

< 論文 >

## 通園バスの人的環境に関する研究 — 非保育者添乗員の乗務意識と役割に着目して —

境 愛一郎

### I. 問題と目的

#### 1. 保育施設における通園バス

幼稚園をはじめとする保育施設のなかには、園児の送迎のために専用のバス（以下、通園バス）を運行するものがある。こうした通園バスは、道路事情の変化に伴う通園時の子どもの安全の確保という目的で、都市部を中心に急速に普及したとされる（多田, 1961）。少子化や近郊農村地域の都市化が進行した今日においては、広域から園児を獲得し、園の経営と地域における保育機能を維持するための手段（八幡, 1999）、あるいは、競合園との差別化を図る保護者サービスの一つ（小野寺・岡本・堀川・菅原, 2013）として、ますます重要な役割を担うに至っている。

西村（2012）によれば、通園バスが園を出発してから戻るまでの所要時間は、最短コースでは平均 31（±15）分、最長コースでは平均 51（±18）分である。したがって、乗降するバス停により多少の個人差はあるが、通園バスを利用する子どもは、往復合計で一時間半近い時間を、毎日、車内で過ごすことになる。これは、幼稚園の一日の屋外遊びの平均時間（赤城, 2010）と同程度であり、子どもの経験において無視できるものではない。そのため、通園バスについては、予てより、子どもから遊びや交流の機会奪い、ただ到着を待つだけの時間を強いる（河野, 1990）、長時間の乗車によって体力を消耗させる（西村, 2012）といった懸念の声が見られる。

他方で、通園バス内での子どもの経験について、より積極的な意味を見出そうとする研究も散見できる。八幡（1999）は、通園バスが、園に先立って子どもが異年齢集団と接する場であることから、クラスや年齢にかかわらず交友関係を広げつつ、基本的な生活習慣や社会性を身につける機会になり得るとしている。また、浅野（2002）は、車内での子どもの観察調査から、通園バスが会話や歌などの言葉を用いた遊びの舞台になると同時に、園や地域での遊びが持ち込まれ、再構成される場である可能性を明らかにしている。さらに、境（2018）は、保育者へのインタビューを通して、上記のような通園バスの機能について具体的に検討するとともに、

通園バスを独自の特質を有する保育環境として捉える視座を提示している。

いずれにしても、通園バスは子どもが毎日必ず利用し、一定のメンバーとそれなりの時間や空間を共有する場所である以上、車内の環境を構成する要素およびその関係性については、十分な検討と配慮が為される必要があるといえるだろう。

## 2. 通園バスの添乗員を巡る現状

通園バスの環境を構成する要素の一つとして、通園バスに同乗し、子どもや保護者とかかわるスタッフ（以下、添乗員）があげられる。乗務内容は、保護者との情報交換、乗車児の出入管理、乗車中の子どもの安全確保、車内における遊びへの参加や活動の提案など多岐に渡る。いわば、通園バスによって形成される子ども集団に対する担任保育者ともいえる存在であり、そのバス独自の文化を構築する上で重要な役割を果たすとされている（浅野, 2004）。

こうした添乗員を担当するのは、第一に、その園の保育者であると考えられる。境（2018）では、日頃から通園バスに乗務する保育者を対象に、乗務における留意点ややりがい、印象に残った出来事などを尋ねるインタビューを実施した。その結果、①乗務にあたる保育者は、子どもの安全管理と復路での子どもの乗せ違いに特に注意している、②子どもにとって車内で過ごす時間が楽しいもの、快適なものとなるように活動の提案や環境整備などを行っている、③自分が担当する以外の年齢・クラスの子どものと交流を深められることがやりがいである、④子どもがバス通園を利用することには異年齢交流、生活習慣等の獲得という教育的意義があると考えている、⑤一方で、通園バスへの乗務には問題意識や向上心をもって取り組む仕事という感覚はなく、担任として行う保育とは異なる、といった乗務に対する保育者の認識が明らかとなった。総合して、バスに添乗する保育者は、あくまでも園での保育が本務であり、乗務は周辺のものと考えてはいるものの、実際には数多くのきめ細やかな配慮を行い、車内での子どもの安全と充実を支えているといえる。

ただし、保育者が添乗員として乗務することについては、さまざまな問題も指摘されている。原口（1984）は、担任保育者が乗務に出してしまうことで、先に登園した子どもを迎える体制が不十分になる点や帰りのバス待ち保育が必要になる点を指摘し、子どもや保育者の体力的負担の増加、全体的な子どもの経験の質の低下につながるとしている。また、西村（2012）では、25%の保育者がバス乗務を負担と感じているとともに、できることなら添乗したくないと考える保育者も少なくないことが明らかとなった。保育者が添乗することで、子どもの乗車時間を楽しいものにできる、園のなかとは異なる子ども理解が得られるといった側面（河野, 1990）もあるものの、上記のような時間的・体力的な負担も必然であるといえるだろう。

こうした乗務に伴う保育者の負担を軽減する方法として、添乗を主務とするスタッフを別に雇用することがあげられる（原口, 1984）。こうしたスタッフについて言及した先行研究はほと

んど存在せず、業務実態や総数なども不明であるが、日本最大手の求人情報検索サイト「Indeed」(Indeed Japan 株式会社)で「通園バス」、「幼稚園 添乗員」といったキーワードで検索すると、2018年8月17日時点で、それぞれ129件と57件の求人情報が検出される。募集主体は、幼稚園・こども園もしくは仲介業者であり、給与も時給800円程度～1300円程度とさまざまであるが、最も特徴的なことは、保育士や幼稚園教諭などの資格を必要としない求人がかなりの数見られる点である。少なくとも、通園バス乗務を主務とする保育者としての資格も持たない添乗員(以下、非保育者添乗員)が存在していることは確実であり、これらも通園バスの人的環境の一要素といえる。

しかしながら、車内における安全管理や乗降車時の子ども・保護者とのかかわりを、保育者ではない外部のスタッフに担当させることには、少なからず不安を感じざるを得ない。また、通園バスにおいて添乗員がもつ影響力は大きく(浅野, 2004)、その人間性や態度が、車内の雰囲気や左右することも想像に難くない。それにもかかわらず、前述の通り、非保育者添乗員に関する先行研究は皆無である。したがって、保育者が担ってきた数々の乗務(境, 2018)を非保育者添乗員に代替できるのか、また、子どもにとってそうしたスタッフがどういった人的環境であり得るのかといった点などについて、実際に従事する者の意識を踏まえながら、慎重に検討する必要があると考える。

### 3. 本研究の目的

本研究では、非保育者添乗員に対するインタビュー調査を実施し、乗務の実態や留意点、自身の役割に対する意識について捉えることを目的とする。合わせて、保育現場が非保育者添乗員を導入する上で考慮すべき事項、保育者が添乗する場合との共通点と差異などを考察する。なお、本研究は、非保育者添乗員の導入を推奨もしくは抑止しようとするものではなく、通園バスという環境に対するより総合的な理解を得ようとするものである。

## II. 対象と方法

### 1. 調査協力園および調査協力者

関東地方にあるX幼稚園を調査協力園とする。住宅地に位置するX幼稚園は、創立50年以上となる地域でも古株の園であり、155名の園児を有する。当初より、通園バスを導入しており、在園児の約70%がこれによって通園している。現在では3台各1コース2便ずつの計6便体制で運行している(表1)。1便あたりの所要時間は $40 \pm 10$ 分程度であり、乗車人数はコースによって大きく異なる。また、帰りの際は、後発便の子どもはバス待ち用の部屋で合同保育が行われる。2017年度までは、保育者が交代で乗務を担当していたが、2018年度4月より、

非保育者添乗員を導入し、3台のうちの2台を担当している。基本的には、1台につき添乗員1名が乗務し、一週間ごとに担当車両をローテーションすることになっている。

表1 X幼稚園の通園バスの運行体制

車両	便	乗車人数	発車～到着時間(往路)
はなバス	はな1	21名	8:00～8:45
	はな2	19名	8:50～9:38
ちょうちょバス	ちょうちょ1	11名	8:00～8:36
	ちょうちょ2	7名	8:40～9:31
ことりバス	ことり1	24名	8:00～8:39
	ことり2	29名	8:44～9:28

調査協力者は、A添乗員とB添乗員である(表2)。2名ともに子育て経験のある女性であり、X幼稚園に子どもを通わせていた元保護者である。また、両名ともに、保育士資格、幼稚園教諭免許状などを持たない非保育者であるが、A添乗員については、X幼稚園を含む保育施設の非常勤職員として長年の経験があり、今年度に保育士試験の受験を予定するなど、明確な保育者志向を有している。現職には、どちらもX幼稚園側から直接打診されるかたちで着任しており、前章であげたような求人によるものではない。なお、調査協力者と筆者とは、本研究以前に面識はなく、本研究の意図を理解したX幼稚園の保育者(非管理職)を介して協力を要請した。

表2 調査協力者のプロフィール

	A添乗員	B添乗員
年齢	50代	30代
子ども育て経験	3人(現在社会人)	2人(ともに現在小学生)
前職	子ども服メーカー、保育所の延長保育スタッフなど	物流会社
備考	非常勤職員として保育所・幼稚園での勤務歴が長く、保育士資格の取得を目指している。	昨年度、第二子がX幼稚園を卒園。

## 2. インタビュー調査の方法

以上の2名に対して、グループインタビューを実施した。グループインタビューの形式を採用した主な理由は、2名ともインタビュー調査への協力は始めてであり、単独での場合は心身の負担が大きいと懸念されたこと、インタビュー間での対話により、幅広い経験の想起などが相互に助長される効果(能智, 2011)を期待したことの2点である。また、実施の一週間前には、平易な文章でインタビューの趣旨と大まかな質問内容をまとめたインタビューガイドを

送付し、調査に際しての緊張が緩和されるように努めた。

グループインタビューは、終業式の前日にあたる2018年7月某日の乗務終了後に、X幼稚園の多目的室で実施した。同年4月から乗務を開始した調査協力者らにとっては、約三ヶ月間にわたる一学期の仕事が一段落したタイミングとなる（夏期休業期間はバスの運行はない）。主な質問内容は、乗務に対する意識に関する質問（乗務時の留意点、やりがい・楽しさ、困難さ・不満）、子ども・保護者とのかかわりに関する質問（車内での子どもの様子、子どもとのかかわり方、印象的な出来事、保護者とのかかわり方）であり、終盤には、それらを踏まえた上でさらに、自身の存在意義に関する質問、今後の展望に関する質問を行った。ただし、話題の区切りや回答の順番・形式などは特に定めず、直感的かつ対話的に質問への回答が行われるように進化した。

調査の実施に際しては、研究協力者らとX幼稚園園長に、本研究の趣旨やデータの取り扱いおよび成果の公表方法などを口頭と書面で説明し、それぞれ同意書を交わして承諾を得た。また、調査協力者に対しては、勤務時間外に専門知識の提供を受けるという観点から謝礼を渡した。

### 3. 分析方法

約85分間のグループインタビューの録音データを文字に起こした。このテキストデータを、質的データ分析法のSCAT (Steps for Coding and Theorization) (大谷, 2011) によって分析する。SCATは、明示的かつ段階的にテキストデータの分析を進めるための方法であり、各文章に内在する意味を網羅的に抽出し、概念化した上で理論として再構築する作業を支援するものである。

具体的な分析作業は、所定のフォーム (<http://www.educa.nagoya-u.ac.jp/~otani/scat/scatform1.xls>) を用いて、下記の手順で行った。①テキストデータのセグメント化：文章化したデータを会話の区切り、意味のまとまりごとに分節化した。返事や筆者の発話なども含む最終的なセグメント数は555であった。②SCATフォームに基づく四段階による構成概念の生成：以上のセグメントから、分析上重要な意味を持つと思われる箇所を抜き出した（第一段階）。抜き出した文章について、より一般的で簡潔な意味の語句に置き換え（第二段階）、その文章の意味を補足する背景情報や理論などを付記した（第三段階）。これらを踏まえて、そのセグメントの意味を端的に表すキーワードとしての構成概念を生成した（第四段階）。③ストーリーラインの記述：先の手順によって生成された構成概念を全て用いて、データ全体の意味を説明するストーリーを記述した（例1）。

#### 例1 最終的に記述されたストーリーラインの冒頭部分（【】内は構成概念）

バスに乗務するまでの経緯

明確な【保育士志望】を有するA添乗員は、もともと【子ども志向】が強く、保育所などで非常勤として務める【準保育者】であり、その以前も子ども服関係のメーカーに勤務する【子どもと隣り合わせのキャリア】を歩んできた。X幼稚園においても、【ベテランスタッフ】として【長年の信頼関係】を築いており、バス制度の移行に伴って園側から【逆指名】を受ける形で着任した。

一方のB添乗員は、完全な保育の【未経験者】であるが、【馴染みの保護者】として園とは【長年の信頼関係】を築いており【元バス利用者】でもある。子どもが卒園する時に、【身の上話】をした際、園側から【逆指名】を受ける。B添乗員にとっては【まさかの添乗】であり、当初は、【他人の子どもを見るプロ】ではないという【無資格の後ろめたさ】を感じたり、【保護者の目】を気にしていたりしたが、一部のバス利用者として【顔見知りの安心感】もあり、すぐに適応できたという。

### Ⅲ. 結果と考察

最終的に 182 個の構成概念からなる 17 段落、3321 字のストーリーラインが記述された。このストーリーラインは、採用までの流れや添乗初期の感想に関する「バスに乗務するまでの経緯」(例 1)、乗務中の注意事項や懸念事項およびそれらに対する考え方に関する「バス乗務にあたっての留意点」、子ども・保護者とのかかわりに対する意識や印象に関する「バス乗務を通じた子ども・保護者とのかかわり」、添乗員としての自身に対する認識や乗務についてのやりがいや目標に関する「バス乗務における自信の立ち位置」のトピックに大別された。以下では、それぞれの内容について、実際の添乗員の語りを引用しながら論じる。なお、本文中で SCAT 分析によって得られた構成概念を引用する際には【】を付す。

#### 1. バスに乗務するまでの経緯

前述のように、A 添乗員と B 添乗員はそれぞれ X 幼稚園の関係者と面識がある。A 添乗員は 4 年前まで預かり保育の非常勤スタッフとして同園で勤務、B 添乗員は昨年まで第一子と第二子を園に通わせていた保護者であり、それぞれ X 幼稚園とは【長年の信頼関係】を築いていた。そのため、A 添乗員は親交のあった X 幼稚園の保育者から、B 添乗員は第二子の卒園に伴ってアルバイト先を探したいという保育者との【身の上話】をきっかけに、添乗員を募集していた園から【逆指名】を受けるかたちで採用されるに至った(例 2)。



## 例2 B添乗員が採用される経緯

**B添乗員**：X幼稚園には上の4年生と、今、1年生の子が通っていて、3月に卒園して。それからM先生に誘われて、ここでアルバイトをさせていただくことになりました。

**調査者**：誘われる経緯というのは、卒園後もずっと、何かおつき合いがあったんですかね。

**B添乗員**：いや、ないです、本当に。3月に卒園する前の2月に、M先生に、何かバイト探さなきゃなって話ししてて、もう（第二子が）小学校上がるんで。そしたら、こういうのあるんだよって言われて、そうなんですかって言って、冗談だと思ってて。卒園して、用事があって幼稚園に来たら、ちょっとお話があるんだけどって、どう？ やらないと言われて、それで引き受けました。

A添乗員は、保育士などの資格は有していないものの、最初の職場を退職して以来、保育所・幼稚園での非常勤スタッフとして10年以上に及ぶ経験を持つ【準保育士】ともいえる立場であり、明確に【保育士志望】の意思を持つことから、採用に際して特に戸惑い等はなかった(例3)。

## 例3 A添乗員のキャリアと目標

**A添乗員**：(略)3年、4年ぐらい前からまた、〇〇市の公立保育園の時間外の先生のアルバイトをしています。それは、資格がなくてもできるんですけども。でもちょっと、資格が欲しいなと思っていて、一念発起して今年の4月に保育士の試験を受けて、今、9教科中7教科受かったので、あと、秋に2教科取って、何とか4月からは保育士になりたいなと思っています。

一方で、B添乗員はこれまで保育現場で勤務した経験はなく、【他人の子どもを見るプロ】としての資格を持たない者が乗務することに不安を感じていた。しかし、直前まで保護者として園に出入りしていたため、バス利用者には顔見知りの保護者もいることから、互いに【顔見知りの安心感】をもって今の仕事に溶け込むことができたという(例4)。A添乗員のような園に理解のあるスタッフの獲得や、B添乗員のような【顔見知りの安心感】は、公募や人材派遣会社を通した添乗員の採用の場合では必ずしも得られるものではないと考えられ、この事例の特徴であるといえる。

## 例4 B添乗員の着任時の不安と抛り所

**B添乗員**：やっぱり資格を持ってないんで。それとほかの子どものことを見たりはまあやったことないんで、やっぱり父兄はどう思うんだろうなあっていう考えがありましたね。(略)今は友達のママもまだ、登園している子がいるので、お話しして、やっぱほめてくださることもあって、安心して乗せられるって言うてくださるので、すごいプラスになっています。

## 2. バス乗務にあたっての留意点

乗務にあたっては両添乗員ともに、【安全第一】を心がけながら、バスに乗る時間が【楽し

い園生活への助走】になるようにという意識を持って、積極的に子どもたちの【車内活動】に参加し、場合によっては自ら活動を提案している。【車内活動】の例としては、園や家庭での出来事を題材とした日常会話(例5)、クイズや絵本の読み聞かせなどであり、車内であることを考慮して座席に座ったままできる活動が中心である。こうした活動は、園とバス停までの距離や乗車人数に応じて柔軟に選択されている(例6)。また、往路に比べて復路では疲れて眠っている子どももいることから、声の大きさや活動の内容を調整するといった【個別の配慮】を行っている。

#### 例5 乗務にあたっての意識と【車内活動】

A添乗員：やっぱり大切な子どもをお預かりするっていうところを一番大切にしています。で、子どもも、なるべくテンション高く、わくわくした気持ちで幼稚園に着けるようにと思って、ちょっと楽しい話をしたりとかはしています。

調査者：例えばどういう話しされるとかっていうことをお聞きしていいですか。

(略)

B添乗員：(略)朝だったら何食べてきた？とか、そういう話ですね。で、今日、誰が休み？とか。やっぱりみんな同じバスなんで、今日、誰々休みだねって。それで(略)何人？って聞くと計算して、誰々がいないからいくつっていうのをしてくれますね。

#### 例6 バスに応じた【車内活動】の選択

A添乗員：ちょうちょうバスっていうのはちょっと第一バス停まで着く時間が長いんですね。で、帰ってくるのも、最後の子が乗ってから園に帰ってくるまでも割と時間があるので、私は簡単な本を、(略)本を持って、みんなに読んであげたりしました。

調査者：B先生、何かありますか。

B添乗員：クイズですね。やっぱりちょうちょうバスのほうが長いので。それで、年少さんと年長さんが乗っているの、年少さんもわかるようなクイズをちょっと出して(略)ほかのバスだと、クイズをやっちゃうとすぐバス停なのでわからなくなっちゃうんですよ。

具体的な乗務については、保護者がバス停まで連れてきた子どもを【迎える往路】よりも、それぞれのバスに乗るべき子どもを間違いなく乗せ、指定の時間に待機している保護者に【届ける復路】の方が、添乗員の責任が重く神経を使うという。また、そうした乗降車時には、【園の顔】としてできるだけ明るい対応を意識するとともに、往路で泣きながら乗車してきた子どもの保護者に対しては、その後車内で泣き止んだことや園での様子を迎え時に伝えるなど、送迎に関わる保護者の不安の解消に努めている(例7)。また、けんか等の車内での【子ども間トラブル】についても、運転手を除いてその場にいる【唯一の大人】として、争いの仲裁に臨むとともに、車内で起こったことやその場で仲直りできたことなどを担任保育者、保護者に報告するようにしている。



## 例7【不安な乗車】をした子どもの保護者への配慮

**A添乗員**：なるべく元気に朝の挨拶をして、乗せるようにはしています。で、何かちょっと涙ぐんでいる子がいれば、お母さんに何かありましたかって聞いて（略）でも、割と子どもってバスに乗ると結構すぐに切り替えができてにこにこしているんですけど。そうすると、帰りにその様子をお母さんに、すぐもう元気に笑ってましたよ、大丈夫でしたよとか。（略）自分でもう、すぐ泣きやんで、お友達と話していましたよって帰りにお伝えすると（略）園バスに乗っちゃえば何とかなるんだって、お母さんたちも思って安心するので、そういうことは伝えるようにはしています。

（略）

**B添乗員**：そうですね。やっぱり不安な顔をするママもいるんですけど、さっきA先生が言ったように、やっぱり帰りのバスのときにママに伝えることをしてるんで。

2名の添乗員は保護者や担任保育者への報告にとりわけ留意しており、直接顔を合わせる機会の少ない【保護者と保育者のパイプ】となるため保護者に聞き取りをするほか、子どもの些細な変化について伝達するために、常に【乗車メモ】を作成して情報の管理を行っている（例8）。こうした【乗車メモ】は着任当初の経験から導入されたものである。着任当初は、子どもの【顔と名前的一致】が不十分ななか、車両への振り分けやバス酔いする子どもの座席指定といった業務を行う必要があり、出発時刻という【タイムリミット】があるなかで【てんてこ舞い】の毎日であったという（例9）。また、【親と子ども的一致】も十分でないことから、預かり保育の有無などの伝えるべき伝達事項が入れ替わったり、情報の信憑性が疑われたりすることもあった。そのために、当初は子どもに柔軟に応じることができなかつたり、出発を急がせる運転手の声に【神経質】になったりすることもあったという。このような状況に対応するために、メモを用いた【文章記録の徹底】が習慣化されることになった。子どもや保護者の顔を覚え、新しく入園してきた子どもたちもバスに慣れ始めた現在では、【自己判断】で乗務の【手順組み替え】ができるほどの余裕が生まれたが（例9）、変わらずにメモを作成し、乗車後に簡単な【添乗員ミーティング】を自主的に行い、配慮が必要な子どもの情報などを交換するようにしている（例10）。

#### 例8 【報告義務】に対する意識と【乗車メモ】の活用

A添乗員：(略) 小さなことですが、昨日お休みしていた子が出てくるときには、どうですか、調子はとか、お薬は、園では飲まなくていいですかとか聞いたりしています。(略) そういうのを、担任の先生には伝えるようにしています。(略) 帽子忘れちゃったんですけどっていうのも、子どもは割と気にしていたり(略) 担任の先生には小さいことですが、今日、帽子忘れちゃったそうです、お願いしますって言うようにはしてます。

調査者：そういう一人一人の状況は、乗車しながらメモを取ったりという感じですか。

A添乗員：メモは取ってます。

B添乗員：取ります。

#### 例9 子どもの顔を名前が一致する以前の様子と現在との比較

B添乗員：名簿と名札をこうやってすごい見ちゃって。今はもう顔を見て、何々くんとかなんですけど、やっぱりしょっぱなはわからないんでメモ帳を書いて、必死でしたもう。ママから聞いて、こうやって先生に言う。今は慣れましたね。

A添乗員：前、帽子のところにバスのバッジがついてて、それに番号がついてるんですね。で、その順番に乗せなきゃいけないんです。(略) 帰りは後ろのほうから、こう乗せていかなきゃいけないんですけど、もうそれが。今は大体顔みると、あっこ、ここって、ここだよってやるんですけど、前はもう、名札とそのバスの番号と必死だよ。

B添乗員：必死でしたね。

A添乗員：それでもう、何時何分に出発しないと信号が引かかるからって運転手さんに言われちゃうと、もう必死だったよね。

B添乗員：アップアップでしたね。今はもう、どういう判断もできるし、あそこまでだ、どうだっていうのは。

A添乗員：だから先に、じゃあ乗せちゃってとかっていうことも(できる)。

#### 例10 非保育者添乗員間での情報交換

調査者：お互いにのバスがどういうふうになっているかっていうのはもう。

B添乗員：交換してます、いろいろ情報を。(略) 何々くんがこうだ、こうでって行って、休んでって言って。やっぱ伝えとくと、次(別のバス)が回ってくるのがすごく楽なんで。

A添乗員：そういう情報交換は、すごくしてます。

調査者：乗務のあととかに、こういったかたちで話をして。

B添乗員：そうです。

このような種々の配慮や意識は、マニュアルとして園から指導されて身につけたものではなく、X幼稚園の保育者が行っていた乗務から【見様見真似】で習得されたものである。X幼稚園は、今年度から非保育者添乗員による乗務体制に移行することになったが、初めの一ヶ月間は、これまで添乗していた保育者が同乗する【段階的移行】としていた。そのため、A添乗員

とB添乗員は【困難事例への対処】を乗務になれた保育者に任せつつ、【保護者対応】や【子ども対応】の方法、添乗員としての【好印象な振る舞い】などを実際に見ながら学ぶことができた(例11)。特に、【保育士志望】のあるA添乗員は、ベテラン保育者の保育技術に【敬服】しながらも、できることから取り入れていくようにしたと語っていた(例11)。こうした移行期間のため、両添乗員は4月の最も混乱が予想される時期の乗務を乗り切り、子どもの【園生活への適応】や【自己開示】がある程度まで進んだ段階から、緩やかに業務を引き継ぐことができたという。加えて、乗務後に自主的に子どもの遊びに参加していたことも、各添乗員が子どもの顔と名前を覚え、親密さを育む機会となっていた(例12)。

### 例11 保育者の対応を通した学び

A添乗員：普通のクラスの先生に順番で乗ってもらうので。まあその先生のやり方を見てっていうか、こういうふうに、こういうお話をすればいいのかなあとか。

B添乗員：挨拶もそんな感じでって。やっぱ見て、ちゃんとその場で見て覚えるかたちだったんで、すごくやりやすかったですね。

調査者：なるほど。ちなみにですけど、何か印象に残った、参考にしたこととか、先生方とかの声かけとかってありましたか。

B添乗員：いろいろ、ほとんどそうだったんで。挨拶を大きくするほうが、やっぱり父兄も子どもも覚えてくれるし、挨拶、笑顔。やっぱ降りたときにおはようという笑顔、先生方は全部やっていたんで、それを参考に。

A添乗員：Y先生って教務主任の先生なんかと、私はあまり乗る機会が少なかったんですけど、やっぱり乗るとすごい、子ども一人一人に対する言葉がけとか、あと手遊びをしたりとか、ああ、すごいなあって。子どもを一瞬たりとも飽きさせないし、ひきつけてるし。手遊びとかはできないけど、そういう言葉がけとは、なるべくこういうポイントをつけてお話しすればいいのかなあとかって。一つ一つにかわいい靴だねえとか。アリエル好きなの？とかって、そういうふうの一つ一つを拾って、一人一人に言葉をかけていくっていうことは、まねしました。

### 例12 乗務時間外の自主的な子どものかかわり

調査者：バスから降りられたあとでも子どもとかかわる機会はあるという話でしたけど。

添乗員A：そうなんですね。

調査者：ときってのは？

添乗員A：大体、遊んでたりするよね。

調査者：普通に自由活動に入ってるっていう感じですかね？

添乗員B：そうですね、遊んで、絵本読んだりとか。来てくれるんで、子どもが。で、何々して遊ぼうって、いいよって言って、一緒に遊びます。

(略)

添乗員A：別に入ってくれとも、園のほうからは指示があるわけでもないんですけど。

添乗員B：ないね。仲よく、やっぱりなりたいんで。

### 3. バス乗務を通した子ども・保護者とのかかわり

子どもとかかわるなかで印象に残ったこととして、まず【バス文化】の多様性に関することが語られた。X 幼稚園の添乗員は、一週間ごとのローテーションでそれぞれのバスを担当する。また、預かり保育の利用状況や年齢別行事の関係で、同じバスでも子どもの人数が増減する場合がある。そうしたなかで、乗り合わせる子どもの【年齢バランス】によって【車内活動】で主導権を握る集団が変化したり、【運転手特性】や【添乗員特性】の影響を受けてバスの雰囲気形成されたりすることを感じ取っていた(例 13)。

#### 例 13 【バス文化】とそれを作り出す要因について

A 添乗員：本当にいろんなバスに乗ってて、そのバスのカラーが出るっていうか、すごく騒ぐ子と、静かに乗っている子と。ちょうちょうバスなんかね。  
B 添乗員：そうですね。  
A 添乗員：年長さんだけしゃべっていて、年少さんはじーっとしてるとか。  
B 添乗員：でもそれが年長組がいないと年少がすごい騒ぐんです。で、お話がすごいんですよ。  
A 添乗員：そうなんだ。  
B 添乗員：え？ すごいしゃべるとして。もう天下だっていう感じが。  
A 添乗員：だからそのカラーによってもなんだけど、運転手さんも、うるさいとうるさいぞっていう運転手さんが乗っているところは、うるさいぞって言われると割と静かになりますね。

また、乗務中は子どもと積極的に言葉を交わしており、休日明けなどの子どもの【話題ストック】が豊富な場合は、【添乗員の取り合い】のように添乗員を呼ぶ声が連鎖的に大きくなっていくこともあるという。両添乗員は、そうした子どもたちの【したいを尊重】したいと考えており、座席に余裕がある場合は、席順にかかわらず希望の場所に座らせるなど、柔軟に対応している(例 14)。ただし、「ことりバス」のように大人数の車両では、可能な対応も限られてくるため、そうした配慮は【少人数バスの特権】になりがちであるという。前述した【車内活動】についても、少人数かつ園からバス停までの距離が長い「ちょうバス」の方が、全員参加型のクイズや歌を提案しやすい。ただし、大人数車両の後に「ちょうバス」に乗務すると、物足りなさを感じることもあり、【大声必須】で【体力勝負】の大人数車両の方が【張り合い】があって楽しいと感じるとも語っていた。総じて、そうした【十人十色】の子どもたちと、クラスや年齢を超えて接することができる点がバス乗務の魅力であるという。

## 例14 子どもの希望を尊重した席割り

A添乗員：(略) じゃあゆったりコースでって。誰々ちゃんとの隣がいいって言うと、じゃあいいよ、ここ2人座ってって言って、どんどん奥詰めて座ったりとか。そういうふうには、ちょっとリクエストにおこたえして座らせるときもあります。

調査者：先生どうですか。

B添乗員：同じですね。でも、ちょうバスってちっちゃいバスなんですけど、12人がいっぱいいっぱいなんですけど、いつも帰りは6人しか乗らないんです。だからいつも、どこでもいいよって言う。(略) ことりバスがあるんですけど、最後のバスが29人乗るんですよ。やっぱ、「えー、(ちょうバス) いいなー」って(ことりバスの子どもから)言われちゃうんですけど。

保護者とのかかわりに関しては、乗務当初は保育施設の【業務としての保護者対応】の勝手が掴めず、日常会話との異質さに戸惑いを覚えることがあったという(例15)。しかし、顔見知りも多いことなどから、保護者が非保育者添乗員に対して否定的な態度をとるようなことはなかったため、現在では、【明るく元気な添乗員】として振る舞うしかないかと割り切っている。

## 例15 保護者対応の困難さ

B添乗員：最初にお話した、(車内である子どもがほかの子どもに)手上げちゃったっていうときが、まだ独り立ちして間もなかったときだったので、どうすればいいんだろうってもう。そのときに保護者にちゃんと謝ってっていうのが初めてだったんで。だからすごいときどき。どうやってやれば、対応をすればいいんだろうって。で、電話したり、幼稚園にどうするかっていうのも電話して、こうこうやってくれる? って言って、やりましたね。

## 4. バス乗務における自身の立ち位置

添乗員としての自身の立ち位置については、A添乗員とB添乗員との間でその捉え方に若干の差異が見られた。A添乗員は、過去の保育現場での勤務などを踏まえた上で、自らを「中間的な立場」と表現し、子どもが保育者とはできないような話ができる相手、保育者には頼めないような要求が可能な相手として【保育者との異質性】を感じている。A添乗員は、そうした受容的立場であることに自らの存在意義を見出し、保育者との【積極的な差異化】を図ろうとしている(例16)。他方で、B添乗員は【子育ての延長】や【近所付き合い感覚】と表現できる立ち位置から子どもに接しており、他人の子どもを預かるという点で【若干の遠慮】は見られるもの、基本的には我が子とは別の【再子育て体験】を楽しむといった素朴かつ気楽な構えで乗務に臨んでいる(例17)。このように両者が語る【添乗員としての間合い】は異なるが、子どもにとって保育者でも保護者でもない大人であるという点では共通しているといえる。

#### 例 16 保育者と保護者の「中間」としてのA添乗員の立ち位置

**A添乗員：**(略) 先生っていうより、お母さんと先生の間ぐらいな感じ。だから先生には言わない話でも、例えば、幼稚園の先生にゲームの話とか、そういう話はあんまり、するのかなあ？ でも、私にはすごい、ゲームでどういうのをやってどうだったとか、クリアしたとか、30分するとゲーム機がもう終わりにしてくださいって言うとかって話もして (略) だから多分、先生よりは身近っていか近い存在で、バスの先生とかはいるのかなとは思いますが。(略) 保育園の時間外の先生も、先生よりはちょっと優しくて、わがまま言っても許してもらえるような感じで、子どもがああ先生には言ったら絶対怒られるけど、この先生だったら大丈夫だっていう感じで。だからそういう、ちょっと中間的な立場もいいんじゃないかなって私は思っています。

(略)

**A添乗員：**中間っていう立場っていうより、私はまだ保育士でもないんで、そういう、みんなの前で先生という立場をやったことがないので。だから、先生のまねはするけどそこまではできなくて、もうちょっと親しいような、甘えられる存在でいたいなど。ちょっとわがまま言っても許してもらえる存在ではありたいとは思っています。

#### 例 17 子育て・近所付き合い感覚のB添乗員の立ち位置

**B添乗員：**面白いなあと思います。うちは娘が2人なんで、男の子ってこんな面白いんだっていうのもあるんですね。で、やっぱ、うちの子どもたちと接するような感じで乗って、やっぱふざけたりもするし、遊んだりもするから、やっいて面白いです。

(略)

**B添乗員：**私は、何々くんとかちゃんじゃなくて、A男とか結構そのまま呼んじゃうんですけど。今日何あったの？ とか、何か友だちの子どもと同じような感じで接しちゃうんですけど。(略) 怒るときは、自分の子のほうがやっぱ強いんですけど、幼稚園で会ったときは、何々がどうなったの？ とかそういう感じで、優しい感じで言っています。

**調査者：**園からこういうふうにかかわってくださっていることはありましたか？

**B添乗員：**ないですね。でも素人なんで、私は。

以上の立ち位置に関する質問に続いて、自分だから子どもにできること、してあげたいことはないかという趣旨の質問を行った。それに対しては、両者ともに、自分たちには保育者のような保育技術がないことをあげながら、明るく子どもや保護者を迎えることが第一であると語った。その上で、通園バスが子どもにとっては【笑顔になれる場所】、保護者にとっては安心できる場所となり、積極的に園生活に向かっていくための助走路でありたいと考えている(例 18)。ただし、今後の自身のあり方については、B添乗員がこれまでと同様に素朴で【非専門家】的なかわり方を続けていこうとするのに対して、【保育者志望】のA添乗員は、【保育教材の活用】に強い意欲を見せるといったような違いが見られた。



## 例18 自身の役割に対する総括

- A添乗員：だから、何か朝に嫌なことがあって泣いていても、園バスに乗ってちょっとお話をしたら気が晴れて、にこにこ幼稚園に行けるような。ちょっとテンション上がるような感じで、朝のお迎えのバスは、いつも気持ち何となく、ちょっと上げ上げな感じで。幼稚園楽しいよ、今日も頑張ろうねっていう気持ちで迎えに行ってるんで。そんな感じだよ。
- B添乗員：そうですね。いつも同じテンションですね。父兄のママたちにも不安な思いをさせないように、やっぱ降りたときも父兄の顔を見て挨拶して、行ってきますって言うときも父兄の顔を見て、挨拶していきます。なんて連れていくのか…笑顔で行きます。

## IV. 総合考察

本研究では、2名の非保育者添乗員による語りを通して、具体的な乗務の内容やそれらに対する意識を明らかにした。本章では、非保育者添乗員の乗務意識と役割について改めて総合的に考察する。合わせて、X幼稚園の取り組みから見えてきた非保育者添乗員を導入する上で考慮すべき事項および本研究の課題について示す。

## 1. 非保育者添乗員の乗務意識

非保育者添乗員の主な乗務内容として、①乗車時の子どもの安全管理、②子どもが車内で展開する会話や活動への参加または提案、③保護者から担任保育者、担任保育者から保護者への情報伝達、④登降園時に生じた出来事への対処と報告、⑤その他子どもや保護者が安心してバス通園ができるための配慮の5つが明らかとなった。また、乗務においては、安全を第一に考えた上で子どもの活動の充実に留意していること、親元に確実に子どもを送り届けなければならない復路の便で特に神経を使うことがわかった。これら自体は、保育者が添乗する場合について指摘されていた内容などと同様であり（浅野, 2004; 西村, 2012; 境, 2018）、資格の有無に関わらず、添乗員は同じ乗務を担っていること、概ね同様の事項に留意していることが確認された。他方、こうした乗務に対する非保育者添乗員独自の意識については、次の2点を見出すことができた。

第一に、無資格・非専門家であることを核とした不安と楽観である。A添乗員とB添乗員は、自らを保育の素人と表現しており、これまでの乗務においては、他人の子どもを預かることへの後ろめたさを感じたり（例4）、保育者との技術的な差異を明確に認識したりする機会があった（例11）。ただし、無資格・非専門家であることが、必ずしも消極性や劣等感に起因するわけではなく、「いつもにこにこ笑って。それしかないですかね。」（B保育者）と割り切ったり、「中間的な立場」や【近所付き合い感覚】という保育者ではないが故に可能な立ち位置

を確立したりするなど、乗務に対する積極性や意欲に転じていると考えられる側面も存在した。このような無資格・非専門家であることに対する意味づけは、保護者からの受容状況（例 4）や園側からの指示の有無（例 17）と関連性すると見られ、例えば保護者が非保育者添乗員の能力などに対して否定的であるならば、無資格・非専門家であることについても否定的な意味づけに終始することが考えられる。

第二に、バス乗務を主軸にした実践観や責任感である。境（2018）では、保育者のバス乗務に対する意識の特徴として、さまざまな配慮は行っているが、乗務に関する専門家意識や向上心は薄く、クラス担任をはじめとした園内での業務に対して周辺的な認識であることが明らかとなった。一方で、本研究で対象とした2名の非保育者添乗員は、子どもが車内で過ごす時間の充実が後の園生活の充実につながると考えて種々の配慮や活動の提案を行ったり（例 5、例 18）、乗務の向上のために自主的にメモを活用し、ミーティングや保育参加の機会（例 12）を設けたりしていた。また、朝の乗車時に不安な表情を見せていた子どもの保護者に対しては、帰りの便でその不安が乗車中に解消されたことを伝えるようにするなど（例 7）、乗務中に生じた問題に細やかに目を配り、乗務を通して解決を図ろうとする意識を有していた。こうした保育者との間に生じる意識の差異は、担当する業務の内容や子どもと接する時間を考慮すれば、当然のことともいえるだろう。しかし、乗務についてより焦点的に臨み、その充実や向上に意識を割くことができるスタッフが増えることは、非保育者添乗員を導入する利点の1つになり得る。

## 2. 非保育者添乗員の役割

前節で述べたように、基本的な乗務内容については、非保育者添乗員も保育者の添乗員と同様の役割を果たしていることがわかった。それらに加えて、非保育者添乗員には、子どもが日常的に経験する「ななめの関係」としての人的環境という独自性が指摘できる。

「ななめの関係」とは、親と子・教師と生徒のような指導的・支配的な関係（「たての関係」）とも、子ども同士の対等かつ競争的な関係（「よこの関係」）とも異なり、子どもが年長者と対等に接しながらもその庇護を受けることができる関係性である（笠原, 1977）。こうした「ななめの関係」は、子どもが「たて」と「よこ」の関係で経験する息苦しさを軽減すると考えられており、例えば、担任保育者や友だちとの関係から一時的に逃れる過程で、無条件で自分を受け入れてくれる警備員にかかわりを求める5歳児の事例（中西・境・中坪, 2013）などが該当する。本研究で対象とした2名の非保育者添乗員は、「素人」として自らを保育者と区別し、「中間的な立場」や友だちの保護者のように子どもと接していた。また、子どもは、そうした2名に対して、保育者には出さないゲームの話題を持ちかけたり、自由活動中の遊びに誘ったりするなど、「たての関係」の大人に対するものとは異なる態度を示していたことが観える。こう

した関係性は、前述した「ななめの関係」の特徴と合致しており、通園バスの非保育者添乗員が、保育者や保護者とは異なるかたちで子どもを受容する年長者となり得る可能性が示唆された。

また、そうした「ななめの関係」が、通園バスという家と園との境の場所に位置していることにも意義があると考えられる。子どもと地域の駄菓子屋の関係性を調査した澤田(2003)は、帰宅途中に毎日のように駄菓子屋に立ち寄り、店の「おばちゃん」と話す中学生の事例から、通学路上に存在する「ななめの関係」が、子どもが学校生活でため込んだ負の感情を洗い流す役割を果たすことで、家庭への生活拠点の移行を緩衝していると述べる。中学生の例をそのまま幼児に当てはめることは難しいが、非保育者添乗員についても、そうした子どもの生活拠点をつなぐ場に存在する緩衝材としての役割が期待できると考える。インタビューでは、「何か朝に嫌なことがあって泣いていても、園バスに乗ってちょっとお話をしたら気が晴れて、にこにこ幼稚園に行ける」(例18)という意識をもって、非保育者添乗員が車内で子どもと接していることが明らかとなった。言葉通りにこうした非保育者添乗員の役割を説明すれば、家と園とを行き来しながら展開される子どもの生活をよりよく接続する「ななめの関係」にある大人ということになる。非保育者添乗員が、実際にそうした役割を果たしているかについては、観察調査等を含んだ慎重な検討が必要であるが、その人的環境としての独自性を考える上で重要な観点の1つといえるだろう。

### 3. 非保育者添乗員を導入する上での留意点

本研究を通しては、非保育者添乗員が適切に乗務を遂行すると同時に上記のような役割を果たすための条件、つまりは非保育者添乗員を導入する上で園側が留意すべき事項も示唆された。

第一に、乗務の研修期間を設け、その際に保育者等の熟練した添乗員をメンターとして配置することである。今回対象とした2名の非保育者添乗員の場合、基本的な乗務の内容や態度を身につける上で、添乗経験のある保育者の乗務を実際に見ることが重要な意味を持っており、移行期間を通して自分ができることとできないことを整理し、段階的に自身の乗務のスタイルを形成するに至っていた(例11)。また、乗務の上でも、4月頃の子どもの不安定な時期やまだ顔と名前が一致しない時期に、多くの人員を充てることは理に適っている。当然、その間は保育者が乗務を担当せざるを得ず、保育者の負担軽減という非保育者添乗員を採用するメリットと逆行することになるが(原口, 1984)、長期的な乗務の安定のためには必要な配慮と考えられる。

第二に、以上の研修期間と合わせて保育者・保護者との信頼関係を醸成する、あるいは既に信頼関係を有する者を採用することである。A添乗員、B添乗員ともにX幼稚園に子どもを連れていた元保護者であり、それぞれ保育者と十分な面識があり、園の一日の流れや習慣を把

握していた。また、B添乗員の場合は、バスの利用者のなかに「ママ友」がまだ残っており、そうした知り合いからの肯定的な評価を拠り所とすることで、乗務への不安や後ろめたさを軽減している（例4）。日常的に保育者・保護者に接する乗務においては、その関係のなかでの円滑なコミュニケーションや承認が不可欠であり、本研究の例に顧みても、留意すべき事項といえる。

第三に、子どもや同僚とコミュニケーションをとる機会や空間を設けることである。X幼稚園では、非保育者添乗員が自由活動時の遊びに参加することが許されていた。また、乗務後に、添乗員間で簡単なメモの交換やミーティングを行っていた。こうした機会を通して、2名の添乗員は子どもと交流を深め、個別的な配慮事項などを共有していた。これらは、自主的に乗務の向上に努めようとするA添乗員とB添乗員の資質によるところも大きいと考えられるが、上記のような機会が持てること自体は、非保育者添乗員が保育の現場や子ども一人ひとりに対する理解を深める上で有意義といえるだろう。

#### 4. 本研究の課題

本研究は、乗務を開始して三ヶ月の添乗員を対象としている。乗務に対する意識は、経験の蓄積に伴って変容すると考えられるため、その変容過程や全体的な傾向を明らかにするためには、継続的な調査あるいは経験年数の異なる対象者を比較する調査が必要である。また、本研究は非保育者添乗員の意識に着目したものであり、実際に果たしている役割や通園バスの環境としての位置づけについて完全に説明できるものではない点に留意する必要がある。本研究を通して、非保育者添乗員が保育者と同様の業務を同様の意識で遂行していることが明らかになったが、乗務の質については検討が及んでおらず、安易に置き換え可能なものとして判断することは危険である。

今後は、車内での観察調査、保育者および保護者の意識調査などを総合し、通園バスという環境について複合的に描き出していくことが必要であると考ええる。

#### 引用文献

- 赤木敏之（2010）幼稚園の外遊びの実態と幼稚園教諭の外遊びの意識. 聖和論集, 38, 1-9  
浅野由子（2002）遊びが持続する環境についての研究：幼稚園バスでの子どもの遊びの実態観察を通して, 日本女子大学 2002 年度修士論文  
浅野由子（2004）幼稚園・家庭・地域社会の連携からみた幼稚園バスにおける保育者の役割について, 日本女子大学大学院紀要 家政学研究科・人間生活学研究科, 11, 55-61  
原口純子（1984）バス送迎の諸問題. 幼児の教育, 83(12). 16-19  
笠原嘉（1977）青年期. 中央公論社  
河野道子（1990）通園バスにて. 幼児の教育, 89(7), 29-33  
中西さやか・境愛一郎・中坪史典（2013）子どもの「今、ここ」という視点は保育者に何をもたらすのか：保育カンファレンスでの議論に着目して. 幼年教育研究年報, 35, 45-51

- 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
- 能智正博（2011）質的研究法. 東京大学出版会
- 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
- 大谷尚（2011）SCAT: Steps for Coding and Theorization: 明示的手続きで着手しやすく小規模データに適用可能な質的データ分析手法, 感性工学, **10**(3), 155-160
- 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)
- 澤田英三（2003）居場所としての駄菓子屋：子どもとおばちゃん・おじちゃんとのななめ関係の実際. 住田正樹・南博文（編）子どもたちの「居場所」と対人的世界の現在, 九州大学出版会, 319-343
- 多田鉄雄（1961）幼稚園のスクールバス. 幼児の教育, **60**(12), 2-5
- 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

### 謝辞

調査にご協力を賜りました A 添乗員と B 添乗員ならびに X 幼稚園の先生方に深く感謝申し上げます。また、本研究の一部は、平成 30 年度 科学研究費補助金（若手研究）「保育環境としての通園バスの特質と機能に関する研究」（18039037）によるものです。

（2018 年 9 月 19 日受領、2018 年 11 月 12 日受理）

（Received September 19, 2018; Accepted November 12, 2018）

**The human environment of kindergarten school buses:  
Consciousness and the role of bus attendant staff who lack professional  
qualifications for education and childcare**

Aiichiro SAKAI

Abstract

The purpose of this research is to clarify the consciousness and role of bus attendant staff who are on board kindergarten school busses. Particular attention is paid to the "unqualified staff" members, people who are not formally qualified nursery school or kindergarten teachers. In Japanese kindergartens, it is common to employ such persons as school bus attendants, so it is meaningful to clarify the value of these staff members in terms of the human environment for early childhood care and education. Interview data were collected from two unqualified staff members were analyzed using the qualitative research method SCAT. In these interviews, the staff members outlined the various considerations they take to make boarding time fun for children while always thinking first about bus safety. The attendants reported having more responsibility and ambitions related to bus boarding procedures than the school's "qualified staff" members (i.e., those with teaching credentials) did. In addition, they were involved with children and parents in a unique way, because they positively recognized that they were not formal members of the teaching faculty. In summary, unqualified staff members can be said to be valuable creators of the human environment in terms of the "diagonal relationships" they maintain, which are different for parents, teachers, and children's classmates. However, the positive aspects of these unqualified staff and their interactions on the school bus depend greatly on the attitudes of the kindergarten leaders who hire them.