

経済教育委員会記録

- 1 日 時 令和8年6月30日（火曜日）
開 会 午後2時28分
閉 会 午後3時32分
- 2 場 所 第3委員会室
- 3 出席委員 9人
委 員 長 松 井 桂 将
副委員長 飯 山 勝 彦
委 員 福 田 敏 彦
// 金 井 毅 俊
// 久 保 大 憲
// 金 谷 幸 則
// 舎 川 智 也
// 東 篤
// 尾 上 一 彦
- 4 欠席委員 0人

5 説明のため出席した者

【教育委員会】

教育長	中崎 健志
事務局長	本郷 由佳
事務局次長（学校教育担当）	大窪 智恵子
参事（学校再編推進課長）	山崎 悟
学校教育課長	前田 将靖
教育総務課主幹（調整担当）	経塚 陽子

6 職務のために出席した者

【議会事務局】

議事調査課長	堤 靖夫
議事調査課主査	牧石 真理
議事調査課主任	杉林 睦美

7 会議の概要

委員長 ただいまから、経済教育委員会を開会いたします。

〔報道機関のテレビカメラ撮影を許可〕

委員長 審査に先立ち、委員会記録の署名委員に、舎川委員、東委員を指名いたします。
本日の協議事項は、
水橋学園スクールバスの事故発生について
であります。
これより、当局の説明を求めます。

教育長 〔挨拶〕

学校再編推進課長 〔委員会資料により説明〕

委員長 ただいまの説明について、質問はありませんか。

舎川委員 確認ですが、当初、乗車児童数は三十数名であったと発表されましたけれども、委員会資料1ページの5、発生時の状況には22名とあります。この違いについて教えてください。

学校再編推進課長 今考えると配慮が足りなかったと思うのですが、当初のプレスリリースでは乗車児童数が31名であったと報告していました。現在、水橋学園のスクールバスには情報管理システムを導入していて、乗車申請のある児童の名簿が自動的に作成されるようになっていきます。アプリで保護者から児童が乗車しないという報告があれば、乗車名簿に名前が載らない仕様になります。下校便を発車する際、教職員が水橋学園の乗降場で1年生から4年生までの名簿と突合して、児童が乗車したのかどうかを確認しているのですが、5年生以上につきましては、そのような確認はしなくてもいいという運用になっております。実際、5年生以上はプレ部活動などに取り組んでいる場合があることと、乗車登録されている車両が1

台とは限らず、次の便にも乗車もできることから、教職員が5年生以上が乗車したのかどうかを把握しておりませんでした。

舎川委員 最初の報道では31名でしたが、5年生、6年生についてはプレ部活動に参加しているため、乗車したのかどうかを把握できていなかったということだと思います。

第1報は非常に重要だと思いますので、まずは何名が乗車していて何名が事故に遭ったのか、しっかりと把握できるように、スクールバスの運用の在り方についても一度考えてほしいと思います。

次に、子どもたちについてです。現場にいた子どもたちは一時的に避難したということでしたが、現在、その子たちの心身に何か影響が出ていないのか教えてください。

学校教育課長 事故の翌日に市教育委員会から臨床心理士を2名派遣しました。まず、乗車していた人数が22名だということが判明しましたので、22名全員に対して担任による面談を行いました。その後、必要に応じて臨床心理士につないだ児童も数人います。

その後、欠席している児童はおらず、現在は登校を続けていると学校から報告を受けているところです。

舎川委員 数名は臨床心理士につないだということですが、今のところは大丈夫だとお聞きしました。

確認したいのですが、本来、踏切内に入ったときは遮断棒を押して突っ切るという判断になると思うのですけれども、そうされなかったのでしょうか。

学校再編推進課長 株式会社アイカワ及び運転士に確認したところ、車両が止まったのはあくまでも運転士が止めたためで、脱輪などの故障によるものではありませんでした。

立ち往生したという報道もありましたが、実際は、運転士が車両を動かそうと思えば動かせた状況だったということです。その場合、乗車している人の安全を確保することを一番に考え、車両で遮断棒を押

して出ることが適切な方法だったと考えております。国の運輸安全委員会のホームページなどでもそのような脱出方法を推奨していますし、あいの風とやま鉄道株式会社からも、命を守るために脱出してくださいと書かれたパンフレットなどを頂きまして、本来であればそのような手段が適切であったと考えております。

舎川委員 今後しっかりと徹底されるよう、教育委員会としても周知してほしいと思います。
株式会社アイカワから提出された報告書の概要2ページの5、株式会社アイカワによる事故発生原因の報告に、ドライブレコーダー上、踏切進入前の警報音が僅かに感知できたが、当該運転士は感知できていなかったとあります。教育委員会では、ドライブレコーダー等の確認はされましたか。

学校再編推進課長 ドライブレコーダーは事業者が持っているものですので、事業者に見せてもらい、教育委員会でも確認しております。
車両の中の状況を確認したのですが、遮断機の警報音が明確に聞こえるという人もいれば、聞こえないという人もいました。
ただ、事業者のほうでも確認されたところ、やはり警報音がかすかに聞こえるということでしたので、本来であれば、窓を開放して音を察知する必要があったのではないかと考えております。

舎川委員 児童の声によって警報音が聞こえなかったなど、車内の状況は確認されましたか。

学校再編推進課長 車内の様子も確認しております。22名のお子さんが乗っており、みんなおしゃべりをしていましたので、運転士が警報音を聞き取りにくい環境でもあったと考えております。

舎川委員 今後、窓を開けて確認するということですが、車内の状況も考慮しながら、教育委員会から事業者へ話

をしておかなければならなかったと思うので、今後はしっかりと指導してほしいです。

株式会社アイカワから提出された報告書の概要2ページの6、今回の事故におけるその他の問題点にも記載がありますが、株式会社アイカワによる警察への通報と教育委員会への報告が遅れたことも問題であると。

今回は株式会社アイカワ側の問題点とされていますが、本来であれば、安全点検や安全確認、もしもの対応について教育委員会として対策しておかなければならなかったと思います。教育委員会としても問題があったのではないかと考えますが、この点について教育長からお話しいただければと思います。

教育長

このような事故は突然起きるものであるため、その際に対応できる体制づくりは非常に大切です。実際、マニュアル等もつくっておりますが、例えば事故の連絡を受けて学校との情報共有をすることなどが十分だったかと言われると、やはり不十分な部分もあったと思っております。

今後、マニュアルの見直しも含めて、体制づくりはしっかりしていかなければいけないと思っております。

福田委員

舎川委員の質問にもありましたが、非常停止ボタンを押して、列車が止まってから移動したと。運転免許を取る際に教習所で習ったとおり、本来であればすぐに脱出するものです。もし列車が止まっていなかったらどうなっていたのでしょうか。それが危機管理上の一番大事なことになると思いますが、教育委員会ではどのようにお考えですか。

教育委員会がこのような危機意識を抱いてこそ事業者や運転士に届くのであって、それについて委員会資料で全く触れられていないのはおかしいと思います。

教育長

今回、万が一のことがあれば、大変な事故につながっていたと思います。

委員のおっしゃるように、事業者に対して注意喚起をする体制づくりについて、最優先で取り組むべきだったと思います。もしかしたら、運転士なら知っていて当たり前だという認識が根底のどこかにあったのかもしれませんが、本当に反省すべき事項だと思っています。

福田委員 この事故を起こした運転士は、昨年7月に試験運行が始まったときから水橋学園のスクールバスの運転に携わり、それ以前には路線バスの運転経験もあったという報道がありましたが、それは事実でしょうか。

学校再編推進課長 今おっしゃった内容については事業者から聞き取っておりまして、教育委員会としてもそのように認識しております。

福田委員 試験運行から1年たっていますが、事業者は運転士の適性検査をしたのでしょうか。
また、第三者機関による安全運転等の研修は受けていたのでしょうか。

学校再編推進課長 そのようなチェック機能については契約に盛り込んでおりませんでしたので、今後は含めなければならないと思っております。

福田委員 安全対策として適性検査をお勧めします。任意の適性検査もありますし、第三者機関による安全運転講習もあります。
先日、富山県交通安全協会の機関である運転研修センターに行ってきました。バス車両を持ち込むことができ、50分当たり何千円かで講習を受けられます。大手有名企業でも、運転士を採用するときには運転研修センターで適性を見極めると言っておられました。また、トラブルや事故が発生した場合、運転研修センターで安全運転の確認をしていただき、評価してもらうということでした。このように安全運転の管理に努める方法もあるので、教育委員会と

してある程度のイニシアチブを取りながら、第三者機関で安全運転講習を受けさせることも検討していただきたいと思います。

運転士はあくまでも企業の方なので、公正な目で見るとは難しいことから、第三者機関に見ていただくと。そして、採用時には、災害時の避難場所を確認しておくのと同じように、登下校のルートを運転士と教育委員会の職員で事前に把握し、踏切があるから気をつけなければならないことを確認する必要があると思います。

今は踏切の話しかしておりませんが、視認性の悪い場所は至るところにありますので、そのような場所も全体的に把握しておかなければいけないと思います。

また、水橋地区だけではなく、スクールバスを運行しているほかの地区についても広い視野で見ていただきたいと思います。

学校再編推進課長

今、第三者機関とおっしゃいましたが、この運転士につきましては、令和7年度に雇用するに当たり、運転適性の初任診断を受けています。株式会社アイカワからは、その診断結果で把握できた運転士の特性について、長所の維持・向上、短所の改善に向け、運行管理者による同乗指導や運転状況の確認等を実施していたという報告を受けています。これらの指導や評価を踏まえて、総合的に乗務適性があると事業者が判断し、運転士として乗務させていたということでした。

東委員

教育委員会として、同時刻のスクールバスに同乗し、実際に踏切の音がどの程度聞こえるのか、レコーダーではなくて自分たちの耳で聞いてみる必要があると思うのですが、そのような確認をされる予定はないのでしょうか。

学校再編推進課長

事後になりましたが、実際に職員がその時間のスクールバスに乗り、車内の状況を確認しております。正確かどうかは分からないのですが、アップ

ルウォッチの集音マイクで空間の音のレベルが分かるのですが、大体80デシベルだったということです。児童が乗っていないければ65デシベルぐらいだそうですが、80デシベルはピアノが鳴っているような状況であると確認しております。

東委員

その踏切に差しかかって遮断機の警報音が鳴っているときに、窓を開けた状態と閉じた状態では聞こえ方はどの程度違うのでしょうか。本当に聞こえにくいほど小さい音なのか、教育委員会として把握しておく必要があると思うのです。本当に聞こえにくいのであれば、警報音を大きくできないのか、あいの風とやま鉄道株式会社に対策を考えてもらう必要があると思うので、もう少ししっかりと確認してほしいと思います。

学校再編推進課長

状況確認の調査に行ったときに、シチュエーションによって音の違いがあるのかも併せて調査いたしました。今後、その知見を生かして、どのように改善すればいいのかを考える際に役立てていきたいと考えております。

東委員

スクールバスの運転士が非常停止ボタンを押して、貨物列車が踏切の約400メートル手前で止まったということですが、実際、貨物列車の運転士が非常ブレーキをかけた時点の速度と、非常ブレーキをかけてから踏切の約400メートル手前で止まるまで何メートル空走したのか分かりますか。

学校再編推進課長

貨物列車の運転士がどの時点で気づいて、どこで止まったのかは第1報で確認しておりまして、踏切の約800メートル手前の地点で運転士が異常を感知し、約400メートル手前で停車しています。

東委員

非常ブレーキをかけた時点の列車の速度は聞いていますか。

学校再編推進課長

JR貨物に確認したところ、時速は90キロメー

ルだったと聞いております。

東委員 時速90キロメートルで走っていて、非常ブレーキをかけて約400メートル空走し、停車したという解釈でよろしいでしょうか。

学校再編推進課長 秒速25メートルと伺っておりますので、400メートルだと停車まで16秒かかります。

東委員 現場の地図を見ると、異常があったときに押す非常停止ボタン以外に、踏切内の異物を感知するセンサーがついていると思います。このセンサーが作動して貨物列車が停止したのか、非常停止ボタンを押したことによって停止したのか、確認していますか。

学校再編推進課長 どこからの情報なのかは失念してしまったのですが、センサーが作動し列車が停止する機能は当該踏切にはないと聞いています。

教育長 訂正させてください。
事故の翌日にあいの風とやま鉄道株式会社に謝罪に行った際、当該踏切には非常停止ボタンもあるけれども、センサーが作動する機能もあり、踏切内に車両があれば緊急停止信号が赤に変わると伺いました。委員お尋ねの、非常停止ボタンとセンサーのどちらによって停止したのかは確認しておりません。あいの風とやま鉄道株式会社への確認が漏れておりました。

東委員 その点はぜひとも確認していただきたいです。
あいの風とやま鉄道株式会社としても安全性を確保するためにいろいろな対策を取っていると思うので、その情報をしっかりと得て、こちらの対策にも生かしてほしいと思います。
踏切の約400メートル手前で停車したのでよかったのですが、あと何秒か遅ければぶつかっていた可能性が大きいと思うのです。本当に取り返しのつかない事故になっていたかもしれないので、もっと現

場の状況を確認していただきたいです。

既に教員がスクールバスに添乗し、踏切には職員を配置しているということですが、学校の統廃合が進む中、スクールバスが安全に運行されなければ、統廃合はできないという話にもなりかねません。今後の対策をいろいろと立てていただき、改善したことがあれば、ぜひとも議会に報告していただきたいと思います。

久保委員 まずは事実の確認をお願いします。スクールバスから緊急で降車した際にお子さんが転んでけがをしたという報道がありましたが、委員会資料1ページの6、被害の状況では人身被害なしとなっています。これについて、教育委員会ではどのように把握していますか。

学校教育課長 事故の翌日に学校にも確認しておりますが、児童がけがをしたという報告は受けておりません。

久保委員 御家族の方が、子どもがけがをしたと話しており、スクールバスから降車した段階で転んだということでした。もしそれを把握できていないのだとしたら、真っ当な調査ができていないということです。もう一度確認をお願いします。

私たちは警察ではありませんので、当時の状況よりも、この事故は起こるべくして起きたのではないかとすることが大変心配なのです。

資料として水橋学園の危機管理マニュアルを配付していただきましたが、学校保健安全法第29条第1項では、危険等発生時において当該学校の職員がとるべき措置の具体的内容及び手順を定めた対処要領を作成するものとするがあります。水橋学園はスクールバスを多用しているにもかかわらず、この全4ページの危機管理マニュアルには、スクールバスの事故が起きた場合の記載が一切ないのです。一体どうということなのか説明をお願いします。

学校教育課長 水橋学園の開校に当たりまして令和7年度中に教育

計画等を策定しておりますが、お手元に配付しました資料は、その際に作成した危機管理マニュアル及び学校保健計画の一部となっております。

危機管理マニュアル４ページの６、緊急時の基本的措置に事故が起きたときの対応がフローチャートになっておりますが、現在のところ、スクールバスに特化したものは備えていない状況です。

久保委員 この事故に関しては、議会にも皆さんと同じだけの責任があると思います。私は皆さんを信頼してお任せしていますので、学校保健安全法に基づいてつくらなければならない要領は当然つくってあると思っていましたが、これがないと。それによって通報漏れ等、学校の対応にもパニックが生じるのです。

また、株式会社アイカワから提出された報告書の概要２ページの８、再発防止策にいろいろと書いてありますが、まずはマニュアルが整備されていないことについて、スクールバスを運行しているほかの地区も含めてしっかりと見直し、直ちに改正していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

教育長 委員のおっしゃるとおりだと思いますので、早急に準備したいと思います。

久保委員 スクールバスに関しては、富山市スクールバス及び学校行事用バスの運行及び管理に関する規則があり、第２条第１項で総括運行管理責任者及び運行管理責任者を置くとしています。
この総括運行管理責任者と運行管理責任者はどのように設置されているのかお答えください。

学校再編推進課長 総括運行管理責任者は教育委員会の学校再編推進課長である私です。運行管理責任者は、学校再編推進課の計画係長である職員が当たっております。

久保委員 そもそもスクールバスを運行する上で、この２人が管理責任者となっていると。株式会社アイカワから

提出された報告書の概要にも記載があるように、株式会社アイカワにも同様の役職の方がいるようですが、報告が遅れていることを見ると、事業者がその役割をきちんと認知していないと言わざるを得ません。

また、同規則第2条第3項に、総括運行管理責任者、運行管理責任者及び担当者に、旅客自動車運送事業運輸規則第48条の4の規定により国土交通大臣の認定を受けた講習を受講させるものとしてありますが、いつどこで誰が受講したのか説明をお願いします。

学校再編推進課長 この講習は運行管理者指導講習の基礎講習というもので、目的としては、運行管理を行う上で必要な法令や業務に関する基礎知識を習得するものです。令和7年7月11日に学校再編推進課長である私が市内で受講しております。学校再編推進課の計画係長につきましては、令和6年12月13日に市内で受講しております。

久保委員 まずは、規則に定めている講習を受講されていたことはいいことだと思います。
それならば、皆さんには十分な知見等があるはずですので、今後の安全な運行にしっかりと寄与していただきたいと思います。
あと、報道機関への対応についてもお伺いします。
当初、教育委員会は報道機関への取材に対して、運転士の年齢、性別、免許種別については個人が特定されるおそれがあるので公開しないとしていたと仄聞しております。
一方で、配付されている委員会資料にはそれが記載されているのですが、これは一体どういうことなのか説明してください。

教育委員会事務局長 当初、情報を公表しなかったことにつきましては、まずは事故発生直後ということもあり、事実確認が十分にできない状況下において、個人が特定される可能性を考えたものです。まずは慎重な対応を目指

し情報を精査しておりましたので、その時点では公表しなかったという経緯があります。

ただ、御指摘のように、事実関係の調査中であるため現時点では公表できないが、適切な時期に公表するというこちらの考えを報道機関にもはっきりと申し上げるべきだったと受け止めております。今後、報道発表の際には、説明責任はきちんと果たしてまいりたいと考えております。

久保委員

報道機関の皆さんも、正しい情報をできるだけ多くの市民の皆さんにお伝えしようと取材されているのです。

教育委員会の皆さんも当時はパニックだったのだろうと思います。ただ、市民がこの報道を聞いたとき、子どもの遭った事故への対応よりも運転士の性別や年齢、免許種別を守ることのほうが優先されるのかと考えると思います。このような誤解を与えかねない説明だったと私は思います。事実確認が全て整った段階でしかるべきときにお伝えしますと言えばよかったと思いますので、報道機関への対応も改めるべきだと思います。

もう1つ、気に入らないことがあるのですが、遮断機に不具合があるかのような報道がありました。それは多分、教育委員会がそのようにおっしゃったからだと思います。窓を開けず、子どもたちが騒いでいた車内では、警報音が聞こえにくい環境だったのかもしれないし、警報音が聞こえなかったというのは、運転士の個人的な感想だと思います。しかし、公的機関である教育委員会があたかも遮断機に問題があるかのように話をしたら、あいの風とやま鉄道株式会社が全ての遮断機の確認をしなければ安全な運行管理ができないことになるのです。

地域の皆さんが普段から遮断機の警報音を聞いているにもかかわらず、遮断機に不具合があったかのような不安をおおる説明を未確認のままされたことは、大変問題だと思っているのですが、これについて見解をお伺いします。

教育委員会事務局長 教育委員会としてはそのようなことを報道機関に発信した事実は確認しておりません。そうとしか言えないのですが、そのような情報発信をしたことは確認できませんでした。

久保委員 報道機関が勝手にそのような報道をしたということであれば、しっかりと皆さんから是正を求めているのだと思います。

自分の子どもが今歩いて渡っているかもしれない踏切の遮断機で、警報音が鳴らないかもしれないという報道がされたのです。教育委員会がそのように言っていないのに報道するということは、報道機関の考え方としてはあり得ないと思いますが、皆さんがそれで間違いないと言われるのであれば、対処を求めたいと思います。

最後になりますが、株式会社アイカワから提出された報告書の概要を見る限り、これは重過失だと思います。子どもを乗せて運転しているにもかかわらず、起こるべくして起きた事故ではないかと思うのです。重過失の可能性もあって、その体制が明確に機能していたのかどうかも分からないという不安もある中、先日の報道では、事業者への処分として、契約解除はしないが指導等を行うという話が出ていました。問題をしっかりと把握して、内部でどのようなことが行われていたのか、本当にどこまで過失があるのか、きちんと静かな環境で精査した上で、取るべき対応を考えていただきたいです。本来はこのような順番になるのではないのかと思うのですが、最初から処分について示唆していますので、処分については既に考えているということで間違いないのですか。

教育長 事業者に対して処分を行うか否かについては、事故原因や事業者における組織的な法令違反、契約上の義務違反の有無やその程度、事故発生後の対応などを精査した上で、適切に判断すべきだと思っています。

現時点では、事故原因が事業者の過失などによるものかどうか、まだはっきりしない部分がありますの

で、現時点で処分について判断したことはありませんし、判断できるものではないと思っております。

久保委員 先ほどの説明の中では、事故の原因は運転士による安全確認行為の不十分であると断定されていまして、皆さんのおっしゃるニュアンスがこのようなところでも少しずつ合致しないのです。

乗車していた児童数も把握できていない中、様々な情報がきちんとした形で皆さんの中でしゃくされ、統制され、必要な情報を必要な方に届けられている状況には見受けられませんので、教育委員会の中で情報統制の在り方、報道機関への発表の在り方、議会への説明の仕方、保護者への説明の在り方について、一貫して適切で間違いのない情報下で行われるよう、細心の注意を払っていただきたいと思います。が、教育長の所見をお願いします。

教育長 今回、教育委員会の対応につきましても適切ではない部分が当然あったと認識しております。今後、このような事故が起きることがないように願っておりますけれども、起きてしまった場合でもきちんと対応できるような体制づくりにしっかりと取り組んでいきたいと思っております。

金井委員 今回、警報機が鳴って貨物列車が停止するまで16秒かかったということですが、スクールバスの後続の車は警報音を聞いており、警報音が鳴って遮断棒が下りているのに、スクールバスが進入了という目撃情報もあるのです。

私が一番気に入らないのは、唯一車を運転できる運転士が、22人の児童を乗せたまま非常停止ボタンを押しにスクールバスを離れたことです。これが一番問題で、間違いだと思いますが、教育長はどのように思われますか。

教育長 遮断棒が下りてもそのまま発進して脱出することが最善の方法だということは、皆さんの共通認識だと思います。私はその運転士に直接会ってはいません

ので、どのような状況だったのかを直接聞いてはいませんが、株式会社アイカワからの報告書や関係者の話から、パニックになってしまい、誤った判断をしてしまったのだらうと思っております。ただ、今後そのようなことがないように、日頃から当たり前のことを当たり前のようにできる体制づくりをしてもらう必要があると思いますし、業務を依頼する側としても、そのような体制づくりができる業者を選定しなければいけないと思っております。

委員長

ほかにはないので、この程度にとどめます。これをもって、経済教育委員会を閉会いたします。

令和 8 年 6 月 3 0 日
経済教育委員会記録署名

委 員 長 松 井 桂 将

署名委員 舍 川 智 也

署名委員 東 篤