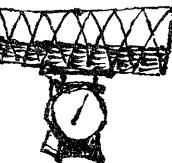


幼稚園のスクール・バス

多田 鉄雄



一、わが国の通園バス

数年前、殊に関西地方で幼稚園がスクール・バスを使用して園児の送迎をすることが流行しただしたことを見聞いと、その様子を調べてみたことがあった。その時、こうした事情を交通関係官庁ではどう考えているかも探ったところ、「問題があるが、現行法規では何らこれに口出しする根拠がないので見送っているが、何か事故でも発生したら問題として取り上げねばなるまい」というような意見であった。

幼ない園児が通園するには大都市の交通事情では危険のひそむ場合が多いから、園児の安全性を保持するためにスクール・バスを使用して家庭と幼稚園間を送迎するということは、それ自体ではなくら批難する理由はもとよりない。ただ

相手が幼児であり、その送迎に当つては十分な方策を講じないと、かえつて安全性が保証されない場合も出てくることは容易に考えうるところである。しかしその後この風潮は関東にも波及して、昭和三十六年現在では東京都内だけでも百数十園が通園のためにスクール・バスを使用している現状である。しかも、その実際をみると、本来の目的のほかに園児獲得の手段と考えざるを得ないケースが少なくない。たしかに現在の幼稚園は小・中学校にみられる確定した学区に当るようない通園区域といふものは定められてはいない。しかし幾つかの幼稚園がお互いにその通園区域と常識的に認めうる区域を超えて入り乱れ、他園の区域を走り廻している事実、更に募集時期に相当遠距離まで、まさに大きく園名の記されているバスを宣伝的に走らせたりする事実を見ていると、どうし

てもそのように考へざるを得ない。また保護者側について若干調査した結果の中には「自己の幼児が通園バスに乗ることを喜ぶから、近くにバスのない幼稚園があるが、遠くのこのバスのある幼稚園に通わせている」という事実もかなりあつたのである。このことは一時の幼稚園ブームの反動がきて、それを裏書しているとも言える。

各方面に少なからぬ幼稚園が園児の減少に悩む事態になつてから、まさにかかる事態の深まりと歩調を合わせて、スクール・バス採用の幼稚園が増加してきたこの数年来の情勢が、もともとスクール・バスは通学の安全性ということではなく、もっぱら児童・生徒の便をはかるために実施されてきたものであつて、現在のわが国の幼稚園で行なわれているような意味のスクール・バスはこれまで調べた限り諸外国にはその存在するものを知らないのである。すなわちアメリカに見るように学区総合によつていくつかの町村が小規模で不完全な学校の代りに、それらの町村の中心部に大規模で設備も充実した学校を一つ設立した場合とか、僻遠の村の児童・生徒を町の学校に通学させる場合とか、スクール・バスを使用しているのである。あるいは東京に見られるように、都営バスによる国鉄駅と学校とを結ぶバスもある。

これも通学の便のためのみである。

こうみてくると、幼稚園のスクール・バスと同じ概念でつかんでいてはならぬことはあえて言うを要しない。学校の児童・生徒は自己の安全性を自己の責任で守ることが前提になつてゐるからである。

したがつて去る五月に東京都内で通園バスが園児を送る途中で、下車直後の園児をひいて死亡させた事件が契機となり、通園バスを使用している百数十園が相集まり、このようない事故の絶滅を期して「通園バスの安全運営に関する研究協議する機関」を設置する運びになつたとのことであり、交通機関官庁も、「従来は一般自家用車なみで交通法規の制限もゆるやか」であったことを再検討するとともに、通園バスの実態調査を指令したことである。これは当然のことと言うよりも、むしろもっと以前にかかる措置がとられねばならなかつたことであつたと言える。

他方、現在の通園バスの利用の実際をみると、單に園児を安全に送迎する役割のみならず、たとえば郊外保育とか園外見学とか、いわば必要な時間に自由に、目的とする教育の場所に集団を運ぶという教育的役割をも演じてゐるのである。こうした事柄もあわせ考へると、従来の通園バス採用の

動機にはいろいろと不純な要素が含まれており、またその使用の実際に關しても問題とされる点を包藏しているが、ただそれらの点のみを指摘して通園バスの存在理由を頭から否定すべきでなく、通園バスの利点も十分に肯定されるべき理由を持つものである以上、従来の欠点を排除する方法を徹底的に講じていくのみならず、すすんで幼稚園のスクール・バスの在るべき姿を積極的に思考していく要素があるのではないかとするものである。

二、幼稚園のスクール・バス

右の見地に立つて幼稚園のスクール・バスの現状と将来に關して思いついた点を二、三あげてみれば次の通りである。

イ、園児の安全性と安全教育

ロ、義務制の方針と幼稚園のスクール・バス

ハ、園外保育のためのスクール・バス

園児の安全性については、現在の都市の実状で戸別に園児を送迎することが可能か否かの問題がある。戸別に送迎し得ないとするならば、園児の乗降地点における待合時間、解散時の安全性が問題になる。また自動車の激増に伴い必然となる交通規則・交通制限の強化と乗降地点との関係があるほ

か、園児の登園時間がスクール・バスによって規定されてしまうことに関聯する問題もある。幼稚園児の安全性のためにスクール・バスが必要不可欠とするならば、それは保育所（保育所も含めて）には教育の機能と保護の機能の二つがあり、後者の観点からすれば早朝からの保育を望む家庭と望まぬ家庭の双方を満足させねばならぬであろう。このように学校通学とは異なる事情を持つ登園時間の問題が解決されねばならぬのである。さらに安全教育の立場からするならば、いわば温室内で育てるような消極的方法で安全性を保持するのではなく、幼児期から交通規則を守り、交通に際する注意を完全にするよう積極的に指導していくことも十分重視されねばならぬであろう。たとえば東京で行なわれている緑のおばさん制度を強化するというような方策を一方で講じながら交通安全教育をすすめることである。こうした安全教育の立場も十分考えられることであるからこそ、私立幼稚園のスクール・バスの増加にもかかわらず公立幼稚園などがこれを採用していない理由がうなづけるわけではなかろうか。

つぎに幼稚園の義務制化ということは、先般の日私幼の研究大会でも大いに論議された事柄であり、幾多のそれ以前に

解決されねばならぬ問題が内蔵されているにしても、幼稚園の将来が義務制への方向を指向していることは否定し得ぬところである。もとよりここで言う義務制とは、教育の機会均等・万人平等の原則に立って、すべての児童がひとしく幼児教育を受ける権利があり、その権利遂行が保証されるべきであるという意味である。就学前教育的重要性が確認され、幼稚園がかかる教育機関として学校教育法の中に位置づけられて

からは、幼稚園義務制の方向は示されたものと言つてよく、それ故にこそ、すでに昭和二十五年の文部省報告書も、学校教育法制定当時の教育刷新審議会が昭和二十二年十一月に採決した「五才以上の児童の保育の義務制を希望する」旨の建議を引用してこの方向を確認したのである。

そもそも就学義務の始期が五才——七才、わが国において六才に定められた所以のものは、特に科学的根拠によつたものでなく、一つには施設教育はおおよそ六才以後で足りるであろうとの見解（もとよりそこで考えられた教育は原動的には教的教育と読み書き算）と、二つには通学しうる年齢ということがであった。しかし就学前教育の必要性が認識されるに至つて、第一の理由は再考を余儀なくされていると言つてよく、第二の理由は道路の改修を伴うスクール・バスの採用によつ

て、或る程度解決出来ると考えるのが当然であろう。逆に言うならば幼稚園の義務制化が具体的に思考される段階になれば、都市と言わば、地方と言わばスクール・バス使用の問題が当然起らねばならないということである。この点からするならば、現在では都市よりもむしろ、地方の町村にこそスクール・バスによる幼稚園教育の普及が計られるべきであろう。

最後に幼稚園にスクール・バスの使用が可能であるならば、園外保育・郊外保育などに果すその役割はけだし甚だ大きなものがあろう。かかる点からして、安全性のための通園バスは、それ自体では一長一短があり、必ずしもすべての幼稚園が所持すべきであるとは限らないが、かかる役割におけるスクール・バスはすべての幼稚園が所持したく考えるし、考えることが当然である。かかる役割を果すためのスクール・バスはしかし、必ずしも各園が所有する要はないのであつて、数園、あるいは十数園が共同使用しても十分に事足りるものである。園外保育用のスクール・バスの交互使用の制度ということが、これは国公私の幼稚園を通じてその実現を目指していくべきものと考えられる。