

東京交通短期大学 同窓会会報

第49号・令和8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



これからの「運輸」を考える

同窓会長

41回生 武田 浩一

近年、物流の世界では宅配便の激増に伴う配送の在り方が大きな議論を呼んでいます。映画『ラストマイル』が投じた一石として大手通販サイトによる配送運賃の抑制が現場を疲弊させているという問題提起は、輸送現場に身を置く者として深く共感する所があります。お届け先へ荷物が渡る最後の「1マイル」で、軽ワゴン車を駆り、元請からの指示と配送環境の板挟みになりながら奮闘するドライバーの姿は、我々交通インフラを支える者にとって決して他人事ではありません。

再配達削減のため、昨今は駅やコンビニに「宅配ボックス」が設置されていますが、昭和の時代に国鉄や私鉄で行われていた小荷物の「駅止め」を思い返すと、システムの本質は時代を一周して先祖返りしているようにも感じられます。係員が介在する手間が省かれただけで、受け取り側が動くという構造は同じなのです。

深刻な人手不足への対応として、外国人の採用やドローン宅配の実装といった動きも加速しています。また、道路交通に目を向ければ、自転車の交通違反厳罰化や電動スクーターの普及など、新たな交通ルールの整備が進んでいます。しかし、信号無視や停止指示を軽視する利用者の姿を目にすると、利便性だけが先行し、交通社会の一員としての意識が追いついていない現状に危うさを感じずにはいられません。

私が携わる鉄道業界においても、課題は山積しています。運賃改定による収益を就労環境の改善に充てる動きがある一方、コストカットのためのワンマン運転化が遅延増大を招くといった悪影響も生じています。さらに深刻なのは、設備の老朽化と技術継承の危機です。デジタル技術で補える部分はあっても、先人が築いてきた「安全への思い」や現場の知恵を学び、識ることで事故を防ぐという文化を絶やしてはなりません。同窓会で定年された先輩方から聞くかつての現場の話には、現代の難題を解くヒントが隠されていると感じています。

デジタル化が進む今こそ、最後は「人の手」が必要であるという事実は変わりません。

オンデマンドバスやアプリ予約、ライドシェアやサイクルシェアなど、技術を駆使しながらも、従事者に負担をかけず、利用者が安全に移動できる環境を整えることが、例えば過疎化が進む地域交通を守るための鍵となるでしょう。

誰もが安心・安全・快適に利用できる道路交通の確保は、今や喫緊の課題です。数年後、この文を読み返した時に「あの時はこんな事が問題だったな」と笑って振り返ることができるよう、私も交通業界の一助として、日々努力を重ねていきたいです。

学長挨拶

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。また、平素より母校の発展に温かいご支援をいただき、深く感謝申し上げます。

1952年の創立以来、本学は豊昭学園の高等教育機関として、伝統的に鉄道・交通サービス業界へ多くの卒業生を送り出してまいりました。関係業界との強固な信頼関係は、ひとえに社会の第一線で使命を果たされている同窓生の皆様の足跡そのものであり、本学の何よりの財産です。

一方で、現在の日本が直面する少子高齢化と18歳人口の減少は、短期大学のあり方を大きく揺るがしています。多くの短大が姿を消していく中、本学の今年度の入学生も61名(定員80名)に留まり、危機感を持って「学生確保」の施策を講じるべき局面に立たされています。

しかし、私たちはこの逆風を、本学の真価を問い直す契機と捉えています。短期大学には、学生一人ひとりに寄り添う教育を通じ、社会の中核となる職業人材を育てるという固有の使命があります。四年制大学や専門学校にはない独自の付加価値をいかに生み出し、多様化する修学ニーズに応えていくか。今まさに、社会の変化を誠実に捉えた改革が求められています。

本学は日本で唯一の「運輸科」を冠する短期大学です。昨年度は鉄道会社への就職率約86%、全体就職率92.6%という驚異的な実績を達成いたしました。この誇るべき数字は、本学の教育力の証明であり、同窓生の皆様が社会で築いてくださった「信頼」というブランドの賜物にほかなりません。

今後、この伝統を次世代へと繋ぐためには、未来の交通インフラを担おうとする若い世代へのアプローチが不可欠です。本学では現在、YouTubeやInstagramなどのSNSを活用した積極的な広報活動を展開し、若い層へ運輸・交通の学びの魅力をダイレクトに発信しております。同窓生の皆様には、ぜひこうした母校の発信に関心を持っていただき、それぞれのネットワークでの拡散や、現場の生の声を届ける活動など、広報への多大なるご協力を賜りたく存じます。皆様の「現役の力」こそが、受験生にとって最高の道標となります。

私たちはこの伝統の灯を絶やすことなく、時代のニーズに応える新たな付加価値を創造し、次世代の「交通人を育てる学び舎」として着実に歩みを進めてまいります。同窓生の皆様には、今後とも母校への変わらぬご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

令和7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7年度の短大は、鉄道会社への就職内定率が前年度を大きく上回り約9割に達した一方、入学者数は3年連続で定員を下回るという厳しい状況が続きました。

【学生募集】

令和7年度入学者は64名と定員を16名下回る結果(定員の80%)となりましたが、令和8年度入学者も61名と定員を19名下回る結果(定員の76%)となりました。

令和7年度は、以下の取り組みを実施しました。第一に、併設校への周知活動として、昭和鉄道高校・豊島学院高校が実施する進路説明会や保護者説明会に参加し、短大の魅力を直接伝える機会を設けました。第二に、近年増えているサポート校・通信制高校への営業活動(高校訪問)を強化し、多様化する受験者層へ対応しました。第三に、指定校の総数および推薦枠を拡大するとともに、指定校選抜で実施する小論文の字数を削減するなど、受験しやすい形へ変更しました。第四に、年度末入試を新たに実施し、1名の入学につなげることができました。

情報発信の面では、SNS(X・Instagram・LINE)・YouTube等を活用した広報を継続しました。そのなかでも生成AIを活用した動画制作によって、動画や動画広告のインプレッション数(閲覧者の画面上に表示された回数)を増加させることができました。また、潜在的な受験生がいる関東圏の高校への出張授業も引き続き強化しました。

令和7年度の受験動向を分析すると、志願者数の合計は2年前の令和5年度と同水準で、昨年度比では微減となりました。選抜別で2年前と比較してみると、推薦型選抜は半減した一方、総合型第1期の受験者が増加しており、本学を第一志望とする受験生が早期に進路を決定しようとしている傾向が読み取れます。

今後も就職実績(内定者の8割以上が鉄道会社へ就職)を前面に打ち出し「進路決定期に第一志望」として選んでもらえるよう取り組んでいきます。また、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」の受け皿になるよう、効果があつたSNS対策を活かした学生募集を展開し、専門学校に志願者を取られないようにしていきます。

【教育活動】

令和7年度も、鉄道保守メンテナンス系への就職を意識した教育の充実を図りました。特別教養講座やキャリア系授業において保守メンテナンス系業務の紹介を継続したほか、新幹線運転士(卒業生の山中真ノ介講師)や航空業界の講師(JALの酒井雄介講師)を招き、学生の視野を広げる取り組みを進めました。その結果、特別教養講座の受講者数は前年度より増加しました。一方、一般教養科目の受講者数は減少傾向(主に4限18:10～19:40)にあり、今後の時間割編成に改善が求められます。

【キャリア支援】

令和7年度の就職実績は前年度を大きく上回る結果となりました。鉄道会社内定者数43名(内定者総数48名)で、鉄道会社への就職率は89.6%(前年度82.1%)に達しました。本学の丁寧な個別就職指導の成果が結実したものと捉えています。また、令和7年度後期から、昨年度定年退職された栗原圭二氏の後任に、仁平裕文氏をキャリア支援担当(職員兼教員)として採用しました。新たな体制のもとで引き続き学生の就職活動をサポートして参ります。

【施設・設備】

卒業記念品費を活用し、4階学生ホールに休憩兼自習用のテーブル15セットを設置しました。また、老朽化したデスクトップPCをノートPCへ入れ替えるとともに、ネットワーク機器の保守契約期間満了を機に、ハードウェアを保有しない運用形態へ移行しました。

【その他】

事務局については、施設担当職員の中林泰一氏が退職したことに伴い、仁平氏を含めて3名体制となります。少ない人数での対応となりますので、同窓会の方にはご不便をおかけすることがあるかもしれませんが、何卒ご理解いただければと存じます。

以上が令和7年度の事業報告です。令和8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7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7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7年度をもって、以下の先生方が退任されました。

(専任教員)

なし

(非常勤教員)

吉沢昭人講師

田中奏夕講師

李志揚講師

手塚郁子講師

玉置文弥講師

笠井文雄講師

ご退任された先生方へ、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年度後期より、仁平裕文助教が赴任されました。また、令和7年度後期より、大竹恒平非常勤講師が赴任されました。

令和8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)

なし

(非常勤教員)

川崎友加講師

吉田実久講師

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7年度の学校行事に関しては、入学式・卒業式をはじめ、各種行事を対面にて実施いたしました。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、4月25日(金)に実施しました。本年度は、JR東日本「都区内バス」を利用したオリエンテーリングを行い、1・2年生がゼミごとに3～4名のグループに分かれて、都内の観光名所を巡りました。各グループは、訪問先でグループ全員が写り、かつ名所が分かる写真を撮影し、短大指定のフォルダーにアップロードしました。36グループが参加し、最終的には168枚の写真がアップロードされるなど、学生同士の親睦を深める機会となりました。

9月20日(土)・21日(日)には、東交祭2025を開催しました。各基礎ゼミによる模擬店、鉄道研究部による鉄道模型のダ

イヤ運転会、鉄道会社で活躍する卒業生によるフリートークなどが行われ、学生・卒業生・企業の皆様のご協力により、大変盛況な行事となりました。

交通見学会は、10月28日(火)に実施しました。本年度は、関東鉄道の貸切列車に乗り、取手駅から下妻駅まで往復しました。車内では、普段は触れる機会の少ない車掌マイクを使ったアナウンス体験も行われました。また、関東鉄道で活躍する本学卒業生から、在学生に向けてお話をいただく機会もあり、交通・鉄道業界を目指す学生にとって有意義な行事となりました。

また、5月1日(木)には、本学同窓会の皆様よりご寄贈いただいた『鉄道百五十年史』全5巻および資料編の贈呈式を本学図書館にて執り行いました。当日は、同窓会会長の武田浩一先生をはじめ、歴代の同窓会会長にもお越しいただき、発刊の経緯や編纂のエピソードなどをお話しいただきました。鉄道史に関心のある学生にとっても、大変貴重な資料となります。同窓会の皆様のご厚意に、改めて感謝申し上げます。

教育面では、本学の「数理・データサイエンス・AI教育プログラム」が、令和7年8月付で文部科学省の「数理・データサイエンス・AI教育プログラム(リテラシーレベル)」に認定されました。本プログラムは、1年次後期科目「プログラミング入門」および2年次前期科目「情報科学概論」を柱とし、データやAIを安全かつ効果的に活用する基礎力の育成を目指すものです。また、令和7年度のプログラム修了者に対しては、修了証授与式を執り行いました。

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8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。詳細は本学ホームページよりご確認ください。令和8年度から新たに、専門科目・観光科目系の科目として「旅取夏期集中授業」(1年夏期・2単位)が配置されました。また、基礎科目・外国語の科目として「英語コミュニケーション」(1年後期・1単位)が新設され、観光系科目および語学系科目がより一層充実することとなりました。

また、本学卒業生である鷲田侑紀先生には、令和6年度より非常勤講師として「鉄道基礎」をご担当いただいております。同科目は、1年次後期に開講される専門科目であり、鉄道の安全、法令、車両の仕組み、線路の仕組み、運転の心得など、鉄道の全体を幅広く学ぶことを目的としています。鷲田先生には、鉄道会社での実務経験をかし、鉄道現場で必要とされる知識や考え方について、実践的な授業を行っていただいております。

特別教養講座につきましては、鉄道、交通、観光、リスクマネジメント、鉄道史、鉄道技術、公共交通の現状など、多様な分野の講師にご担当いただくこととなりました。特に、同窓会会長の武田浩一先生、同窓会役員の小澤梓先生、渡邊俊介先生に加え、本学卒業生の五十嵐風先生、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。鉄道業界の第一線で活躍する同窓生・卒業生の皆様から、実務経験に基づく貴重なお話をいただけることは、在学生にとって大変有意義な学びの機会となります。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

2026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>

学外レクリエーション

<https://toko.hosho.ac.jp/blog/20250616.html>

『鉄道百五十年史』贈呈式

<https://toko.hosho.ac.jp/blog/20250507.html>

東交祭2025

<https://toko.hosho.ac.jp/blog/20251010.html>

交通見学会 in 2025

<https://toko.hosho.ac.jp/blog/20251129.html>

数理・データサイエンス・AI教育プログラム認定

<https://toko.hosho.ac.jp/blog/20251117.html>

数理・データサイエンス・AI教育プログラム修了証授与式

<https://toko.hosho.ac.jp/blog/20251119.html>

特別教養講座：高橋忠隆先生「地方鉄道の現状とダイヤ作成について」

<https://toko.hosho.ac.jp/blog/20250726.html>

特別教養講座：山中真ノ介先生「東海道新幹線運転士が考える、皆様に伝えたい“安全”」

<https://toko.hosho.ac.jp/blog/20251127.html>

時間割

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

特別教養講座

https://toko.hosho.ac.jp/toukou/special_lecture.html

本文末尾のURL欄をこれに置き換えれば、本文で紹介している出来事と参照先の対応が明確になります。

2025年度就職状況及び2026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。昨年9月より、キャリア支援室に栗原先生の後任で、仁平裕文先生が着任しました。よろしくおねがいします。

2025年度就職状況についてですが、卒業生58名に対して就職希望者54名であり、50名が就職先を確定し卒業いたしました。※4月以降に2名就職確定しています。進学希望は2名であり四年制大学へ編入しております。※帝京大学、高千穂大学

2025年度は、JR系に13名、首都圏の私鉄に29名、東京都営交通協力会に1名など鉄道企業就職が43名となりました。昨年度就職者のうちの81.9%が、今年度は、86.0%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。

2025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。そのため、近年にない特定校が7社となりました。(東京メトロ、京王電鉄、京急電鉄、東武鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、西日本鉄道) 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。

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・日立自動車交通等で実施していただきました。今年度はさらに、東葉高速鉄道様にもご協力をいただきます。

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いくと思いますので、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、2025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。2026年3月卒業生58名中、交通関連企業へ43名(昨年同時期63名)、一般企業9名(昨年同時期9名)、進学2名(昨年同時期5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】

西日本旅客鉄道 1名(昨年2名)
JR北海道鉄道 2名(昨年6名)
JR東日本ステーションサービス 4名(昨年2名)
JR東日本東北総合サービス 2名(昨年無し)
東京地下鉄 3名(昨年3名)
東急電鉄 2名(昨年7名)
京成電鉄 2名(昨年4名)
京浜急行電鉄 4名(昨年1名)
京王電鉄 1名(昨年3名)
東武鉄道 7名(昨年8名)
西武鉄道 1名(昨年無し)
名古屋鉄道 1名(昨年2名)
近畿日本鉄道 2名(昨年無し)
小田急エンジニアリング 1名(昨年1名)
東葉高速鉄道 1名(昨年無し)
あいの風とやま鉄道 1名(昨年1名)
伊豆急行 1名(昨年無し)
横浜市交通局 1名(昨年2名)
東京都営交通協力会 1名(昨年4名)

令和7年度入試報告

入試委員長 濱 雄亮

令和8年度入学者を選抜した入試(令和7年度実施)は、志願者数のべ66名(1年前は67名)、合格者数64名(同65名)、入学者数61名(同64名)、定員充足率は78%(同80%)という厳しい結果になりました。2割の定員割れの学年のみで構成される状況が続いています。なお2学年合わせた短大全体の「収容定員」は160名のところ、在籍者は130名ですので、こちらは80%以上をキープしています。

日本の短期大学入学定員・志願者数・短期大学数は、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7年度に定員割れをした短期大学は、220校88%でした(令和6年度は249校92%)。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。2026(令和8)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が、短大全体の定員充足率が一定して右肩下がりにになっていることは共通しています。本学は苦境にありますが、それでも短大全体の定員充足率(最新の令和7年度で74%)を下回ったことはありません。

現在、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(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)・⑤AIを活用したチラシによる専門学校・4大との差異の強調、⑦入試で課す文字数の削減を行っています。併設校2校との連携も継続しています。春秋2回の校内説明会の機会を得ました。また、イベントに参加してくれた＝本学に興味を持ってくれたものの受験に至らなかった人が数十人に及んでいるので、イベントに参加してくれた高3生の高校に電話やメールで売り込みをするようにもしています。このように多方面作戦でこの苦境の打開に取り組んでおります。

近年の傾向についていくつか紹介いたします。ひとつは高校訪問時にもらう質問です。「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？」と聞かれることが増えました。これには、「鉄道基礎」や「交通英語」などの交通の実務に直結する内容を学んでから就職に臨むことができると答えています。「交通経済学」・「交通政策論」・「鉄道史」などの専門領域の教養的な科目の存在も伝えています。また、高校卒就職の場合は同時に一社しか応募できない場合がほとんどなので、そうした違いも伝えています。もうひとつは、本学学生の中での通信制高校出身者の増加です。約3割に及んでいます。世間では1割です。世間での通信制高校進学者増加は通信制高校へのイメージの変化が、本学における増加は1限が遅いことが影響していると考えています(朝が苦手だから通信に行った人の受け皿になっている)。この状況に合わせた教育を提供できるように努めていきます。

末筆ですが、同窓会のみなさまのこれまでの蓄積に敬意を表するとともに、引き続きご協力を賜りますようお願い申し上げます。

のと鉄道株式会社訪問記

同窓会副会長 41回生 湯川 信久

令和6年1月1日午後に石川県能登地方を襲った能登半島地震は、同地方を中心に莫大な震災被害をもたらしました。

同地方の交通事業者である、のと鉄道株式会社も3か月以上の運休を余儀なくされ、本社社屋をはじめとするインフラストラクチャーに莫大な被害を受け、その傷跡を残しつつ現在に至っています。

東京交通短期大学同窓会では同鉄道の現況に鑑み、令和7年9月に開催された同校学園祭同窓会コーナーに、本校OBをはじめとして訪れて下さいました皆様より頂戴いたしました寄付金の一部を細やかではありますが、のと鉄道株式会社様の震災被害復興に協力したく義援金をお渡しすることとなり、武田同窓会長並びに現在石川県金沢市に在住する湯川の2名にて、のと鉄道株式会社本社にお伺いしてまいりました。

令和8年2月16日午前8時58分、特急能登かがり火1号は静かに金沢駅のホームを離れました。車窓には2月初旬に降った雪がまだ残っています。

天気は曇りつつ若干のみぞれが降っています。私が在住する金沢をはじめとして石川県はこの時期の晴天がほとんどなく、「弁当を忘れても傘忘れるな」という地域の格言があるほどです。

津幡を通過し、列車は七尾線を北上します。七尾線も震災日から復旧まで3週間ほど運休するほどの被害を受けています。

約1時間で終点の和倉温泉に到着しました。ここで、のと鉄道に乗り換えます。列車は二両編成で、ちょうど訪れた日に団体様が一両目を貸し切りにしておりました。その関係でしょうか？ 私たちが乗車した車輛の乗務員さんが沿線をガイドしてくださったのです。車窓から見える震災被害の状況や、震災前と変わってしまった沿線風景、そして私たちが乗車した列車に気持ちよく手を振ってくださる沿線の皆様のこと。乗務員様の有難いご配慮に感謝です。

列車は定刻に穴水駅に到着し、のと鉄道株式会社様の本社様を訪問させていただきました。

お相手して下さいしたのは、同社社長の中田哲也様、鉄道部長の佐原健司様、総務部長の宮上哲夫様です。のと鉄道株式会社様の現況説明や、駅構内の被災箇所、そして留置されているイベント列車などの車内までご案内までしていただき感謝に堪えません。また、無事に義援金もお渡しさせていただきました。

ご案内していただいた最後に、被災した本社家屋にご案内いただきました。まるで台風が屋内を暴れまわったような惨状となっており、震災被害の大きさを改めて体感いたしました。

大変お忙しい中、私達のお相手をして頂きました中田社長様をはじめ、のと鉄道株式会社の皆様に心より御礼申し上げます。また、一日も早く震災の傷跡が癒えますことを心より祈念いたしております。

本稿をお読みいただいております皆様。ぜひ風光明媚で素晴らしい能登半島にお出かけいただき、のと鉄道に乘車してみてください。きっと、とても素敵なひと時をお過ごしいただけます。そして、のと鉄道に乘車した思い出を他の皆様に広めてください。この思いが伝わるのが震災復興への協力になると思います。

交通短大OB・いすみ鉄道古竹社長に寄付金贈呈

61回生 及川 徹也

昨年の東交祭同窓会コーナーでいすみ鉄道の復旧支援として寄付金を募り、2026年2月24日、武田会長と役員の及川と2名で、いすみ鉄道本社を訪問し直接お渡ししました。

いすみ鉄道は脱線事故の影響で運休しバス代行となっていたため、今回は自家用車にて移動しました。

当日は新横浜駅を8時ちょうどに出発し、大多喜駅には予定通り10時前に到着し、古竹社長自らお出迎えくださいました。

いすみ鉄道の古竹社長は2018年に社長に就任されました。2024年には総会にもご参加いただきました。古竹社長は高松市の観光大使も務めているそうです。

運転体験に参加するのはいかがですかという話があり、同窓会で企画を検討していきたいと思います。駅のすぐ近くにある本社の前で皆様からお預かりした寄付金をお渡ししました。

今回の訪問では、貴重な車両であるキハ52を見学させていただきました。さらにハチトラに残された当時の大系線のアナウンス音源を実際に流していただきました。

私は以前、菜の花が咲く時期にいすみ鉄道に乗車したことがあり、復旧したらまた乗りに行きたいと思いました。

アクアラインや圏央道の開通で車での移動も便利になったと実感したので、近くに車で行き、いすみ鉄道だけ乗るのもオススメです。



寄付金贈呈時の写真 左:いすみ鉄道 右:のと鉄道

— 会 員 解 放 区 —

K27次列車と高鉄でいく天津・丹東の旅

67回生 藤原 健多

令和8年1月27日から2月2日まで、中華人民共和国を訪れた。

目的地は北京と天津、そして丹東である。

K27/K28次列車とは週に4日間運行される北京から平壤までを結ぶ国際列車である。

※北京から丹東までの区間列車は毎日運行。令和8年1月時点では毎日丹東までの運行であったが、同年3月より平壤までの運行を再開した。

1月29日、八達嶺長城を見学した後、北京豊台駅から天津駅までK27次列車を利用した。

この日は高鉄で移動する予定であったが、「緑皮車の硬座を体験したい。」という思いから急遽変更した。

北京から天津までの距離は約120km(東京から沼津程度)だが、緑皮車の硬座であれば約22元(約500円程度)で移動できる。

北京豊台駅で列車を待つ間、駅員さんへ「我可以在这边拍列车吗?(ここで列車を撮影しても良いですか?)」と聞く。

中国にも“車迷“という言葉があり、鉄道愛好の文化はあるはずであるが、日本ほど一般的ではなく、大抵怪訝な顔をされてしまう。ただ、ここで粘り強く交渉すれば大抵許可を出してくれる。要は、「言ったもん勝ち」である。無事に列車を撮影した後、車両へ乗り込む。

日本の列車では絶対に味わえないリアルな中国が目の前に広がっている。車両の端であれば喫煙可能なため、一部の乗客はそこでタバコを吸っていた。

一通り車内を探検した後、餐车(食堂車)へ向かったが、鍵が閉まっていた。車掌さんへ「可以进入吗?(入ってもいいですか?)」と聞く。「你在餐车做什么呀(あんた食堂車で何すんだよ)」とまさかの返事に対し、「我想吃饭(ご飯食べたいです)」と咄嗟に答える。無事に鍵を開けてもらい、燕京ビールを飲みつつ食堂車での食事を楽しんだ。天津はとてもコンパクトな街で数時間あれば大抵の観光地を周ることができた。当時は気温が低く、蜜雪冰城のホットタピオカミルクティーを飲みながら観光した。ビルに「2026 我会更好(我々はさらに良くなる)」という文字に希望を抱きつつ、天津を後にした。

1月30日、北京駅から丹東駅までの約1,200kmを緑皮車の硬臥(一般寝台)で移動した。

そこで、普段は北京の近くで働き、鉄鈴(瀋陽の近く)の実家へ帰省するという乗客との雑談を楽しんだ。またひとつ、リアルな中国を見れた気がした。

1月31日早朝、まもなく丹東駅へ到着する頃に、スマホを見て驚いた。車外の温度がマイナス12度と表示されていたのである。この気温は人生で経験したことがなかった。ヒートテックとコート2枚を重ね着して、八達嶺で購入したウシャンカ帽でなんとか耐えることができた。

丹東では主な観光地である、抗美援朝記念館や鴨緑江断桥などを見学した。

鴨緑江から先は北朝鮮の新義州である。橋からは自転車に乗る人を偶然見かけることができた。

そして、丹東の北朝鮮レストランで昼食をとった。

そこは北朝鮮の国営レストランであり、働く人たちは全員北朝鮮の人たちである。

朝鮮語で話しかけたり、知っている北朝鮮の歌について話したりしたが、怪訝な目で見られ、全て会話は中国語で返された。少し残念な気持ちだった。

そこでは大同江ビールとキムチ、焼肉と平壤冷麺を食べた。どれも日本では滅多に食べられない料理である。特にキムチは韓国や日本で食べられるものと比べて淡い味わいであったが、とてもおいしかった。

(次頁へ)

帰りは高鉄に乗り、途中の瀋陽駅でハルビンソーセージと白酒とクワスを買い込んだ。どれも中国東北の特産物である。

夜食に舌鼓を打っていると北京朝陽駅へ到着した。こうしてK27次列車と高鉄で行く丹東旅行は幕を下ろした。いつの日かこの列車で平壤まで行ってみたいと感じた。



左上：鴨綠江断橋から新義州を望む 右上：K27次列車
中央：高鉄と呑み鉄
左下：天津駅とビル 右下：食堂車と北朝鮮レストラン

思い出の車両の話

15回生 半沢 貞夫

公共事業体日本国有鉄道が発足後20年の昭和46年、鉄道は日本全国に21,591kmの路線に5,221の駅を持ち、454,291人の職員が、山海問わず国の社会経済の発展の役割を担っていた。扶養手当が年度予算の1.3%なのも、多くの家族が鉄道を支えたことを物語る。

JR40年の現在、全営業キロ19,767km、社員も159,627人と大幅に減少、4,648となった駅も無人化が進められる。

国鉄の頃、職員家族のため全国各地に、「鉄道官舎」と呼ばれる職員住宅があった。山間部では場所柄、子供は汽車通学だった。EF58が牽く三等車がいつものパターン、スキー客などで車内の混雑時は、中に大きな鉄釜が据えられた暖房車に乗り込んだ。

土曜半日の帰りは、良い旅客列車がなく、貨物列車に乗った。最後部の緩急車、「ハンドルには触るな」とよく言われた。ある時、友人のT君(因みにT君、昭鉄に入学も3か月で転校)と、念願(?)だった空の無蓋貨車に乗り込み、大の字に寝転びながら、真っ暗なループ線のトンネルに向かって大きな声で唄った。

両端をループで結ぶ程の急勾配線区では、貨物列車に補助機関車が必要だった。知り合いの補機の機関士に、お愛想を使ってEF15にも乗せて貰った。

豪雪の際には、蒸気機関車牽引のラッセル車が救援に駆け付けた。ある時、不慣れな電化区間のため、ラッセル車の翼が電柱を引っ掛け倒してしまった。この時とばかり内部に入れて貰ったが、達磨ストーブで暖を取っていたのには吃驚した。

70年前の、遠い遠い昔の話。今は無き車両とともに、全国各地で鉄道に携わっていた人々の減は、我が国の人口減少の一因ともなっている気がする。



山間にも駅が、職員が



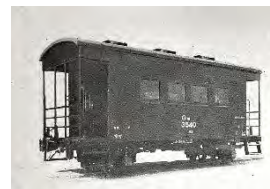
EF58電気機関車



オハ35 三等車



マヌ34 暖房車



Eo3500 緩急車



EF15 電気機関車



トキ15000 無蓋貨車



キ100 ラッセル車

ざ・教導車掌

41回生 倉持 健

前回の投稿で、何故か教導車掌(指導車掌)になってしまい途方に暮れた話と、同窓生に助けられた話を書かせていただいた。そして今回は実際に見習車掌をつけた話。

なにせ自分の頃、約31年前「車掌見習」と言えば『気合と根性』の時代である(自分に根性なぞ皆無だが)。

いざ見習車掌をつけるにあたり、自分の見習中はどうであったか?と思い、考えを巡らせていくと、ここには到底書けそうにない、間違いなく「コンプラ」案件の山であった。山というより氷山か?とにかく今に当てはめると「真っ黒」である。(勿論、楽しかった思い出もあります。詳しくは赤提灯で東交祭同窓会室でお待ちしています)

自分の車掌見習時代は、もちろんデキが「悪い」のも多分にあるが、見習期間中の半分以上は「恐怖との隣り合わせの中」で物事を必死に覚えていた。もちろん見習挫折(=退職)や、果てには見習同期が失踪の末に〇〇未遂という痛ましい案件もあった。(興味ある方、ぜひ東交祭同窓会室で♪)

そんな中、前回の投稿のような空気感で育った人間がどうやって、しかもまともに「仕事を教える」というのか?これは、上司による形を変えた「イジメ」なんじゃないかと、半分以上思っていた。

しかし、そしていよいよ11月の半ばより、遂にマンツーマン指導、というより「二人三脚」という言葉の方がしっくりくる『教習』がスタートした(社内報に載る出身地を埼玉と書いたのが彼の「運のツキ」。彼は飯田橋の、あのライバル校出身です)。指差確認称呼(弊社ではこう言います)から列車ダイヤの読み方、車掌用端末の使用方、車両の特性、連結解放、締切、特急車での車内改札の方法。はては、車内用公金財布の配置、社食でのメシの食べ方まで、教導車掌の管理下に置かれる。入社して「勤務に入るところ」からが、既に見習なのだ。彼も必死にメモを片手に頑張っていたが、何せいったん乗務に入ると、こちらは非常に言い辛いが「30年分の我流」な基本動作である。その動作が「正しい」ものなのか?ここはこうだよ、こうやってやるのだよ。とクチでは言ってみるものの、自分で自信がなく、やはり方々から指導をいただいた。その姿を見ているにも拘らず、「師匠」とこちらを立ててくれる見習には感謝しかない。ただ、やはり同郷出身は「社外の」沿線知識が豊富で、実際の見習乗務では同業他社の駅や、車両の話を交えてのシミュレーションは大いに役立ったのではないと思う。

そしてこれは、やってみて、やらせてみての話になるが、見習中の彼も教習中当然、個々で考えを巡らせる。はまりだすと、一連の動きがスムーズになり、その結果なかなか難しい動作が突然できるようになり、実際に見習3週間目位は非常にびっくりしたのを覚えている。(1日中凄いなあと寝めちぎっていたら、最終列車の乗務で一発やらかしてカミナリを落としたが、これは秘密♪)

同時に、師匠は『多』少お馬鹿でも見習車掌は育っていくものだ実感した。何せ今の見習生は31年前とは違い、努力&知識である。そして彼は、殴り書きのメモも(見習乗務中は、まず揺れる電車に慣れないため字が踊る)帰宅後に復習し、PC書きできれいにまとめていた。見習途中からはこれを自作マニュアルとし、見習乗務をさせていた。そうこうしているうちにトシを過ぎ、世間では仕事始めだよという頃に、車両試験乗務試験を行い、こちらとしてはちゃんと教えられているか?があるのでひやひやではあったが、結果は『合格』。しかも教習所からちょっとしたお褒めも戴き、これには不覚にも「こみ上げるもの」があった。

こうして怒涛の約2ヶ月が過ぎ、晴れて彼は単独乗務となった。(残念ながら退職&見習延長も出ました)

現在見習生であった彼は、単独乗務約半年で社内表彰4回という快進撃ともいえる活躍をしています。「トンビがタカを産む」という諺は確かにあった。自分も、ちょっとだけ教導らしくなったのかな?(笑)

結びとなりますが弊社も人材不足は否めません。多少、言語がバイリンガルになりますが、我社では実に多種多様な電車に乗務できます。また現在、独身寮は入社3年目まで、お財布に優しい「優遇処置」がとられています。独身寮女性部屋や女性の教導者もいますので、ぜひとも男性・女性共に、我社で車掌・運転士を目指してほしいと思います。

短大現役生の皆様、関係者の皆様、ぜひともお待ちしております。

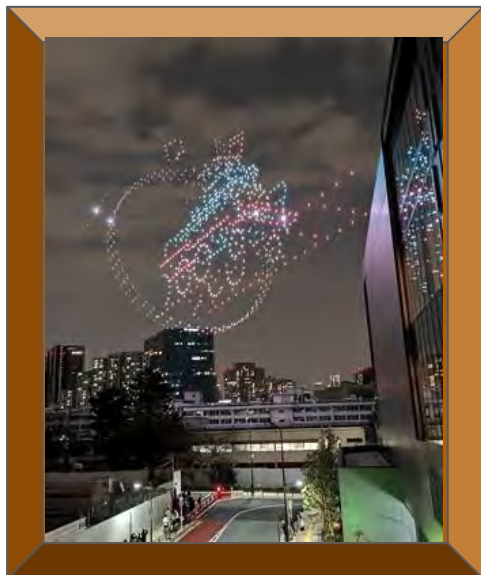
名古屋鉄道(株)名古屋乗務区勤務

* とうこう写真館 *

「東交」OBによる写真「投稿」コーナーです！

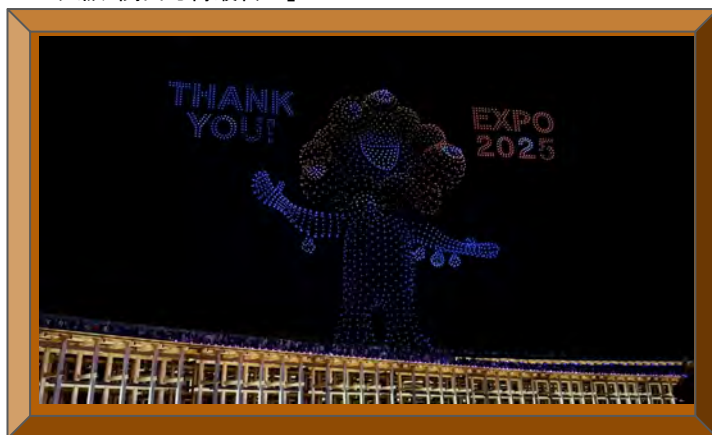
13回生 川島 一郎

「大井町トラックスまちびらきドローン1500機」



67回生 藤原 健多

「大阪・関西万博最終日」



67回生 藤原 健多

「323系エキスポライナー(野田駅)」



67回生 藤原 健多

「323系ラッピング列車(野田駅)」



67回生 藤原 健多

「観光急行最後の夏(市振駅)」



<写真募集>

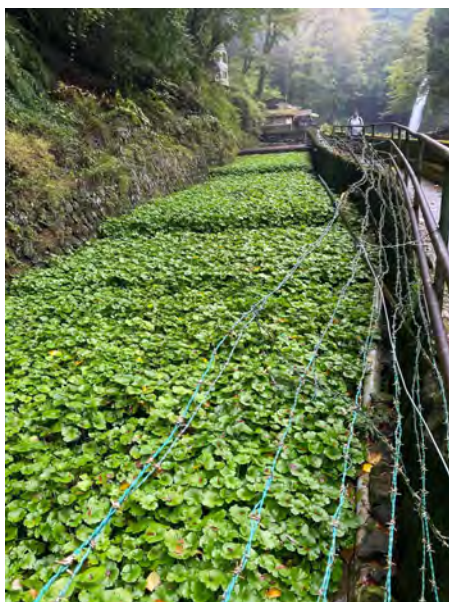
「とうこう写真館」を飾る素敵な写真を募集します！

- ①テーマ:「自由」※鉄道写真でなくてもOKです。
- ②寄稿の方法:17ページをご覧ください。
- 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 2027年4月末日

* とうこう写真館 * 別館

2025年11月9日(日)に行われた東海バス貸切イベントの特集をお送りいたします。

同窓生やその家族総勢14名が静岡県伊豆の地に集まり、ボンネットバス「伊豆の踊子号」とハイグレード車「グランリュクス」の貸し切りをおこないました。昭和の風情たようボンネットバスと最新のハイグレード車の乗り比べを満喫したほか、浄蓮の滝、修善寺温泉など短い時間ではありましたが伊豆の小旅行を楽しみました。



撮影:
13回生 川島 一郎
43回生 岡 幸雄
56回生 小澤 梓
67回生 藤原 健多

会 計 報 告 書

(2025年度)

2026年4月1日

東京交通短期大学同窓会

(2025年4月1日～2026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	451,739 円		集会費	イ	300,145 円	東交祭・総会懇親会 イベント
会費	B	400,000 円	5,000円× 80名	事務費	ロ	0 円	
臨時会費	C	102,000 円	東交祭・総会懇親会 イベント	通信費	ハ	0 円	
寄付金	D	79,023 円	学長、学科長、非役員OB ほかより	渉外費	ニ	126,370 円	卒業生記念品、鉄道会社寄付等
雑収入	E	839 円	預金利息	会議費	ホ	46,500 円	役員会定例会、イベント打合せ等
				雑費	ヘ	135,909 円	東交祭同窓会コーナー 入場券作成等
				繰越金	ト	424,677 円	
収入計		1,033,601 円		支出計		1,033,601 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。

2026年4月1日

会計監査

堀

丈

夫



会計監査

八

木

橋

孝

直



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。

※なお会員本人ご逝去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2027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が参加できる。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

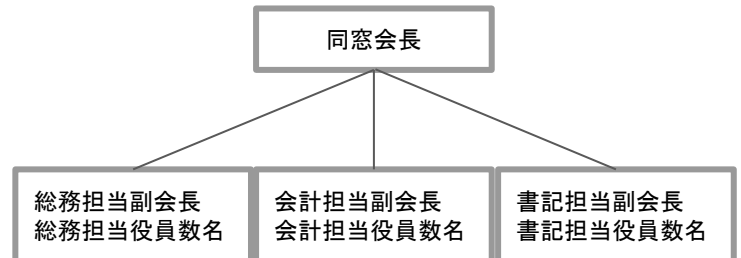
東京交通短期大学同窓会会則

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

・先日とある飲食チェーン店に入ったら、店員の名札が「Staff」表記になっていました。また某格安美容店では「Stylist」と名札に書かれていました。M元議員の尽力で3年前にバス・タクシーにおける乗務員の氏名掲示が廃止されてから、他業界にもこの流れが波及しているように思えます。(編集・ㇿ)

・自宅最寄駅が無人駅になりました。地方都市の話ではありません。関東地方の、人口14万都市にある1日平均乗降人員2万人を超える駅の話です。鉄道会社側は監視カメラを増設するため問題ないと説明しましたが、ホームドアも無い駅で平日朝ラッシュ時間帯の立ち番すら削るのは些かやりすぎのような気がします。(編集・ㇿ)