

# 通園バスに乗務する運転手の諸意識と 保育施設における役割

Consciousness and Role of Kindergarten School Bus Drivers

境 愛一郎

Aiichiro SAKAI

## I. 問題と目的

幼稚園をはじめとした保育施設では、園児の送迎のために、園が独自または共同で運行する通園バスを導入しているものが少なくない。とりわけ、私立幼稚園への浸透は顕著であり、平成25年に全日本私立幼稚園連合会が行った調査<sup>1)</sup>によれば、全国3487対象園のうち83.8%が通園バスを採用していることがわかっている。近年では、所定の待機場所から各園に子どもを送り届ける「送迎保育ステーション」の設置も進んでおり、従来導入例が少なかった保育所でもバス送迎が試みられつつある。幼稚園等に通園バスが広まった時期は、高度成長期前後とされ、通園中に子どもが自動車事故に遭うリスクを回避することが主な目的であった<sup>2)</sup>。その後、少子化や一部地域の郊外化により肥大化した通園圏をカバーする必要性が生じたこと<sup>3)</sup>、送迎負担の多少が保護者の園選択に影響すること<sup>4)</sup>などを受け、いくつかの園では、保育機能や経営を維持するためのライフラインあるいは付加価値ともなっている。

通園バスは、子どもがほぼ毎日利用する通園手段であり、往復合わせて1時間以上の時間を過ごす場所である<sup>5)</sup>。したがって、安心・安全であることはもちろん、車内の環境や過ごし方についても十分に配慮される必要がある。安心・安全面については、事故や災害の事例を受けて、車両整備ガイドライン<sup>6)</sup>や危機対応ハンドブック<sup>7)</sup>が示されるほか、運行状況を管理するロ

ケーションシステムの活用などが行われている<sup>8)</sup>。車内環境等に関しても研究が散見され、保育者らが、添乗業務のなかで子どもの安全や乗車時間の充実を意図した保育行為をおこなっていること<sup>9)</sup>、車内での活動や会話が子どもの仲間関係や規範意識を育むと考えていること<sup>10)</sup>などがわかっている。また、観察調査では、車内では遊びを含む子どもの多様な活動が生じており、諸活動の内容と規模、主体は、乗降車による集団構成の変化と連動することが明らかにされている<sup>11)</sup>。総じて、通園バスとは、子どもが日常的に物や他者と関係し、種々の実践的配慮がなされる保育環境<sup>12)</sup>の一つと見なすことができる。

ところで、通園バスには、子どもの乗降車によって活動の内容が変化する<sup>13)</sup>など、他の保育環境ではみられない特徴が存在する。その一つとして、運転手の存在があげられる。先述したガイドライン<sup>14)</sup>およびハンドブック<sup>15)</sup>では、運転手が「教諭」や「教職員」とは独立して扱われつつ、ともにバスの運行を担う者として併記されている。大手求人情報サイト「indeed」(<https://jp.indeed.com/>)で「バス運転手」「幼稚園」のキーワードで検索した場合、2021年9月20日時点で215件(各雇用形態合計)がヒットすることも踏まえると、その存在は一般的なものと考えられる。同サイトでは、必要資格として中型以上の自動車運転免許が共通に記載されるものの、勤務時間や雇用形態、その他の募集条件に関してはまちまちである。安全ガイド

ライン<sup>16)</sup> などでも、危機管理に関する一部項目で保育者と併記されるにとどまり、運転手に求められる資質や能力に関してはほとんど触れていない。他方で、当時の札幌いづみ幼稚園園長で自ら通園バスの運転助手も務めていた穴倉は、1960年の『幼児の教育』に掲載された「スクール・バスについて」<sup>17)</sup> のなかで、通園バス運転手に期待する役割や採用条件を次のように詳細に綴っている。

バスの運転手は幼稚園の教職員の重要なメンバーのひとりとみなされる。彼の地位が重要だとみられる主な理由は、(a) 園児を完全に輸送する全責任をもっているのと、彼らの健康状態について相当の関心を払っている。(b) 園児に望ましいモラルや保育に関係する立場にある。(c) バスの管理についての責任をもっている。(d) 燃料、モーター、オイルその他の使用についての経済面の責任をもっている。

幼稚園のスクール・バスの運転手は、上記した仕事の性質上、会社や官庁などで所有するバスや営業用のバスの運転手と比較して、はるかに重要性をもっているといえる。

(中略)

運転手は前述したように園児と接することが多いので、言語、動作などについて単なる運転手としてではなく、幼稚園の先生並の人格が要求される。また、幼稚園の保育の理解できる学歴の所有者であってほしい。

以上の興味深い点は、運転手を送迎に係る大部分の責任を担う重要な教職員と認識している点、単に運転技能に優れるだけでなく「先生並の人格」と子どもや保育への理解が必要としている点である。ここからは、通園バス運転手には、勤務する園に密着し、子どもを取り巻く人的環境としてふさわしい専門家であることが期待されていると読み取れる。また、この論文は、通園バスが都市部の園に広がっていく過渡期に発表されており、既にバスを保有するかこれか

ら保有しようとする園への警鐘という論旨が明確であることから、新しい仕組みに対する一保育関係者の評価とも捉えられる。

通園バスを、通園手段であり保育環境でもあると考えるならば、穴倉の主張はひとつの理想像といえる。しかしながら、運転手を直接対象とした研究は皆無であり、彼らが自身の業務をどのように意識し、保育実践や子ども・保育者を捉えているかについては定かではない。そのため、上記のような理想像が、彼らの職業観等に照らして妥当か否か、実際にどの程度合致しているかを判断することは困難である。合わせて、現実には運転手らが果たしている役割や子ども・保育者との関係性等に関しても具体的に明らかにしていない。

本研究の目的は、通園バス運転手の語りから、彼らが自身の業務やそこで関わる人々に対して有する諸意識を明らかにすることである。同時に、業務の際に留意している事項や子ども・保育者との関わりの一端を捉え、通園バス運転手が保育施設において果たし得る役割について考察する。

## Ⅱ. 対象と方法

### 1. 研究協力園および協力者について

私立の幼稚園型認定こども園であるX園と同一法人によるY園から調査協力を得た。いずれの園も近畿地方の中核市に位置し、保育定員は600名強である。住宅地が点在する地域にあって、予てより通園バスを運行しており、調査時点で約半数の園児がこれを利用している。各園3台のバスを保有し、それぞれが3コースを巡る全9便体制(各便の乗車児数は30名から40名)をとっている。各バスは、専属の運転手1名と保育者1名によって運営され、保育者は保育経験年数1年～2年目の若手から選ばれることが慣例化している。添乗担当の保育者はクラス担任を持たず、乗務と保育補助に専念することも両園の特徴である。

以上に勤務する6名の運転手を研究協力者と

する（表1）。各園とも派遣職員2名と正職員1名の構成になっており、正職員の2名は施設整備や保育補助の業務を兼ねている。全員に、保育施設以外で送迎・輸送、その他自動車に関係する業務に従事していた経歴があり、B運転手のみ、現勤務先以前に通園バスの運転経験（5年）を有する。通常の勤務体制としては、7時から9時30分頃まで往路の便を運転した後、自宅等で待機・休憩時間を過ごし、13時頃から15時30分頃まで復路便の運行に当たる。ただし、前述の通り、C運転手とF運転手は、送迎時以外も園に留まり、必要に応じて施設整備等の業務も行う。このように属性が異なる運転手が複数名勤務しており、各人の意識の構築や差異化を促す要因を考察しやすい点が、X園とY園を協力園とした主な理由である。

## 2. データの収集方法

2019年7月某日にインタビュー調査を行った。往路と復路の間の時間帯または復路の運転終了後の調査となることから、協力者らの負担を考慮し、インタビュー時間は30分程度に設定した。研究目的に照らして、「園での勤続年数やそれ以前の経歴」「バス乗務あたって心がけていること、注意していること」「乗務についてのやりがいや楽しさを感じること」「乗務についての課題や不満に感じること」「保育者との役割分担や関係性について」「子ども/保護者と

の関わりと印象的なエピソード」を基本質問項目として設定したうえで、回答状況に応じて内容を掘り下げる質問を会話形式で交えていく方法で進行した。調査の場所は、各園の応接室とし、協力者には専門知識の提供に見合う謝礼を支払った。なお、調査者と協力者は調査時が初対面であるため、インタビュー前に5分程度の自己紹介時間を設けた。

インタビューの内容は、承諾を得たうえでICレコーダーに記録した。それぞれの録音時間はA運転手約24分、B運転手約25分、C運転手約30分、D運転手18分、E運転手21分、F運転手26分であった。

## 3. 倫理的配慮

協力園および協力者には、事前に本研究の目的とインタビューの内容を明記した依頼状を送付した。インタビューの直前には、調査においては協力者の意思が最大限尊重されること、調査によって得られた情報は研究目的にのみ使用すること、回答内容が人事や待遇に一切影響しないことなどを十分に説明し、協力への同意書を交わした。

## 4. データの分析方法

以上を文字に起こしたデータを、SCAT (Steps for Coding And Theorization)<sup>18)</sup>によって分析した。SCATは、小規模データへの適用

表1：研究協力者のプロフィール

協力者（所属）	勤続年数（年齢）	前職	雇用形態
A運転手（X園）	3年（60代）	路線バス運転手	派遣
B運転手（X園）	4年（60代）	自動車教習所教官 通園バス運転手	派遣
C運転手（X園）	21年（40代）	スポーツ指導員 トラック運転手	正職員
D運転手（Y園）	5年（60代）	企業送迎バス運転手	派遣
E運転手（Y園）	6年（60代）	機材配送業者	派遣
F運転手（Y園）	23年（50代）	自動車整備士	正職員

が想定された質的データ分析法の一種である。主な手順としては、まず、文字化したデータを意味のまとまりごとに分節化（セグメント化）し、「〈1〉データ中の注目すべき語句」の抽出、「〈2〉それを言いかえるためのテキスト外の語句」の捻出、「〈3〉それを説明するテキスト外」の概念」の検討、「〈4〉そこから浮かび上がるテーマ・構成概念」の生成という4ステップでコーディングを進めていく。次に、ステップ4で得られたテーマ・構成概念をすべて使い、最低限の接続詞や説明を補ってつなげた文章とすることで、コードを再文脈化したストーリー・ラインを作成する。さらに、ストーリー・ラインからデータに密着した知見としての理論記述を抽出することで、着実に分析と理論化を進めるものである。

例として、以下の囲みは、F運転手のデータから作成されたストーリー・ラインの一部であり、下線部がテーマ・構成概念に該当する。これと前後の記述からは「安全運転は基本中の基本である」「年齢による運転技能の衰えに注意している」「万が一に備えて微細なペダルワークを駆使している」「地域の承認を得るために乗降車場事情にも配慮が必要である」「車内と車外に分かれて乗降車時の後方確認や誘導を行う」といった理論記述が得られた。

運転において安全運転は当然として、常に運転技術の維持・向上を目指し数センチ単位の調整を意識している。また、厳しい乗降車場事情もあるため、乗降車時の交通管制を担当し、保育者とのチームワークによって地域の承認が得られるように努力している。

SCATによる理論記述は、個々の語りの文脈をある程度保持しており、単純に一般化できないものも含んでいる。反面、対象者が置かれた個別の状況をより反映した分析が可能であるため、研究の蓄積が乏しい通園バス運転手の意識と役割について、具体的かつ広範に描出することを志向する本研究の目的に適うと考えられる。

本研究では、各協力者のデータを個別にSCATで分析したうえで、理論記述を内容に沿ってカテゴリー化し、通園バス運転手から得られた理論記述として一覧表化する。その際、理論記述の出処となった協力者名を併記し、共通性や差異を考察する可能性も担保する。

### Ⅲ. 結果と考察

#### 1. 分析結果の概要

SCATによる分析の結果、全58種の理論記述が得られた（表2）。理論記述の総数は、A運転手23件、B運転手23件、C運転手18件、D運転手15件、E運転手22件、F運転手24件で計125件であるが、内容や文脈が重なる語りには意図的に同じ理論記述を充て、一種類として扱っている。表中の「出処」は、その理論記述がどの運転手の語りを根拠とするのかを示しており、単純に多くの運転手に重複するものほど一般的な事項であり、一部にのみ見られる記述は、運転手の属性や資質との関連が大きい事項として考えられる。

58種の理論記述は、「就任に至る理由」「運転手としての心がまえ」「運転時の意識と留意点」「保育者との連携状況」「保育者に対する意識と関係性」「子どもに対する意識と関係性」「保護者に対する意識と関係性」「仕事の楽しみ・やりがい」「葛藤・課題」の9カテゴリーに整理された。以下では、カテゴリーに基づき運転手らの意識や実際の業務について詳細な考察を行う。考察は、対応する理論記述の「番号」と語りの引用を適宜示しながら進める。

#### 2. 通園バス運転手の諸意識と業務の様相

##### （1）就任に至る理由

A運転手をはじめとする4名は、定年退職あるいはそれに近い年齢までそれぞれ異なる業界で務めたのち、人材派遣会社を通してX園、Y園の通園バス運転手に就くといった経路を辿っている。このことから、通園バスの運転手は、職業として運転に携わってきた者にとっての有



通園バスに乗務する運転手の諸意識と保育施設における役割

表2：6名の語りから得られた理論記述の一覧

カテゴリー	理論記述	番号	出処
就任に至る理由	通園バス運転手は職業運転手にとって有力なセカンドキャリアである	a1	A, B, D, E
	保育業界は未知の領域である	a2	A, D, E
	保育者の添乗付きで決まった子どもを乗せる業務は安定している	a3	A, E
	通園バス運転手は自動車への関心と子どもへの関心を両立できる仕事である	a4	C, F
	保育者以外の立場で保育施設に関わることができる仕事である	a5	C
運転手としての心がまえ	安全運転は基本中の基本である	b1	A, B, C, D, E, F
	運転手は雇用形態に関わらず園の職員の一員である	b2	A
	通園バスは園の一部であり常に清潔に保つべきである	b3	A
	子どもが酔わない、怖がらない運転が基本である	b4	B
	丁寧な運転と挨拶により保護者との信頼関係を築くことができる	b5	B
	地域の承認を得るために乗降車場事情にも配慮が必要である	b6	C, F
	園名が書かれたバスは園の看板であり品行方正な運転が必要である	b7	D
運転時の意識と留意点	子どもを乗せる通園バスでは「急」とつく運転は厳禁である	c1	A, B, D, E, F
	職業運転手にとってはいかなる事故も死活問題である	c2	A
	万が一に備えて微細なペダルワークを駆使している	c3	E, F
	時間厳守が基本であり待ち時間を減らすために努力している	c4	A, B, E
	通園バス特有のトラブルの連鎖に動揺しない運転を心がけている	c5	C
	危険は神出鬼没であり自身の注意範囲の外まで気を配る必要がある	c6	C
	年齢による運転技能の衰えに注意している	c7	F
保育者との連携状況	保育者に車内の安全管理を任せることで運転に専念できる	d1	A
	保育的な援助は基本的に保育者に一任している	d2	B, D, E
	子どもの様子やバスの運営方法についてインフォーマルな協議を行う	d3	A, B, E
	保育者の手がふさがっている際の子どもの対応をバックアップする	d4	B, F
	保育者の手がふさがっている際の保護者対応をバックアップする	d5	F
	車内と車外に分かれて乗降車時の後方確認や誘導を行う	d6	B, F
	運転や声掛けを通して保育者の保育行為を間接的に支援している	d7	E
	古参職員として行事や日々の保育を支える線の下力持ちである	d8	C, F
保育者に対する意識と関係性	保育者は通園バスの運行に不可欠なパートナーである	e1	A, B, D, E
	日常会話を通して保育者と親睦を深めたいと考えている	e2	A, B, D, F
	子どもや保護者の矢面に立つ専門家として敬意を払っている	e3	D, E
	子どもと接する際には保育者の振る舞いを取り入れている	e4	B
	長年送迎に関わる者として若手保育者の乗務を指導している	e5	B, C, F
	保育者の性質や力量の違いについて主観的に評価できる	e6	B, F
	親しみやすい年長者として若手保育者をサポートしている	e7	C, F
子どもに対する意識と関係性	多様な幼児と接する中で子ども感が肯定的に変容する	f1	A, B, D
	子どもの気づきや感性について関心を抱いている	f2	A, D, F
	子どもの保育中の経験や製作物に価値を見出し尊重しようとする	f3	A
	乗降車時の一瞬の関わりや積み重ねに価値を見出している	f4	A, D
	子どもを見守る大人の一人として快適に通園できるよう励ましている	f5	B, E
	ノウハウを駆使し子どもの望ましい生活習慣を形成するために介入する	f6	F
	みんなの運転手として丁寧かつ平等に関わることを重視している	f7	C, F
	子どもの入園から卒園までを見届けられる特権がある	f8	F
	子どもが卒園した後も路上や行事で交流が継続する	f9	A, B, E
	居住地域や生育環境による子どもの傾向を見出している	f10	C
保護者に対する意識と関係性	車窓越しの挨拶、非言語的コミュニケーションが中心である	g1	A, D, E
	顔見知りとしてのやりとりが成立している実感がある	g2	E
	乗降車時に車内での様子を話すことで信頼関係を築いている	g3	B, C
	車外で接触できる際は詳細に車内でのエピソードを相談している	g4	C
	親子の関わりや子育てに関する課題を見出している	g5	A, B, C, E, F
仕事の楽しみ・やりがい	子どもや保護者との顔見知りとして関係を深めることができる	h1	A, C, E
	仕事を通して子どもと末長い関係性が構築できる	h2	A, B, E, F
	日々関わを通して子どもの多様性や成長を実感することができる	h3	C, D, F
	子どもの期待に応え感謝と労いの言葉をもらえる	h4	F
	適度な緊張と弛緩のなかで自身の力量を発揮できる	h5	B
葛藤・課題	部外者または非専門家であり子ども・保護者対応に過干渉できない	i1	A, B, D, E
	子どもや保護者と関わることができる時間は一瞬でありできる対応に限られる	i2	E
	保育者が多忙化しており保育自体も粗雑になっていると感じる	i3	C, F
	子どもが乗りたいと思う通園バスを追求する	i4	C, E, F

力なセカンドキャリア候補といえる (a1)。したがって、別園で勤務経験のあるB運転手を除く3名にとって、保育業界は未知の領域であり、子どもや保護者に対応することへの不安も少なからずあったという (a2)。しかし、そうした不安について多くが語られることはなく、勤務を続けていることから、業務への適応は円滑に進んだと考えられる。その理由の一つとして、子どもには添乗の保育者に対応し、子ども自身にも乗車時の習慣が身についていたことがあげられる (a3)。A運転手は「子どもらはちゃんと先生の言うこと聞くし。子どもが立ったら先生があかんと言うてくれる」と語り、不特定多数の乗客を乗せて単独で運行していた路線バス時代と比較すると、現在の業務には余裕があるとしている。

以上の4名に対して、C運転手とF運転手は、より主体的に通園バス運転手の職を選択し、正職員として20年以上勤務している。2名に共通する選択理由は、運転や自動車に関する興味と子どもが好きであるという気質が両立できるという点である (a4)。うちC運転手には、保育者養成校に通っていたが、実習で現場のネガティブな側面に触れたことで保育者を断念した過去があった。下の引用からは、子どもと車という二つの関心の間で揺らぎつつ、通園バス運転手に行きついたC運転手のキャリアの変遷を捉えることができる (a5)。

C運転手：実習で自分は保育に向いてないなと思って (略) 子どもにかかわる仕事何があるかなってスイミングのインストラクターしてたんですけど、車にも興味があって (略) そのあとは、冬場はスキーを教えて、夏場はトラックの運転手をしてたんですけども、大型バスに乗りたいうっていう夢もあった (略) そのときにちょうど幼稚園の募集を見かけて...

## (2) 運転手としての心がまえ

通園バスの運転手という立場上意識している

事項をまとめたカテゴリーである。6名全員から、安全な運行が第一であることが語られ (b1)、次の「運転における意識と留意点」にあるような技術的・知識的な留意点へと派生していった。

安全面以外では、運転を通して子どもや保護者、地域住民との信頼関係を構築しようとする意識がみられた。A運転手は、自身も「園の職員」(b2)であり通園バスは「園の一部」(b3)と考え、D運転手は「園の看板」(b7)を背負って走っていることを自負して、自身の素行や運転態度を戒めていた。また、B運転手は、子どもにとって安全で快適な運転と保護者からの信頼獲得を直結させ、運転のプロとしての矜持を明示した (b4, b5; 下引用)。

B運転手：一番大きいのは、保護者の方に信頼していただけないとだめ。信頼をしていたくためには、子どもたちがバスに乗って、楽しかったよ、よかったよって。(略) だから、私たちがプロとして思うのは、子どもを酔わすことないように、怖がらすことないように、危ないような運転にならないように。これは、必ず自分で重視してる部分なんですよ。

さらに、各園に長年勤務するC運転手とF運転手は、乗降車場で通園バスが他の交通の妨げになった際に、地域住民から園にクレームが入ったケースを経験していることから、バスの運行では、停車位置や停車時間にも細やかな気配りが必要と認識していた (b6)。

## (3) 運転時の意識と留意点

以上の心がまえを前提に、運転時に具体的に実践していることや考えていることを整理したカテゴリーである。これに該当するものとして、まず「急」と付く運転を避ける意識とそれに付随する理論記述があげられる。ほとんどの運転手は、子どもが車内で立ち歩く可能性や身体発達のとっさの踏ん張りが効かない点を考慮したうえで、転倒などの車内事故につながる急発進、急停車、急ハンドルは特に厳禁としていた

(c1)。このために、E運転手が「(急) ブレーキ踏まれへんから、ポンピングみたいな感じでじわじわ」、F運転手が「ブレーキ一つ踏むのとか、どのラインで、何センチで曲がってとかをずっと考えながらやってる」と表現するような繊細な技術を駆使している (c3)。車内事故を警戒する理由には、職業運転手にとってそれが重大な過失となってしまうことも含まれる (c2, 下引用)。

A運転手：子どもが中で立つとときに、僕が急ハンドルを切って転んだとしますやんか。メンテへ行きますからね。人身事故の扱いになりますからね。バスが動いって、こけてすりむいて病院行って、診断書きたらもう免停ですからね。

そうしたなかにあっても、可能な限り運行スケジュールを遵守しようとする面もみられた (c4)。運転手らは、定時運行は保護者との信頼関係を構築する基本と考え、ルートや乗降車手順を思案している。一方で、「次のコース早く行かなあかんってなって運転に出してしまうと、子どもが酔ってしまったたりする」(C運転手) ため、過度に動揺しないようにとも努めており (c5)、相反する二つの意識を統制しながらハンドルを握っている状況があると考えられる。このほか、一般的に避けられないような不測の出来事 (c6) や加齢による衰え (c7) も意識化して対処したいとしていることがわかった。

#### (4) 保育者との連携状況

バスの運行における、保育者との具体的な役割分担や協同作業について整理したカテゴリである。まず、役割分担として、運転手らは、子どもへの安全指導やいざこざ、その他トラブルへの介入といった保育的援助は、基本的に添乗の保育者に委ねており (d1, d2)、それによって運転に専念することができていた。ただし、別の対応で保育者の手が塞がっている場合には、運転手が子ども・保護者対応のフォローアップを行うこともあり (d4, d5)、車内が騒がし

くなった時に、保育者の声掛けをモデルに諫める (B運転手)、保育者の配慮が届かない子どもを把握して、可能な場面で話しかける例があげられた (下引用)。また、すべての子どもが降りて二人になった際には、雑談を交えつつ運行手順を協議したり、子ども・保護者の情報や所見を共有したりし、対話的に今後の運行方針を定めていた (d3)。

F運転手：朝とか行きたくない病とかみたいなんで、泣いてきてたりとかする子がいてるんですよ。(略) 基本は先生に任してるんですけど、手が回らない時もあるんで、帰りに「今日の朝こんなん泣いてたけど、明日はちゃんと笑顔で来れるかな？」みたいな感じの声をかけて…

協同作業の場面としては、まず、子どもの乗降車に係る業務があげられる。その際は、運転手が車内からミラーによる後方確認と車両操作を行い、保育者が車外で肉眼による周囲確認と位置誘導をするといった二人一組の作業が生じていた (d6)。また、走行中に立ち歩いて乗務にあたる保育者を気遣うE運転手の語りから、車内での保育者の保育行為は、運転手との協同によって成立していることが示唆された (d7, 下引用)。

E運転手：先生はほとんど無防備なんで気を遣いますね。子どもの名前読んだり、本読んだり、紙芝居やったりしはるから、そのときはできるだけ椅子にでももたれて自分の体も守ってくださいね、いつブレーキ踏むかわからんからってというようなことはちょちょこ話してる。

このほか、用務員等を兼ねる正職員のC運転手とF運転手に関しては、園の伝統を知る最古参職員であり、日常の保育や行事運営を下支していることを自覚していた (b8)。

#### (5) 保育者に対する意識と関係性

具体的な連携状況の次に、運転手らが保育者

に向ける意識について考察する。第一に、運転手らは、保育者を運行に不可欠なパートナーと考え(e1)、親睦を深めたいと考えている(e2)。これまでに述べた通り、運転手と保育者は専門性に応じて役割を分担しており(d1, d2)、その結果、運転手は運転に集中できる(a3)。なかでも、A運転手は「(保育者と運転手は)ニコイチですからね。僕1人で頑張ってもあかんし、先生1人で頑張ってもあかん」とチームの関係にあることを強調した。合わせて、深刻な保護者対応や子どもの嘔吐などに臨機応変に対応する保育者の仕事に敬意を抱き(e3)、自身が子どもに接する際には、車内での会話の音量を動物に例えて注意するなど保育者の方法を取り入れる場合もあった(e4)

第二に、保育者の力量や立場を経験に基づいて評価し、必要に応じて指導することもある。前述の通り、X園とY園では新任の保育者がバス添乗を務め、一年単位で交代することが通例である。そのため、常に送迎に携わる運転手の方が、業務全体をより把握し、経験知の面でも優位に立ち得る。とりわけ、勤続20年を超えるC運転手とF運転手、過去に他園のバスを運転していたB運転手は、送迎のベテランとして保育者に意識的に助言していた(e5)。指導の内容としては、後方確認の手順など技術的な部分、C運転手とF運転手においては、以下の二つの引用のように、新人でも限られた機会のなかで保護者と信頼関係を築くための言葉遣いや気遣いの方法を具体的に伝えていた。

**C運転手：**その言い方したらお母さんちょっとむっとしてはるでとか、こういうときはこういう言い方したほうがいいと思うよとか(略)何も言わずに帰すんじゃないくて、こんな人があってさっきまで泣いてましたとか(略)本当に親の顔色うかがいながらですけど、そんな感じでどうしたほうがいいのかの指示は出したりしてます。

**F運転手：**親に荷物をもってもらっている子どもがいてるんですね。バス乗り込んできました、親がそれ持ったまま忘れてますとかなったら(略)それ忘れてますよって、ぴゅっと言ってあげるみたいな感じで言って、ほな先生が、体操かばん忘れてませんかって取りに行ったら、すごい気の利く先生というイメージをぽんと親に与えるんですね。

また、多くの保育者と接するなかで、絵本を読む際に声色や抑揚を工夫する保育者とそうではない保育者がいる(B運転手)、議論の際に自分の意見が提示できる保育者ほど成長が早い(F運転手)など、保育者の力量を経験的に見分けていることも語られた(e6)。ただし、「娘や妹のように」(C保育者)、「フレンドリーに」(F保育者)と述べるように、同業の上司部下、評価者としてではなく、身近な年長者としてサポートする姿勢を意識しており、保育者の雑誌や身の上相談に乗ることを肯定的に捉えていた(e7)。

#### (6) 子どもに対する意識と関係性

子どもに対する認識や関わりの方針に関する理論記述であり、子どもの存在や能力、経験に対する意識(f1, f2, f3)、子どもとの関わり方についての意識(f4, f5, f6, f7)、バス運転手ならではの関係性や視座(f8, f9, f10)に大別できる。

運転手らには、日頃から子どもと接するなかで、子どもの多様性や個性に対してを漠然とながら面白さを見出し、受容的・共感的になっている傾向がみられた(f1)。より焦点的には、些細なルート変更や道路標識に気が付いて訪ねてくる子どもの鋭さに感心したり(D運転手)、予測超えた会話を展開する感性を面白がったり(F運転手)していることが語られた(f2)。A運転手からは、遊びや園生活を通した子どもの経験や感情に価値を置く語りがみられた(f3)。以下の引用からは、「ごみ」にしか見えないものを作品やプレゼントとして認識するように



なったこと、子どもからもらったものは必ず保管していること、子どもの製作物などをぞんざいに扱う保護者に憤っていることが読み取れる。

**A運転手：**子どもが素材で何か作品を作りますやんか。ほんで、バスを下りるときはママに見せるんだけど、ママがまたこんなもん持ってきてって言ったら子どもがかわいそう（略）最初ここ来たときに、（子どもが）バスの中に落ちてるごみみたいなもんを僕の名前も知らなのにこれあげる言うて持ってきて、その子に試された気がする（略）絶対1年間保存してます。どんなもんもらってもね。家に置きますよ。（略）折り紙で作ったやつは全部（バスに）貼っていきます。

子どもと関わる機会は、乗降車時などに限定されるものの、その分日々の挨拶や短時間の会話の蓄積を重視し、顔と名前を一致させ、関係を築こうとしていることが語られた(f4)。また、そうした機会には、眠たそうに乗ってくる子どもを「運転手さんと約束守なって、明日は頑張ろうぜ」(B運転手)と励ましたり(f5)、伝え方を工夫したうえで、積極的にバスのマナーや規範を形成しようとしていた(f6, 下引用)。さらに、子どもとの接触頻度が高いC運転手とF運転手は、全ての子どもに目を配り、平等に接することにも留意していた。

**F運転手：**(往路便の出発前に)上の学年の子たちに、下の学年のわかってない子たちに教えてあげてね、みたいな感じで言ったら(席順を)教えてくれるんですよ。それに対して、教えてくれたから今日は早く出発できたわ、助かったわとかって言ってほめてあげると、子どもってやっぱり乗るじゃないですか。その効果でどんどん早くなっていく

バス運転手と子どもとの関係性の特徴として、保育者と比較して長期的になることがあげられる。F運転手は、担任保育者の場合は1年

ごとに交代があり得るが、バス運転手は引越しましや利用中止がない限り、入園から卒園までを見届けることになる(と述べた(f8)。子どもが卒園してからも、路上で通学中の元乗車児や保護者と再開することがあり、交流が継続される(f9, 下引用)。このほか、乗務のなかで、居住地域別の子どもの傾向を見出すなど(f10)、地域を巡り続ける立場故の視座を有することが示唆された。

**E運転手：**ごねてなかなか乗ってくれなかった子が卒園して、小学校いきました。ほんなら、そのコースのところで車止めましたら、その子が来て、おはようとか、E運転手さーんとか言うてくれたとき、やっぱりそういうときは印象に残る。

## (7) 保護者に対する意識と関係性

運転手は運転席にいるため、停留場で子どもを見送る保護者とは車窓越しでのあいさつや会釈など非言語的なやりとりが主になる(g1)。しかし、それを蓄積することで、互いに顔と名前が一致した顔見知りの関係になっていることを実感するとともに(g2)、運行に余裕がある際には、運転席から保護者に車内での子どもの様子などを話し、信頼関係を築こうとしていた(g3, 下引用)。また、バス通園の保護者が園を訪れる行事などは、コミュニケーションの機会としていた(g4, 下引用)。

**C運転手：**本当に分単位で動いてるので、なかなかバス停でのやり取りはないんですけど、お母さんたちともなるべく挨拶を、ちょっと顔のぞかして、遅れますけどすいませんお母さん、みたいな感じで声かけたりとか(略)あと、行事があったり、懇談とかのお迎えのときにお母さんに幼稚園で会ったときは子どものこととか、バス停でこんなあつてすごい面白かったんですよとか、そんな感じでバスの中の様子とかお話ししてます。

送迎を通して保護者や保育に関わるため、近

年の保護者には、自己中心的になっている（A運転手）、冷めた印象を受ける（B運転手）、しかり方を知らない（C運転手）、子どもを甘やかしている（E運転手）、子育てが園任せになっている（E運転手）など、それぞれの世代や経験に照らして違和感を抱くこともあるようであった。ただし、話題としてはそこでとどまり、後述するようにそこに介入しようとする意図は見られなかった。

#### （８）仕事の楽しみ・やりがい

仕事の楽しみ・やりがいは、子どもや保護者との関係性に関する内容が中心であった。運転手らは、送迎を通して、子どもや保護者と顔見知りとしての関係が成立していくことに喜びを感じていた（h1）。なかでも、特定の子ども・保護者と長期的に接する立場（f8, f9）ならではの経験は深く印象に残っており、卒園児と路上で再開した際のやりとりについては、下の引用のように素朴に嬉しかった出来事として語られた（h2）。園生活を通じた子どもの成長に立ち会えることもやりがいとしてあげられ（h3）、「子育てはほとんど嫁に任してました」とするD運転手は、「こんな見とったら、もうちょっと（子育てに）協力したらよかったな」と、入園から卒園までのプロセスに接した心境を後悔交じりに表現した。

**A運転手：**通学のところでもおうたら、絶対手を振ってくれるしね。この間は今、2年生かな。A運転手さん言うて、来て。覚えとったん？覚えとるよとか言われたら、やっぱうれしいですね。ほんで、僕な、100点取ったとか言うて、うわ、天才やな言うて…

このほか、F運転手は、用務員等の仕事も含めて子どもの期待に応え、労いの言葉をもらえることをやりがいと置いていた（h4）。また、B運転手は「自分なりに今まで技量を生かしながら、たまには、危なかったなとか反省しながら、子どもとわいわい言いながら、先生ともちょこっと話ながら」働けることが「自分に合った

リズム」とし、仕事における能力と課題、緊張と弛緩のバランスが自分に適していると振り返った（h5）。

#### （９）葛藤・課題

派遣職員として勤務する4名の運転手からは、子どもや保護者への対応については非専門家あるいは部外者としての線引きをあることが語られた（i1）。子どものために介入が必要だと感じたり、子どもと保護者の関係に違和感を抱いたりした場合であっても、保育方針との整合性が判断できない場合や、家庭の事情に踏み込む可能性がある問題については、口出しをせず「プロ」である保育者に一任していた（下引用）。また、そもそも個別に関わる時間が限られるということも、対応の幅が限られる要因であった（i2）。

**B保育者：**深くあんまりかかわるあれ（立場）でもないんやけどね。いいことがあれば、ちょっと明日頑張ろうなとか、そういうのは言える部分やけど、その辺（子どもに対する保護者の言葉のかけ方）はあんまり。それこそ、先生のプロにお任せする。私は、どっちかいうと、違うほうのプロでやりたい部分です。

他方で、C運転手、F運転手からは、行事数の増加等により保育者が多忙化しており、質への配慮が希薄になっているなど、ベテラン職員として園の行く末を案じる声もあがった。

より前向きな展望としては、子どもが乗りたいたいと思う通園バスであるために、運転や普段の関わりを追求していきたいという内容が共通してあげられた（i4）。E運転手は「（ほかの運転手の）Zバスに乗りたいたいというのが耳に入ると何か闘志を燃やす」と、担当するバスへの帰属意識と他への対抗意識を示すとともに、「子どもたちにあの車嫌やって言われないような運転手でありたいというのが一つの目標」と自身の目指す方向をまとめた。

#### Ⅳ. 総合考察

以上のように、通園バス運転手の諸意識と普段の業務の様相について明らかにした。以下では、まず、運転者らが有する諸意識の特徴的な部分について改めて整理する。次に、保育施設において彼らが担い得る役割を示すとともに、運転手の属性との関連性を考察する。

##### 1. 通園バス運転手の諸意識のまとめ

通園バスの運転手は、安心・安全を大原則に、業務を通して利用者や地域の信頼を獲得することを使命と認識している。そのため、子どもや保護者と丁寧に接する、運行時刻を守ったうえで地域の道路事情にも配慮するなど、園の職員であり、園の名を背負ったバスを運転していることを自覚して行動している。また、実際の運転時には、身体が小さく行動の予測が難しい子どもが乗車する、保育者が立ち歩いて保育行為を行うといった通園バス特有の状況を理解し、車内事故を招く急な発進・停車、ハンドル操作は極力避けている。対人的な業務に関しては、基本的に保育者の役割と置きつつも、信頼関係を築くために積極的に声をかけたり、必要な場合は自身でできる対応を考えて実践したりしている。

添乗する保育者は運行に欠かせないパートナーと捉えており、彼らに子ども・保護者への専門的な対応を委ねることで、スムーズに現場に適応し、安全運転に集中できると考えている。一方で、保育者の車内での保育行為などを間接的・直接的に支援していることも自認しており、若手保育者に対しては、送迎に携わる専門家として助言する立場にあることを意識している。子どもに対しては、受容的かつ共感的な態度で接しており、バス通園がより快適なものとなるようにコミュニケーションを図る場合もある。運転手らにとって、子どもとの関係性の深まりは、仕事をするうえで最大の楽しみ・やりがいであり、長期的な関わりが持てることも相まっ

て、生活を通した子どもの成長に強い関心を持っている。保護者との関係性も同様に重視しており、限られた機会のなかで交流を重ねようとしている。

しかし、自身は保育者ではない、雇用形態によっては正職員ではないといった意識もあり、子ども・保護者の問題に深く介入することは避け、保育者の判断には口出しをしないようにしている。他方で、送迎を通して子育てや保育の課題が見えてくる場合もあることから、仕事の線引きに留意しつつ業務に当たっている。

穴倉<sup>19)</sup>は、通園バスの運転手に、保育に密着した送迎の専門家であることを求めている。本研究を通して明らかになった通園バス運転手の諸意識は、そうした要求に対してある程度合致しているといえる。彼らは「単なる運転手」ではなく、園の一員として保育者・子どもに対する責務を果たすことを目標に置き、子どもや保育者、保育実践、子育て環境に対する独自の視座を有することが示唆された。

##### 2. 保育施設における通園バス運転手の役割

これまでの結果をもとに、通園バス運転手が保育施設のなかで担い得る主な役割として、次の5点が浮上した。

###### (1) 保育送迎の専門家

通園バスの運転手は、園のバス送迎を総合的に担う専門家といえる。本研究を通して、彼らは子どもの特性や保育者の動き、保護者のニーズを理解したうえで、安全で快適な運転に務めていることがわかった。また、過去の事例や周辺の道路事情などから、子どもや保護者への望ましい対応を導出し、保育者とともに運行ルートの方針を行っている。さらに、添乗する保育者の業務を把握し、可能な範囲で肩代わりしたり、助言したりしていることもわかった。通園バスの運転手は、運行に必要なすべての業務に精通した数少ない職員であり、保護者や地域への対応などに関してもノウハウを有すると考えられる。

## (2) 若手保育者を支える経験豊富な年長者

運転手は、以上のように運行業務に特化するほか、セカンドキャリアとして他業種での経験を有する場合も考えられるため、送迎に係る安全管理や設備・備品の操作等に関して保育者をリードすることが可能である。また、一貫して送迎に携わることから、子どもや保護者への対応についても経験に照らして判断できる場合があり、添乗経験の浅い保育者の助言者となることも期待できる。加えて、セカンドキャリアの場合は必然的に年齢が高くなるため、若手保育者と保護者の関係性を取り持ったり、同業の上司や先輩とは異なる立ち位置で相談に乗ったりといった良き年長者としての立ち回りができる。特に、通園バスの採用率が高い私立幼稚園は、30歳未満の保育者が約半数を占めることから<sup>20)</sup>、あらゆる意味で経験豊富な彼らの存在は、運行業務はもちろん人材育成においても貴重といえる。

## (3) 子どもを絶えず見守る大人

運転手は、子どもの園生活、さらには地域生活を継続的に見守る大人の一人となり得る。バスで通園する子どもは、なんらかの理由で利用を中止するか、人員の異動がない限り、入園してから卒園するまで一人の運転手と顔を合わせ続けることになる。本研究の協力園であるX園とY園は、学級は担任入れ替えがあり、バスに添乗する保育者は1年から2年で担任業務に移ることから、実質、運転手だけが子どもと同じ関係性のままで卒園まで関わる存在となる。卒園後も、通園バスは子どもたちの居住地域を巡るため、路上で再開し、やりとりが発生する場合がある。このことは、保護者に関しても同じことがいえるだろう。接する機会や時間が限られるものの、通園バス運転手は、自身の生活に根差した親しみ深い大人として、子どもやその保護者の生活の中に存在し続ける可能性がある。

## (4) 園と地域を結ぶ媒介者

運転手と彼が運転する通園バスは、園と地域との関係性を創り、維持する媒介者といえる。

上記のように、運転手は子ども・保護者と長期にわたって関わり、それは卒園後も継続する。この場合、卒園した子ども・保護者にとっては、運転手と通園バスが、かつての園生活の名残であり、象徴する存在になると考えられる。また、運転手は普段の運行業務において、園の看板を背負っていることを意識し、地域の承認が得られるよう留意してバスを走らせている。園に所縁のない地域住民にとっては、こうしたバスの存在が、園との数少ない接点であることもあり得るだろう。卒園者や地域の住民を園に招き入れることには、定員的にもスケジュール的にも限界がある。運転手および通園バスは、より手軽に園とのつながりを実感したり、存在を認識したりできるアイコンの一つと考えられる。

## (5) 保育を見つめる第三の視点

最後に、通園バスの運転手は、園の保育について理解し、助言を行うサポーターとなり得る。運転手らは、乗車する子どもの言動に関心を持ち、そこから人間関係の発展や園児としての育ちをくみ取っていた。また、保育者の乗務中の言動についても、自身の経験に基づいて評価していた。さらに、居住地域ごとの子どもの特徴を見出す、保護者の子育てに対する姿勢の変化に気付く、保育者の多忙化を懸念するなど、運転手という立場から子どもや地域、保育に関わってきたうえでの見解を有していた。それらの真偽は別として、運転手には保育者とは異なる経験知があると考えられ、実践をより複数の角度から省察する方法として、彼らの視点を活用することも可能と思われる。

## 3. 運転手の属性と諸意識・役割の関連

本研究が複数名の協力者を募った理由は、運転手の諸意識を幅広く明らかにするためであり、属性による類型化は主眼に置いていない。ただし、いくつかの理論記述については、運転手らの雇用形態や勤続年数との関係が示唆された。

全58種のうち、正職員で勤続20年以上のC運



転手とF運転手のみから得られたものが16種みられた。そのなかには、子どもや保護者と意図的に関わることに关するもの（d8, f6, f7, g4）、組織内での自身の重要さを自覚したもの（d8, e7）、保育実践を批評したもの（i3）などが含まれ、組織の成員として方々に介入していこうとする意識が読み取れる。このことは、派遣職員として勤める4名全員が、部外者・非専門家としての線引きに言及したことからも裏付けられる（i1）。現時点で、雇用形態と勤務年数のどちらが作用したかの判断はつかないが、園への帰属意識が高まる状況において、運転手はより積極的に子ども・保護者と関わり、若手保育者への指導や組織内での主体的判断が可能になると考えられる。

他方で、正職員以外の運転手が子どもや保護者に対して無関心であるということは認められなかった。むしろ、子どもの素朴な面白さや有能さを楽しんでいる（f1）。また、保育者に対する助言者として立場を中心に語ったC運転手とF運転手に対し、A運転手らは、保育者を重要なパートナーと認識し、敬意を払う語りが中心であるという特徴がみられた（e1）。こうした立ち位置は、完全に内部者化した後では取り難いと考えられ、保育の人的環境を豊かにする存在として一考する価値があると思われる。

#### 4. 本研究の限界と課題

本研究の成果は、6名の通園バス運転手の個別具体的な語りから得られたものである。また、運転手らが持ち得る意識や役割を幅広く捉え、保育施設の人材としての可能性について考察したものである。したがって、本研究の協力園・協力者と条件が大きく異なる事例を説明したり、全ての運転手に普遍の要素を示したりすることは困難である。

たとえば、本研究の協力者は、全員が送迎や自動車に携わる業務のベテランであるため、他業種を経由せず、新卒で通園バス運転手となった者の諸意識や役割を完全に説明することはで

きない。また、運転手の属性に固有の意識や役割についても十分な考察ができていないため、人材を評価、選別する基準としての応用は避けるべきと考える。加えて、本研究はあくまでも運転手らの語りに基づくものであり、実際の役割や専門性を明らかにするためには、観察や保育者等への聞き取りとも合わせた複合的な考察が必要である。

今後は、運転手がキャリアを積み重ねていくプロセスについても着目し、諸意識や経験年数の関連性、子どもや保育者との相互作用についてさらに理解を深めていきたい。

#### 引用文献

- （1）全日本私立幼稚園連合会（2013）平成25年度・私立幼稚園経営実態調査報告。
- （2）多田鉄雄（1961）幼稚園のスクールバス、幼児の教育, 60（12）, 2-5.
- （3）八幡真由美（1999）保護者から見た園バス通園の実態と課題1. 明和女子短期大学紀要, 14, 81-92.
- （4）住田正樹・山瀬範子・片桐真弓（2012）保護者の保育ニーズに関する研究：選択される幼児教育・保育. 放送大学研究年報, 30, 25-30.
- （5）前掲（1）
- （6）国土交通省 車両安全対策検討会（2013）幼児専用車の車両安全性向上のためのガイドライン.
- （7）全日本私立幼稚園幼児教育研究機構（2012）私立幼稚園における震災対応ハンドブック.
- （8）小野寺瞬・岡本東・堀川三好・菅原光政（2013）幼稚園における通園バスロケーションシステムの構築. 情報文化学会誌 20（1）, 26-33.
- （9）境愛一郎（2018）通園バスに対する保育者の認識と保育環境としての可能性, 保育学研究, 56（3）, 380-390.
- （10）西村美穂（2012）通園バスに関する保育者の考えと課題. ライフデザイン学研究, 8, 223-233

(11) 境愛一郎 (2020) 保育環境としての通園バスの特質と機能：車内での活動内容と運行時刻表との関連性に着目して. 乳幼児教育学研究, (29), 11-22.

(12) 無藤隆 (2012) 保育実践と保育環境 (総説). 保育学研究, 50 (3), 4-7.

(13) 前掲 (11)

(14) 前掲 (6)

(15) 前掲 (7)

(16) 前掲 (6)

(17) 穴倉盛也 (1960) スクール・バスについて. 幼児の教育, 59 (12), 49-54.

(18) 大谷尚 (2019) 質的研究の考え方：研究

方法論からSCATによる分析まで. 名古屋大学出版会.

(19) 前掲 (17)

(20) 文部科学省 (2018) 学校教員統計調査-平成28年度 (確定値).

### 謝辞

研究へのご協力を賜りました運転手のみなさま、X園とY園の先生方に心より感謝申し上げます。また、本研究は、日本学術振興会・科学研究費助成金 (若手研究：18K13120) による成果の一部であり、ここに記して御礼申し上げます。