

スクール・バス

について



穴倉盛也

「幼稚園に子どもを出したいのは出したのですが途中がどうも心配で……」などはよくきかれることばである。これ

らの問題を解決する一つの方法として、幼稚園でスクール・バスを持つ傾向がだんだんみられるようになってきている。私の住む札幌市の場合でも、スクール・バスで

通園する子どもは全市の園児総数の1/3近いものと推定される。

最近幼児の通園に交通の問題が、大きな話題になっていられると思われる。大都市・中都市などでは、交通のはげしきから両親の心配はたえないであろう。「朝子どもを出しても帰ってくるまで心配です……」とか

問題は、教育上の大きなものの一つになっている。一八七四年マサチューセッツ州ク

インシイで、はじめて、この問題がとりあげられていらい、児童の輸送についての公共支出は驚くべき数字を示している。すな

わち全米で、毎日、三〇〇万人以上の児童が乗物によって通校し、この大きな仕事のために、八万台以上のバスが使用され、これに要する公共支出は、毎年、六、〇〇〇万ドルを越えるといわれている。

わが国においても、都市における交通機関の異常な発達とこれから生ずる園児の交通の危険などのために、バスによる通園は増加の傾向をたどるものと思われる。これらのバスを所有する、またはこんご所有しようとする幼稚園のために、日常考えている若干の問題にふれてみたい。

○路線のプランニング

バスを運行するにあたっては、周密な路線の計画をたてねばならない。これらをさらに幾項目かにわけると、

一、路線図の作製

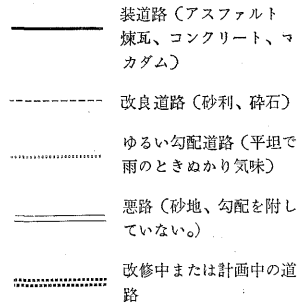
路線のプランニングは、運転手も含めた教職員によって新学期開始の数週間前に出来あがっていないければならない。地域内の園児の数の増減や道路や橋その他の変化な、

などを参照して、前年度の路線計画を修正したものをつくることである。しかし実際には、学年の途中でも、上記したような状況の変化にともなうて、改正を余儀なくされる場合がありうる。またこの場合、通園する園児の安全、快適を考慮に入れたプランでなければならぬことは当然であろう。

路線計画の第一段階として、園では地区内の輸送図を準備しておかなくてはならない。年令別の園児の氏名とその住宅などの予備調査は、新しい路線図が組み立てられる前になされていなければならない。輸送図の作製に参考になる諸点を列記してみると、だいたいつぎのようなものになる。

- (a) 地図に通園区域の境界を定め、他の学校、幼稚園などの位置を記入しておく。
- (b) 道路、橋その他交通に関係ある施設などを記入する。
- (c) 道路の状態によって、中段右の例のように識別して記入する。
- (d) 橋梁、池、鉄道、電車などの交差点、その他交通の障害になるものを記入する。

例



(e) バスのストップ個所を記入し、そこから乗車する園児の数に次のような記号を附す。例えば八名乗車する場合は⑧と記入。

(f) 路線ごと(A・B・C……コース)の乗車園児数を総計し、縮尺により走行キロ数を決定する。

(g) 試験的に予定線を設定し、路線の重複はできるだけだけさける。

(h) 路線ごとの園児数が所要のバス台数を決める。一方バスの収容能力と比較して、あまりこみ過ぎる場合は、大きなバスに代えることも必要となってくる。坐席を空けて走ることが理想的でないが、こみ過ぎるよりは、むしろ後者をえらぶべきである。

(i) 路線ごとのタイム、リミットを決め、それによって路線を修正する。

(j) 計画路線は数回試運転を経て、最終的な路線を決定し、新路線図はいろいろな問合せに応じうるよう園長室または事務室に貼示する。

(k) バスが二台以上運行される場合は、この路線図からさらに運転手ごとに、おくりむかえのストップ個所、乗車時間など記入の路線カードを作製する。

(1) 新学期当初に計画された路線図も、年間における園児の増減、または道路、橋梁その他の状況の変化に応じて、その都度修正される。

二、路線の長さ

路線の長さは、主として、バスが路線を運行するに要する時間によって決まる。それぞれ都市には、バスが走行しうるスピードを交通規則できめてある。札幌市の場合、交通量のはげしい中央部は時速四〇キロで、その他の地域は五〇キロとなっている。スクール・バスのスピードは道路の良し悪

しやスピードを落さなければならぬ児童横断道路や信号機の設置してある個所の状態と数によって決められる。バスのスピードを決めるに際して、第一番目に考慮すべき点は、いうまでもなく交通の安全ということである。

特別の場合のほか、園児は片道の乗車時間四五分を越えるべきでなく、勿論、最長三〇分かそれ以下が望ましい。しかし経営面からいって、こういった理想案に近づきたいところに、経営者としての大きな悩みがある。アメリカの場合さえ、同じことがいえる。しかし朝長時間乗車する園児に、帰りは短時間乗車さすという便宜的な方法がとれるなら、これによることが望ましい。

三、待合所

スクール・バスを一軒一軒の家庭に廻すことは、時間と経費などの面から不可能である。それで大部分の路線では、園児は数人が一組になって乗車することになる。従ってバスの待合所までの若干の巨離を園児はこの道順になれるまでは両親につれられ

て歩くことになる。待合所は園児の家か付近の商店などにお願ひすることが多い。この場合、なるべく電話のある個所を選ぶことが、園との連絡上何かと便宜が多いし待合所の単位ごとに家庭のグループを構成しておくことも、同様に、必要である。

四、時間表

時間表は園児の朝と帰りの時間とバスのストップ個所を示すものである。新学期初めの一週間位は、試験的な時間表で走ってみて、その結果、最終的な時間表をたてるのがよい。北海道のように冬期積雪をみる地域では、夏と冬では、道路その他の状況が全然ちがうので、夏ダイヤ、冬ダイヤの二本建によらざるをえない。

これらの時間表は注意書と一しょに、各家庭に通知することになっている。注意書に示してある主なる事項は、

車が完全に止まるまで乗り降りしない。
車を待つ場合、一列励行する。

〇 運 転 手

一、地位の重要性

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するバスや営業用のバスの運転手に比較して、はるかに重要性をもっているといえる。従って、これの採用についても、十分な注意を払う必要がある。留意すべき諸項目を要約するつぎのようなものである。

- (a) 最少年令二五才以上の者。
- (b) バス運転の経験が三年以上の者。
- (c) 走行キロ数三―五万キロ以上(無事故)を運転した者。

(d) 交通法規及びその実技に精通している者。

(e) 健康で各種の適性検査に合格している者。

(f) 高校以上の学歴を有する者。

(g) 品性、習慣のよい者。

上記の採用基準に合致した者を、一年契約で採用するのが理想である。一年契約としている理由は、契約の一年終了後において、改めて身体検査、各種の適性検査及びスクール・バスの運転手として要求される品性、習慣、健康、操車能率などを前年度から継続して保持していることを確認した上で、契約を更新するようにした方がよい。

なお上記の諸項目について、若干の補足をしておきたい。まず年令の点であるが、スクール・バスの運転手が、あまり若すぎるとは、父兄に与える印象は別としても、バスの乗り降りや車内での指示、指導——普通幼稚園の先生か事務員が同車しているが——に当る場合もあるので、相当の年配者が望ましい。仕事そのものが他の営業車

などの運転手に比べて、過激でないので、四〇才をこえていても差し支えないと思う。

また、一般論としては、妻帯者の方が職務についての責任感強いともいえる。

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。

二、待遇

学校において使丁・守衛・給食婦などの仕事にある人たちは、同じ教職員でありながら、待遇などについて見おとりがあるようである。バスの運転手についても同様のことがいえる。これらのことはアメリカにおいて同様で、八〇、〇〇〇名を越えるスクール・バスの運転手の待遇の問題にもいろいろの議論がある。

スクール・バスの運転手の待遇が一般のバスの運転手のそれよりおちることも事実であるが、なぜそうなっているか、なぜそうならざるをえないかについて当事者はよ

く考えてみなければならない。今後に残される問題も多いわけであるが、現段階では経営の当事者が彼に支払いうる給与の額をきめて、その範囲内で最もよい適格者を選ぶことが大切である。

三、代理人と助手

運転手自身の病気やその家族の死亡、病気などのため、欠勤を余儀なくされる場合がありうる。こういった場合の対策として、当然、その代理人を予め考えておかななくてはならない。二〜三台以下のバスを所有する幼稚園で、常時代理運転手を雇備しておくことは、経費などの面で事実不可能に近いので、いきおい、臨時的な雇備契約をとらざるをえない。アメリカのような場合でも、正規の運転手五〜六人にひとりの割合で代理運転手を考えているようである。

この代理運転手は正規の運転手同等の運転技術、その他の所有者であらねばならない。とりわけ路線の状態やストップ個所などを周知したものでなければ、予定の時間どおりにバスを運行することができなくな

るし、園の一日の保育が混乱におちいるおそれがある。ひいては園児の家庭にも余計な心配や迷惑をかけることになるので、予め十分な措置をこうしておくことが大切である。それで正規の運転手を雇備する際の契約の中に、代理運転手についての上記のような必要事項をハッキリうたって契約しておくのが安全である。

つきに運転助手についてであるが、バスが方向を転換する場合や交通ひんばんな交通差点を横断する場合など助手は運転手を誘導したり、指示を与えたりしなければならぬ。幼稚園バスの場合、助手はこのほかに、車内での園児の指導や乗降車の誘導などの重要な役割をもっており、アメリカの小・中・高校生を対象にしたスクール・バスの助手—高学年の高校生が代役していることもある—とは全然趣を異にしている。

この助手は、さきに触れたように、園の先生か事務員が当るのが普通である。

○スクール・バス

スクール・バスの幼稚園にあって、どのようなバスを購入するか、或いはバス会社などとチャーターするかは、非常に重要なことである。左記に掲げる一般基準に留意する必要がある。

(a) 安全性 安全性ということ、バスを購入したり、チャーターする際の第一条件になる。バスのメーカーは、これらの点に留意し、逐年改良を重ねつつあるが、なかんずくスクール、ホデイ（鋼鉄製車台）、安全ガラス、ウインドウ・ガード（窓の防護）、非常口、塗装の標準色、その他いろいろの点について欠けることのないように注意したい。特に中古車を購入、チャーターする場合は、細心の点検を要する。

(b) 心地よさ 快適性はスクール・バスの基準の重要性からいえば、安全性に準ずる第二条件かもしれない。しかし安全性と快適性の間には、密接な関係がある。乗心地のよくないこと——例えば車内の異常温度や換気の不良や収容人員の不適當など——から健康を害する原因になり、ひいてはバ

スの中における人たちの安全性に影響を与えることになる。こういったことが事故を誘発する原因になる。

(c) 耐久性 耐久性はバスを購入したり、チャーターしたりする際の他の重要なファクターである。生産物の耐久性ということ、そのものがまだ使えるか、消耗しているかを示すものである。経済が許すならば、耐久性のものを確保することが、通常、有利とされている。それによってバスの寿命はながくなるし、手が省けて、修理や取り換えに要する出費が少なくてすむことになる。こういったことが、ひいては園児の輸送にたずさわる人たちの労苦を解放してくれることになり大切なことである。

(d) 経済性 経済性はスクール・バス——特に車台——を選定したり、操車する際のいま一つの基準を示すものであることを留意する必要がある。経済性は耐久性と密接な関係にあるものである。耐久性に欠けるバスは修理や部品などの取り換えに出費のかさむことを意味するであろう。と同様に、

モーターの型態、園児当りのバスの重量及び、その他の多くの特質といったものが經濟性を決定する。しかし經濟性は重要なことにちがいないが、一にも二にも經濟性ともみることが当らない。操車の円滑とか、非常事態に際して、十分に余力を温存しておくといったことの方が、もっと重要である。

(e) 修理の利便 修理の利便はバスを選定する場合に、最後に考慮しなければならぬ事項である。他の条件が同じなら幼稚園の所在地内か或いはその近くに所在する販売店——通常修理工場が併置されている——を通じてバスを購入することが得策である。というのはバスを修理——特に部品の交換——に出す場合、非常に便宜が多いからである。

なおお容能力の大きいスクール・バスは小さいものより經濟的に有利である。しかし大型バスは、道路の条件の非常によいところで、人口密度の高い適當の地区を運行するのしなければ、その優位性もかえってマイナスになってしまう。しかし如何に

条件になつているとはいえ、多くの園児のつめ過ぎは、交通の安全、乗車による園児の疲労の見地からさけるべきである。アメリカではバスの最大の収能力を五五—六〇名と交通取締規則で、規正している州が多い。ただここでだすべきことは、園児のつめ過ぎは、經濟の邪道であり、逆に収容能力以下で走るとは、いうまでもなく經濟的な損失を意味している。

それでバスを購入したり、契約したりする前に、こういう事態に陥らないように、予め周密な路線計画をたてておくことが、きわめて大切である。

〇むすび

スクール・バスが園の經營上占める比重は決して小さいものではない。アメリカでは学校の教育行政上、児童の輸送の問題は大きなもの一つとみなされ、いろいろな角度から研究がされているようだ。従つてこれらの文献や資料をみようとせば、できない相談ではない。

しかし日本ではスクール・バスが漸増し、この問題が漸く表面化しようとする機運にあるにかかわらず、これらの問題をとりあつた文献には、わたしの寡聞かもしれぬが、不運にも、接することができなかった。過去二年余、運転助手として、毎日バスにのり、園児の面倒をみてきたが、その間多くのことを知り、また経験してきた。この機会にバスを所有している幼稚園や今後所有する計画のある幼稚園のために、多少なりとも参考になればと思つて、本稿をまとめてみた。本稿はその概略をのべた程度にとどまつており、重要な事項——例えば記帖やコストなどの問題——についても省略を敢てなしたが、これらは他日の機会にゆずりたい。(一九六〇・八・二〇)

(附)

スクール・バスについてのアメリカ事情は、主として Ward G. Reeder 著 Fundamentals of Public School Administration の第二卷の第十七章 Pupil Transportation を参照した。

(札幌いづみ幼稚園長)