覚である。驚くべきことに、片道約200元(約4,000円)で乗ることができるため、日本の新幹線と比べて圧倒的に安いことがわかる。さらに、長距離の客車列車(在来線)も運行されており、最も安い硬座であれば約60元(約1,200円)で乗ることができる。

往路は高速鉄道、復路は在来線に乗ることにした。武漢駅で窓口にて切符を購入した際に、レシートのみが渡されて驚いた。切符について尋ねたところ、パスポートを見せて乗るようにと指示された。中国の高速鉄道に乗るときは中国人は身分証を、外国人はパスポートを見せて乗ることを初めて知った。日本で例えるなら、マイナンバーカードを見せて新幹線に乗るような感覚である。

さらに、改札へ入る前に空港と同じくらい厳しくセキュリティチェックされる。余談だが、地下鉄に乗る際も手荷物をX線に通したり、未開封の液体物があれば検査にかけたり、金属探知機を体に当てられたりする。とはいえ、現地の人たちはそれらに慣れているため、思いの外スムーズに進むことができた。

現地で数多くの車両を撮影したいと考えたが、決められた時刻にならないとホームに入ることができない。大体、出発時刻の10分前である。ホームへのゲートが開くと、現地の人たちは身分証をかざして次々とホームへ進んでいく。外国人の場合は有人のゲートに進んで、パスポートを確認してもらい、ホームへ進む。

ホームに着くと、目の前にはこれから乗る列車が入線していた。運よく、反対側のホームにも列車が入線しており、綺麗に撮影することができた。国によっては鉄道は軍事施設に値するため、撮影するときの心理的ハードルが高かった。しかし、中国事情に詳しい友人曰く、駅の人々の指示に従えば問題ないとのことだった。なので、積極的に駅員さんとコミュニケーションをとり、撮影が許可された場所での撮影を楽しんだ。それを考えると、案外日本での撮り鉄マナーと変わらないのかもしれない。

いざ車両内に入ると、日本の新幹線の普通車とそこまで変わらない雰囲気であった。

乗り心地も日本の新幹線と大差なかったが、長距離運行するだけあって食堂車が連結されていた。日本の新幹線では食堂車はおろか車内販売すら廃止されていく中、高速鉄道の食堂車という光景を初めて体験することができた。駅で既に食べ物を購入していたため、ホワイトビールを注文することにした。

ほろ酔い気分の中、早くも長沙南駅に到着した。乗ってきた列車を見送り、長沙市街地へ地下鉄に乗って向かった。高速鉄道の駅は市街地から離れて建設される傾向があり、市街地まで地下鉄で30分ほど時間を要した。

橘子洲の最寄り駅へ到着後、レンタサイクルに乗り換えて目的地を目指すことにした。中国のレンタサイクルやレンタルバイクは非常に安く借りることができる。1時間足らず乗っても、200円程度で借りることができた。目的地に到着し、束の間の橘子洲見物を楽しんだ後、武漢への帰路についた。

復路は長沙駅から武昌駅まで、特快列車(在来線)に乗ることにした。約4時間の旅である。東京から名古屋まで在来線特急が残っていれば、それくらいの所要時間で結ぶことができるのだろうか。席は軟卧(カジュアルなA寝台)を選び、大人になってから初めての寝台列車体験をすることになった。

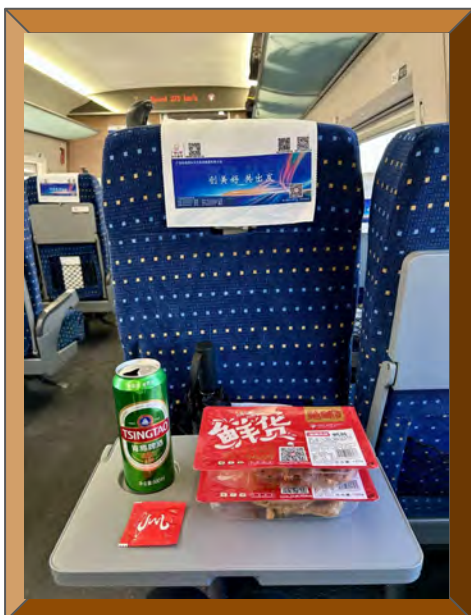
駅でハルビンビールや駅弁を購入し、発車時刻まで車両を撮影した。

列車が発車すると、客車列車ならではの速度や雰囲気を楽しむことができた。

特に、客車内で横になるという体験は日本ではほとんどできなくなってしまったため、とても新鮮だった。

ビールを飲みつつ車内探検をしていると、あっという間に武昌駅へ到着した。

人生で初めての中国鉄路体験はこうして幕を下ろした。



左上から時計回りに「武漢駅」「長沙駅」「武昌駅」「車内で一杯」



## 「小さな駅・橋梁・慰霊碑など」巡り旅

13回生 川島 一郎

今年6月、鉄道OB会有志で高知まで行ってきた。ローカル線に本当に小さな駅は多くあるが、今回寄った駅などの報告となる。大井川鉄道の「合格駅」は小さな駅舎内に合格地蔵尊が安置され受験生などに人気がある。令和2年に隣接の「門出駅」設置に伴い「五和(ごか)駅」を改名したもので単線の無人駅。

信楽高原鉄道「紫香楽宮跡駅」は奈良時代の都跡(宮殿跡が残る)最寄り駅で小さな無人駅、待合室トイレと整理券発行機がある。駅近くに「列車衝突事故慰霊碑」があり参拝した。平成3年5月発生の列車衝突事故(死者2名、重軽傷者628名)に改めて手を合わせた。

徳島駅は高徳線、鳴門線、牟岐線、徳島線のターミナル駅で駅ビル・駅前広場など巨大で運転所もあり構内は広い。島式ホーム、単式ホーム、切欠きホームがあり活気があった。切欠きホームのアンパンマンベンチが寂しそうだった。

吉野川下流部の「高徳線吉野川橋梁」は949.2mある。中流域まで水運が栄えていた。徳島線「穴吹駅」は、特産の藍を水運から鉄道への拠点だった。うだつが上がった商家が多かった。穴吹駅は現在無人化された。



大井川鉄道合格駅



信楽高原鉄道紫香楽宮跡駅



信楽事故慰霊碑



JR四国・徳島駅



朝の徳島駅ホーム



徳島駅のアンパンマン



徳島線穴吹駅



穴吹駅改札口(無人)

吉野川支流の穴内川峡谷先に「土讃線大杉駅」がある。平成16年1月駅舎焼失、翌年3月再建された駅舎で山小屋風の外観で簡易委託駅。乗車券のお菓子等も販売していた。近くには巨木大杉、美空ひばり記念碑もある。



土讃線大杉駅



駅前の穴内川峡谷



高知の仁淀川下流の「土讃線仁淀川橋梁」は橋長397mの橋梁。仁淀川の美しいブルーが似合う橋梁。司牡丹酒蔵、牧野富太郎ふるさと館、旧家、寺子屋なども残る町の「土讃線佐川駅」は無人駅ながら歴史ある元気な街だった。

仁淀川には沈下橋が多く3箇所巡ってみた。長大な仁淀川を横断する生活のための橋で、欄干は無く増水時は流れに沈む。



土讃線仁淀川橋梁



浅尾沈下橋(仁淀川)

帰路に金城ふ頭駅前の「リニア鉄道館」へ行ったが、ドクターイエローが展示されたばかりの土曜日で入場者が行列状態であった。今回は並ばず帰路へ。

## 続・政治結社たちま會

### 41回生 倉持 健

こんな見出しだが、見る人には一抹の不安もある。

以前、私はこの見出しで、同期の「活動」の紹介をしたように思う。(興味のある方はさがしてね)

しかし、今の「世の中」だと、非常に『危険な団体』に感じるから“一抹”である。

だが、当時(41 回生・1994 春卒)では、この表記でも許される空気であったと思う。

見出しは、まんま、昨今のドラマのリスペクトである。

2 年次になると、同窓生は、次々に就活・進学へと、自分の将来へと向かっていった。

そんな中、私は、幸運にも、現在の会社に入れてもらい、また、出来のいい後輩という名前の「上司」にも恵まれた、のんびりした生活を、名古屋でさせて貰っている。

(方言・風習・所作には苦勞した。現在は名古屋弁⇄東京弁の立派な？バイリンガルに成長)

入社2 年目で車掌を拝命し、初級の管理者試験では、相当数の「出来のいい」後輩の進路を退避し、しばらくは「一年生以外は、後輩が上司」という、実に自堕落な生活をしていた。

(実は、まだ大差ない生活をしている。先輩、同期は、諸々の理由で退職)

こんな私だが、過日の辞令で、あろうことか「教導車掌」(指導車掌)を拝命してしまい、さて、どうしたものか、と、PG に向かった。そんな次第である。

さて、タイトルだが、今でも仲よくしてもらっている、同窓生が、自身の名前を使用し、池袋駅〇〇口にて演説を行う、あの、大型スピーカー搭載型黒塗大型乗用車を擁する団体(特定は敢えて避けます)を、発案し、また、別の、同窓生がそのタイトルを、掲示板に作成。内輪ながら大いに盛り上がった。(現在は別媒体に引越し済)

そして、會の発端となる「スキーツアー」が、1993 年冬より、2025 年の今でも、続いているのである。

遅いのか？、図太いのか？の判断は、拙稿をお読みいただいている皆様にお任せするが、やはり、これだけ毎年『音頭』を取ってくれる「IJI」君には、やはり、感謝しかないと思う次第である。

(表記はあくまでイニシャルなので、悪しからず)

私自身も、のんびりとは言いながら、私生活では「多々」あったが、たちま會の面々には、その都度、面倒を見てもらい、今に至っている。やはり、これにも感謝しかない。

そんな、人生後半戦？の私だが、数年前より、同期生の誘いにより、学校の同窓会活動に入れてもらっている。

で、何がしたいのか？ではあるが、やはり、本校から、大体の現役生が希望であろう「鉄道会社入社」の支援がしたいと、思っている。

昨今の新入社員は、やはり、見た目と、現実の違いや、頭の中の乖離に、ついて行けない者も多く、また、私の会社では、中部圏という地域性(田舎なのね)もあり、新卒から、駅務→乗務員(車掌)になっても、退職を選ぶものが多い。この拙稿を読んでいただく皆様には「→」一文字なのだが、実際には、駅務→車掌科教習所(大体1ヶ月→車掌見習(3週～6週間)→車掌という順路を辿り、あの姿になる。

そして、当社の場合はその後2年、夏の暑さに耐え、冬の寒さに耐え、経験を積んでいただき、電車運転士科へ、という流れだ。(当社では、実に『多種・多様』な電車に乗れます)

ぜひぜひ、現役生の皆様には、夢、憧れを、現実のものにさせていただきたいと思う。

とはいえ、たちま會の面子も初老化してきており、いやいやまだまだ、のトシから、いやいやもういいよ。と、雰囲気に変化が見られるようになってきた。如実に「アルコール摂取量」が少なくなっているのだ。

また、続稿を披露できれば、とも思うが、もう宴会芸や「阿呆」をやる歳ではないのかなとも思う。

お話もっと聞きたい「稀有な人」がいましたら、ぜひ同窓会で、名古屋で、お待ちしております。

名古屋鉄道(株)名古屋乗務区勤務

## 誇りと責任

15回生 半沢 貞夫

私がこの言葉を聞いたのは、昭和38年高校2年の時。新潟・北陸地方を襲った「38豪雪」で、1週間に亘ってストップした列車の開通に向け、除雪作業に駆り出されたある日の朝礼で、安全綱領の唱和後、分区長の「鉄道の開通こそ国民の窮状を救う手段、“誇りと責任”をもって作業に当たって欲しい」との趣旨の訓示でした。しかし、連日の作業で疲労困憊の身にそこまで思う余裕はなく時は過ぎ、むしろ中学2年の冬、山間の小さな駅に押し寄せるスキー客の対応に急遽呼び出され、制帽と外套姿でホームに立ちましたが、降車客は律儀に切符を渡してくれ、制帽の威厳さに感動したことは鮮明に思い出します。

この言葉を再び知ったのは、本校(当時は夜間授業で、学生は殆んど鉄道職員)に入学し、休憩時間などで学友から聞く仕事の話で、端々に改めて人命を預かる鉄道業務に従事することの重大さを痛感しました。

また、今年の6月号で休刊となった『鉄道ジャーナル』の創刊者、竹島紀元さん(私が入社した交通協力会・現交通新聞社の前任者)のことでも思い出します。鉄道ファンだった竹島さん、鉄道のことは何でも知っていると自信を持って仕事に就いたが、プロの鉄道員にはマニア的な知識は不必要、むしろ邪魔だったと、その結果鉄道の現状を冷徹に見つめ、将来のあるべき姿を考察する雑誌が誕生した、と飲みながら話してくれました。休刊の理由に、鉄道員のプロ意識の考察も含まれていたかは知りませんが残念です。

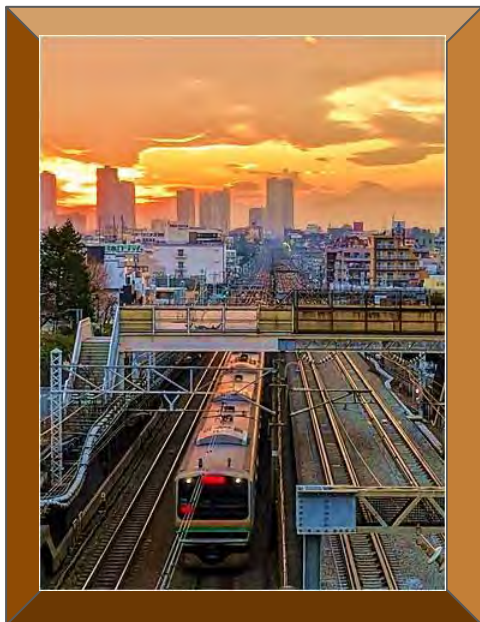
鉄道会社も企業として利益優先は当然ですが、人命を預かる企業でもあります。昨今、鉄道会社の保線や車両の記録改ざんなどの不祥事、また社員の働きやすさを重視した無帽勤務など、鉄道に関する情報を目にするたびにこの言葉を思い出します。

鉄道の職場に身を置いたことの無い立場ですが、従事する多くの同窓生、志す在学生の皆さんには改めてこの“誇りと責任”を身に留めて置いて欲しいと願うばかりです。

## \* とうこう写真館 \*

「東交」OBによる写真「投稿」コーナーです！

13回生 川島 一郎  
「東京の夕景」



56回生 T.F  
「しなの鉄道」



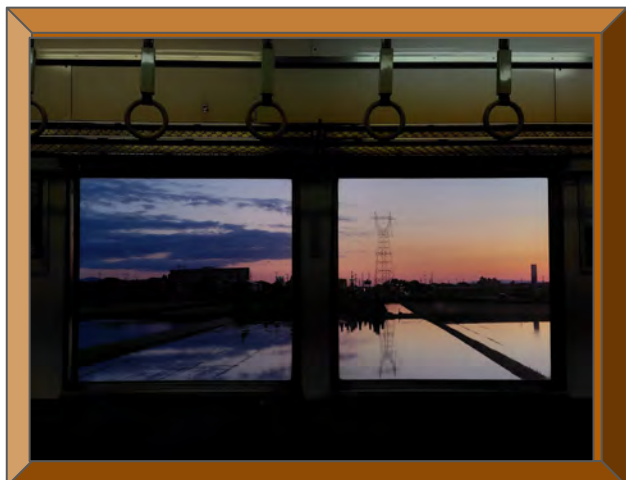
58回生 松本 真之介  
「丸目が光る」



41回生  
木下英男  
「さよなら  
西の湘南色」



56回生 三島 能之  
「地鉄の車窓から」



### <写真募集>

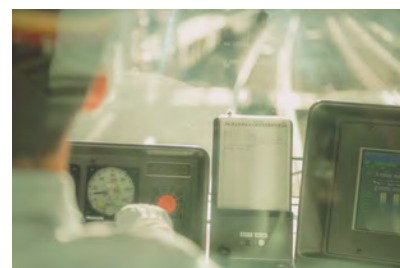
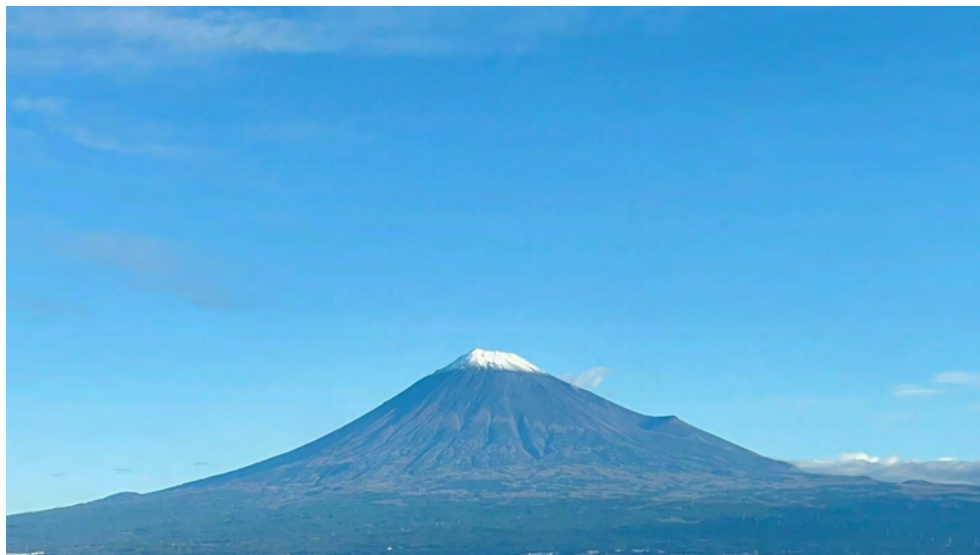
「とうこう写真館」を飾る素敵な写真を募集します！

- 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 2026年4月末日

## \* とうこう写真館 \* 別館

2024年11月17日(土)に行われた静岡鉄道貸切イベントの特集をお送りいたします。

秋晴れのもと、同窓生やその家族総勢26名が静岡の地に集まり、思い思いに静岡鉄道の旅を楽しんだほか、終了後、有志で静岡おでんなどのご当地グルメを堪能する懇親会で交流を深めました。また、集合前・解散後の時間を活用し、個性豊かな静岡の鉄道車両の撮影を楽しんだ参加者も…！



撮影:  
13回生 川島 一郎 38回生 渡邊 俊介  
41回生 倉持 健 58回生 松本 真之介  
67回生 藤原 健多

## 会 計 報 告 書

(2024年度)

2025年4月1日

東京交通短期大学同窓会

(2024年4月1日～2025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  | 490,481 円   |                      | 集会費     | イ  | 288,400 円   | 東交祭・総会懇親会<br>イベント |
| 会費      | B  | 355,000 円   | 5,000円×71名           | 事務費     | ロ  | 0 円         |                   |
| 臨時会費    | C  | 122,000 円   | 東交祭・総会懇親会<br>イベント    | 通信費     | ハ  | 0 円         |                   |
| 寄付金     | D  | 36,306 円    | 学長、学科長、非役員OB<br>ほかより | 渉外費     | ニ  | 174,248 円   | 卒業生記念品等           |
| 雑収入     | E  | 229 円       | 預金利息                 | 会議費     | ホ  | 81,500 円    | 役員会定例会、イベント打合せ等   |
|         |    |             |                      | 雑費      | ヘ  | 8,129 円     | 東交祭同窓会コーナー        |
|         |    |             |                      | 繰越金     | ト  | 451,739 円   |                   |
| 収入計     |    | 1,004,016 円 |                      | 支出計     |    | 1,004,016 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。

2025年4月1日

会計監査

堀 丈 夫



会計監査

八 木 橋 孝 尚



## 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

「toukouob@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。

※なお会員本人ご逝去の通知は電話でも受付けます。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: toukouob@gmail.com 公式Line: @733mbeib 短大HP: https://toko.hosho.ac.jp/

次号は2026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とも構いません。

＜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

(昭和四十八年 八月十八日制定)

### 第1章 名称

(名称)

第一条 本会則にて規定する同窓会は東京交通短期大学同窓会(以下「同窓会」という。)と称する。

### 第2章 目的及び実施事業

(設立の目的)

第二条 同窓会は会員相互の親睦を図り、母校である東京交通短期大学(以下「交通短大」という。)の発展を助成並びに協力することを目的とする。

(同窓会の事業)

第三条 同窓会は前条の目的を達成するため、次の事業を行う。

- 一 会議の開催
- 二 同窓会報の発行
- 三 同窓会の目的を達成するための諸事業の実施

2 同窓会の運営に伴う規程は別にこれを定める。

### 第3章 事務局の所在

(事務局)

第四条 同窓会は事務局を東京都豊島区池袋本町二丁目五番十五号に所在する学校法人豊昭学園東京交通短期大学内に置く。

### 第4章 会員及び役員

(会員)

第五条 同窓会の会員は、交通短大の卒業生とし、東京交通短期大学同窓会会計規程第八条に定めた同窓会費を納入した者とする。

2 前項に定めた会員は終身会員とする。

(役員及びその職務)

第六条 同窓会は事務局として次の会員を役員として選任し、役員会を構成し同窓会の会務運営を行う。その構成並びに運営については別紙のとおり。

一 会長

同窓会の代表者として会長を一名選出し次の職務を行う。

イ 会長は同窓会を代表し、会務を総括する。

ロ 会長は各会議の議長を務める。

ハ 会長は交通短大との交渉を同窓会の代表として行い、円滑な同窓会運営を図る。

二 副会長

副会長の配置並びに職務は次のとおり。

イ 副会長は会長を補佐し、会長不在時並びに事故の際は其の職務を代行する。

ロ 同窓会の副会長は同窓会の総務担当、会計担当、書記担当の代表者となり、その各担当に一名以上選任し配置する。

ハ 副会長は各担当会務運営の円滑化を図る。

三 役員

役員は各担当の会務運営に携わる。ただし、担当外の兼任も認める。

四 監査役

監査役の配置並びに職務は次のとおり。

イ 監査役は役員より二名選任し配置する。

ロ 同窓会会計の適正化を図るため、各種証憑書類並びに会計書類の検査を随時行い、年度決算時に会計監査及びその報告を行う。

ハ 監査役は同窓会内における他の役職との兼任は出来ない。

2 同窓会は必要に応じて役員待遇とした顧問を選任することが出来る。

一 顧問は会長より委属する。

二 顧問はその経験実績により同窓会への助力及び後進の指導を行う。

(役員の選出)

第七条 役員の選出は次のとおり。

一 会長並びに副会長は同窓会総会(以下「総会」という)において役員の中から選出する。

二 前一号以外の役員は総会において会員の中から選出する。

(役員の改選)

第八条 役員の改選について、西暦を基準とした偶数年次に会長を、奇数年次に会長以外の役員を選出する。

(役員の任期)

第九条 役員の任期は原則として二年間とする。ただし再任を妨げない。

2 任期中の役員に欠員が生じた場合は、その必要に応じて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出来る。ただし、その場合に選出された役員の任期については前任者残留期間とする。

### 第5章 会議

(同窓会の会議)

第十条 同窓会はその運営のため、定期的に次の会議を行う。

一 同窓会の会議は、総会、役員会、定例会とする。

二 各会議は会長が招集して、原則として会長をその議長とする。

三 各会議の実施回数及び実施時期並びに参加者については原則として次のとおりとする。

イ 総会は毎年度一回、交通短大の学園祭である東交祭実施日に実施する。

ロ 役員会は毎年度二回以上実施する。

ハ 定例会は原則として各年度内の四月第一水曜日、六月第一土曜日、八月第一水曜日、十二月第一土曜日、二月第一水曜日に実施する。

ニ 各会議の参加者は同窓会会員、交通短大職員、交通短大学生、会長が特に認めた各会議の議事進行上必要とされる者に参加できる。ただし、役員会については同窓会役員並びに会長が特に認めた役員会の議事進行上必要とされる者のみ参加できる。

四 会長はその必要を認めたとき、または役員の三分の一以上の請求により、臨時に各会議を招集することが出来る。

五 各会議は必ず議事録を作成し保管する。また、議事録はその必要に応じて会長の承認を得た場合に、会員並びに交通短大関係者のみ閲覧することが出来る。ただし、閲覧した内容を第三者に提供することは認めない。

六 各会議で定める主な事項は次による。

イ 総会

(1) 年度収支決算の承認

(2) 年度実行予算の決議

(3) 事業計画の承認

(4) 同窓会会則の改正

(5) 役員の改選

## 東京交通短期大学同窓会会則 (昭和四十八年 八月十八日制定)

### ロ 役員会

- (1) 年度実行予算の状況
- (2) 事業計画の立案並びに実施状況
- (3) 同窓会啓蒙活動の立案並びに実施状況
- (4) 役員人事改選の提案
- (5) その他同窓会運営に伴う諸事項

### ハ 定例会

- (1) 会員に役員会決議事項の報告
- (2) 会員からの意見招集

七 各会議の議事は原則として出席会員の過半数の同意を持って決定し、同数の場合は議長の決するところによる。

八 各会議の開催場所は原則として交通短大校舎八階の同窓会室ないし交通短大校舎内で実施する。

## 第6章 退会及び除名

(会員の退会並びに除名)

第十一条 会員の退会並びに除名については次の要件とし、総会の決議によりこれを承認する。

### 一 退会

イ 会員から自主的に退会の申し出があった場合。

ロ 会員が死亡したとき。

### 二 除名

会員が同窓会並びに交通短大の名誉を著しく傷つける事態が発生した場合、役員並びに会員による協議機関を設置し、審議により除名することができる。

2 退会並びに除名となった場合は、その当該者が納付した同窓会費について返金しないものとする。

## 第7章 会則改正

(会則の改正)

第十二条 同窓会の会則並びに第三条2に定める規程はその必要に応じて、総会に出席した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。

附則(令和 六年 九月十四日)

この改正会則は、令和 七年 四月 一日から実施する。

【沿革】 平成 七年 四月 一日 一部改正

平成二一年 四月 一日 一部改正

令和 三年 四月 一日 一部改正

令和 七年 四月 一日 全面改正

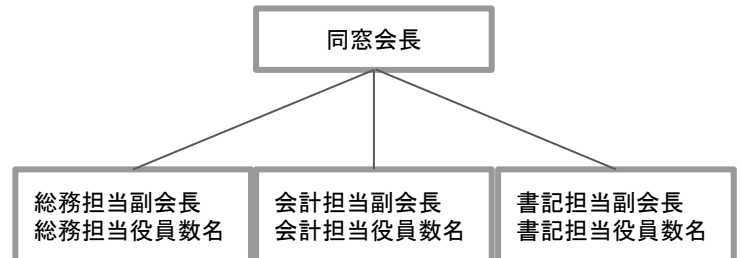
東京交通短期大学同窓会会則

別紙 第六条関係 役員組織

東京交通短期大学同窓会にかかる役員構成並びに運営について

### 1 役員構成図

監査役2名  
顧問



### 2 運営

#### 一 総務担当

イ 同窓会の各会議の実施並びにその進行

ロ 同窓会に登録されている会員連絡先のデータベース管理並びに修正の対応

ハ イベントの立案並びに実施

#### 二 会計担当

イ 同窓会の同窓会費の管理及び出納処理

ロ 会計書類の作成並びに記録

ハ 同窓会の資産管理

#### 三 書記担当

イ 各会議の議事録作成並びに保管

ロ 原則として年度一回発行する同窓会報の発行並びにその編集

ハ 同窓会ホームページの作成

## 編集後記

・就職氷河期に社会へ出ざるを得なかった身からすると、昨今の新卒の就職状況は羨ましいの一言です。(編集・δ)

・色々な業界で人手不足が問題になっている昨今ですが、バス業界も殆どの会社が運転士の不足分を休日出勤や残業でカバーして路線を維持しています。皆さんの自宅から最寄り駅への交通手段は何ですか？徒歩ですか？自転車ですか？それとも自家用車ですか？路線バス一択だと、ある日突然路線が廃止になって外出が一苦勞…なんて事が起きるかもしれませんね。(編集・ε)