



東京学芸大学リポジトリ

Tokyo Gakugei University Repository

ヨハネスブルグ日本人学校におけるスクールバスでの登下校指導の実践

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2022-04-07 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 小川,剛 メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/2309/00173643

ヨハネスブルグ日本人学校におけるスクールバスでの登下校指導の実践

前ヨハネスブルグ日本人学校教諭

熊本県熊本市立託麻東小学校教諭 小川 剛

キーワード：スクールバス、安全な登下校

赴任校の概要（2021年4月1日現在）

学校名・日本語：ヨハネスブルグ日本人学校

学校名・現地表記：The Japanese School of Johannesburg

URL: <http://www.jsj.org.za/>

児童生徒数 小学部 20人 中学部6人

1. はじめに

南アフリカ共和国にあるヨハネスブルグ日本人学校。ヨハネスブルグという街はアフリカ大陸で最大の経済都市であり、金融業をはじめ商業や観光業などが盛んなため国内外からたくさんの人が集まり都市形成をしている。その一方で、殺人事件やカージャックを含む強盗などの犯罪が多発し、治安の悪さが問題となっている。そのようなヨハネスブルグで、日本人学校の児童生徒が危機管理意識を高め、安全に登下校できるよう、スクールバスでの登下校指導で行った実践を報告する。

2. スクールバス運行の実態

スクールバスは学校運営委員会が外部バス会社に委託して運行しており、保護者と外部バス会社との連絡は、保護者の中から選出された各ルートバス委員とバス担当の教師で行っている。

スクールバスの運行については保護者であるバス委員が主となって運行の管理を行うものであるが、バスは通常日本人学校にあるため、学校での児童生徒の乗車の確認やバス運行上の連絡はバス担当の教師を中心に教師がそのサポートに入っている。

スクールバスはAバスからEバスの5台が運行しており、それぞれで異なる方面に住む児童生徒の登下校の送迎を行っている。それぞれのスクールバスには外部バス会社が雇用しているドライバーと、外部警備会社から派遣されているセキュリティーがそれぞれ乗車している。

3. 登下校指導の実践と成果

スクールバスの担当教師として、具体的に下記の4つの取り組みを行うことで、児童生徒が安全に登下校できるように努めた。それぞれどのような取り組みを行い、どのような成果があったのかなどは下記の通りである。

(1) バスチェックと「乗りませんカード」

上記の通り、ヨハネスブルグ日本人学校ではAバスからEバスまでの5台のスクールバスが運行している。児童生徒はいずれかのバスに乗車し登下校を行っているのだが、G1～G9まで下校時刻が2区分(1便と2便)となっているため、登校の際に乗ってくるバスと下校の際に乗るバスが異なる児童生徒もいる。

そこで、下校の際児童生徒が乗るべき正しいバスに乗車できるように、バス教師が作成するものがバスチ

ェック表である。

バスチェック表には、それぞれの曜日と便ごとに乗車する児童生徒の名前を記載している。児童生徒が下校する際には、バスチェック担当の教師がバスチェック表を見ながらバスごとに呼名を行い、児童生徒が乗るべきバスに間違いなく乗ることができるようにしている。

また、スクールバスを利用している児童生徒が、下校バスを利用しない場合に意思表示をするものが「乗りませんカード」である。学年ごとのボックスに「乗りませんカード」が分けられており、児童生徒はバスでの下校を行わない場合には各自で「乗りませんカード」を取り、所定のボックスに入れるシステムとなっている。

このシステムにより、バスチェックを行う教師がバスチェックの際に誰が乗って、誰が乗らないかを把握することができる。

<成果と課題>

教師と児童生徒がバスチェックや「乗りませんカード」について共通理解を構築することで、児童生徒が下校バスへ間違いなく乗車することができた。また、バスチェックを行う際には、それぞれの児童生徒に対して呼名を行い下校することで、教師と児童生徒のコミュニケーションを行う良い場面となっていた。

課題としては、事前に「乗りませんカード」をボックスに入れ忘れ、バスチェックの際に慌ててボックスに入れる児童生徒がいることである。

下校バスに乗車しない児童生徒を乗せてしまうようなことはなかったが、「乗りませんカード」の入れ忘れはそのような事態を引き起こす原因にもなるため、児童生徒への定期的な指導が必要となる。

(2) バス乗車訓練

スクールバスでの安全な登下校を実現するために、年度当初に「バス乗車訓練」を行った。この目的は、バスに乗車する児童生徒が安全に関する基本的な決まりやマナーを理解し、実践できるようになることである。

指導の内容として、前述の「乗りませんカード」の提出の必要性の他、下記のようなものを取り扱った。

【バス乗車訓練での指導内容】

バス乗車訓練での指導内容
① 乗降時、ドライバーさんやセキュリティーさんにあいさつをする。
② 毎日、同じ席に座る。
③ セキュリティーさんがドアを開けるまでシートベルトは必ず着用しておく。
④ 席を立ったり移動したりしない。(席の中でも、立ったり体ごと後ろを向いたりしない。)
⑤ ドライバーさんの気がちらないように、大声で騒いだり、物を投げたりしない。
⑥ 物を食べない。
⑦ 携帯電話やゲーム機器、オーディオ機器を使用しない。
⑧ 持ち物は外から見える所に置いたり持ったりせず、足元か1か所にまとめる。
⑨ 窓を開けない。
⑩ ドライバーさんの携帯電話の位置を確認する。
⑪ 体調が悪いときの、英語の言い方を覚える。
(Feeling sick, I want to go to toilet, I want to vomit, I have Stomachache)

また、上記の内容を指導することに加えて、児童生徒がシートベルトを着用する重要性を感じることができるよう、体験を伴う学習活動を盛り込んだ。

その内容は、以下の通りである。

【シートベルト未着用での乗車体験】

児童生徒がシートベルトを未着用の状態でバスに乗車し、ドライバーは5km/時で校内の駐車場を運転。その後、ドライバーが急ブレーキを踏み、その時に起こることを確認する。

＜成果と課題＞

成果として、児童生徒がバスに乗車する際の基本的な決まりやマナーを理解することができたこと、またシートベルトの重要性を感じる事ができたことが挙げられる。グループごとで行った振り返りの中で、「シートベルトを付けていないとスピードがもっと出ている時には体が飛び出してしまうと感じた」や「命を守るためにシートベルトを着用したい」という児童生徒の感想を聞くことができた。年度当初にこのような訓練を行えたことは非常に意義深い。

また、課題としては児童生徒がこの訓練を自分事として捉え、より真剣にバス乗車訓練に取り組めるようになるための指導の工夫である。この訓練を行った際に、児童生徒が真剣に取り組めなかったということではないが、児童生徒が訓練の意義や目的を考えられるような手立てを講じ、より児童生徒が真剣にバス乗車訓練に臨めるようにさらなる指導の工夫を行う必要性を感じた。

(3) バスジャック避難訓練

バス乗車訓練と同様、年度当初に行ったのが「バスジャック避難訓練」である。在南アフリカ日本国大使館から出されている『南ア犯罪統計資料』（2017年4月～2018年3月）によると、南アフリカ共和国では16,325件のカージャック被害が発生している。これは、一日当たり約45件のカージャックがあつていことを意味しており、この避難訓練は治安に課題のある南アフリカ（ヨハネスブルグ日本人学校）ならではの避難訓練であると言えるであろう。

この訓練の目的は、「自分の命を自分で守ることができるように、バスジャックの際の迅速且つ安全な避難行動の仕方を身に付けること」である。

ドライバーやセキュリティーにカージャック犯人グループの役になってもらい、バスが停車するタイミングで児童生徒が乗っているバスを襲撃する方法で訓練を行った。

【バスジャック避難訓練での指導内容】

バスジャック避難訓練での指導内容
① ドライバーさんやセキュリティーさんの指示をよく聞く。(Quiet, Get down, Run away)
② 犯人と目を合わせない。顔をかくす。
③ バスから降りたら、安全だと思われる場所で、静かに待つ。
④ バラバラにならない。
⑤ 荷物を取りにもどらない。



バスが襲撃される様子



バスから避難する児童生徒

○警備対策官の講話

このバスジャック避難訓練を実施するに当たって、大使館との連携を行い、警備対策官に来ていただいた。警備対策官にも訓練の様子を見てもらい、その後に安全に関する講話をいただいた。

<成果と課題>

大使館から出されている統計資料などを活用しながら、児童生徒がこのバスジャック避難訓練を自分事として捉えられるような工夫ができたため、気を引き締めて避難訓練を行う様子が見られた。

カージャックの犯人と顔を合わせないように自分で考えた方法で避難をする児童生徒もおり、危険を回避する態度を養う上で有効であった。

また、警備対策官にも訓練の様子を見ていただいて、より専門的な立場で講評や講話をいただいたのは児童生徒にとっても非常に有益なものとなった。

この避難訓練で学んだことや身に付けた危機管理意識を、児童生徒が今後も保持し普段から危機管理を実践できるように適宜指導を行っていくことが求められる課題である。

(4) バス委員との連絡

バスの運行については、保護者から選出されたバス委員が各ルートの管理や連絡等を行っているが、バスの運行状況などについてバス担当教師とバス委員長を含むバス委員との連絡のやり取りは欠かせない。

スクールバスが朝学校を出発する時刻は6時と早い。それまでにバス会社から派遣されているドライバー及びセキュリティー会社から派遣されているセキュリティーが通勤してバスに乗り、各ルートの児童生徒を迎えに行くのだが、計画停電やデモ・ストライキなど当地の事情などによりセキュリティーが時間に間に合わない事態などが発生する。その際は、一時的な措置として普段はゲートを管理しているセキュリティーが乗車するなど代替手段を取るのだが、バス担当教師はそのような状況をすぐにバス委員長に伝える必要がある。バス担当教師がバス委員長にすぐにその状況を伝え、その後はバス委員長からバス委員へ、バス委員からバス利用世帯の保護者へという流れで連絡が行われる。

また、朝バスの運行も下校バスの運行も、タイムスケジュールから5分以上遅れることもしばしばである。その際には、上記と同様、すぐにバスの運行状況をバス委員長に速やかに伝えることでバス利用児童生徒及び保護者が不安を募らせないようにしている。

<成果と課題>

バス委員との迅速に連絡のやり取りを行うことで、バス利用保護者や児童生徒にかかる負担や不安を軽減したり、安全な運行を実現できたりした。バス委員だけではバス運行の把握が難しいため、バス担当教師と

してその橋渡しをできたのは大きな成果であると感じている。

4 実践のまとめ

上記の(1)～(4)の実践により、スクールバスの安全な運行が可能となり、バス利用児童生徒及び保護者に安心してスクールバスを利用していただくことができた。また、(3)のバスジャック避難訓練については、日本では行われないような特殊な避難訓練であり、それを企画・運営できたというのは貴重な経験となった。

児童生徒が安全に登下校できるように様々な部分からアプローチできたことで安全なバス運行を実現させることができたように思う。