

札幌市議会第二部予算特別委員会記録（第7号）

令和7年（2025年）3月17日（月曜日）

●議題 付託案件の審査

●出席委員 31名（欠は欠席者）

委員長	かんの太一	副委員長	松井隆文
委員	高橋克明	委員	こんどう和雄
委員	細川正人	委員	よこやま峰子
委員	北村光一郎	欠委員	小竹ともこ
委員	伴良隆	委員	こじまゆみ
委員	藤田稔人	委員	小須田大拓
委員	山田一郎	委員	福士勝
委員	村上ゆうこ	委員	中村たけし
委員	あおいひろみ	委員	水上美華
委員	森基誉則	委員	篠原すみれ
委員	福田浩太郎	委員	丸山秀樹
委員	前川隆史	委員	わたなべ泰行
委員	熊谷誠一	委員	小形香織
欠委員	池田由美	委員	長屋いずみ
委員	佐藤綾	委員	荒井勇雄
委員	丸岡守幸	委員	山口かずさ
委員	脇元繁之		

開議 午後1時

●かんの太一委員長 ただいまから第二部予算特別委員会を開会いたします。報告事項であります。小竹委員からは欠席する旨、川田委員からはこじま委員と、好井委員からは前川委員と、森山委員からは熊谷委員と交代する旨、それぞれ届け出がございました。

それでは、議事に入ります。

最初に、議案第12号 令和7年度札幌市軌道整備事業会計予算及び、議案第13号 令和7年度札幌市高速電車事業会計予算について、一括して質疑を行います。

●伴 良隆委員 私は人材不足を見据えた路面電車及び地下鉄駅業務の在り方について、順次質問をさせていただきます。

まず、人員不足が運行に与える影響と、路面電車運転手の意欲向上につながる取組について、伺いたいと思います。

どこの業態、業界におきましても、交通局も多分に漏れず、人手不足というものはあろうかというのは察しがつきます。私も経済局で、人のキャリアというものを、ライフプランであったりキャリアプランとありますけれども、こういったことをどのように高めていくかと、学び直しも含めてありますけれども、これは様々な人手不足と言われる中においても、やりがい、生きがい、働きがいといったことを大事にしていきたいわけでございます。

よって、今日の議論は、あくまで人手不足だから、数が足りないから何とかせいというふうな話では決してございません。ただ、交通局として安

全性を保ちながら、どう持続的にこの交通事業を行っていくかという視点において、人手不足といった話に着目をしたいというふうに存じます。

よって、人をいかに大切にすること、今日は追ってお願いしたいなというふうに思っております。

ご承知のとおり、新型コロナウイルスを席卷した状況においては、いろんなご苦労が様々な社会、世界であったわけであります。

交通局におきましても、予期せぬ出来事ということで、乗車人員が大幅に落ち込む事態に見舞われたことがあったわけでありますが、例えばモバイル乗車券の導入、あるいは市電沿線の活性化や、収益向上を図る企業とのパートナー契約の実施など、新たな事業展開により、様々な利用者サービスの向上が図られ、5年が経過した上下分離の導入時に狙いとしていた、まちづくりの活用などは着実に進められているものと、このように私も認識しておるところでございます。

しかしながら、先ほどの働き手のやりがいといったこと、聞くところによると人員不足が今、非常に進んでいて、このまま行きますと逼迫した状況になるんじゃないかといったことを、私も耳にしておるところでございます。

先ほど申したように、お客様の安全にということと目的地まで着実にお運びするということが、そして事業全体は継続性といったものの中においては、現に頑張っている働き手の方々、交通の事業の働き手の方々の状況というものは、言ってみれば不足ということになれば、改善をしていかなければならないわけでございます。

そこで伺いたいと存じますが、年間を通じて運転手の欠員を抱えているといった状況と聞いておりますが、人員不足が運行に与える影響と、路面電車運転手の意欲向上につながるような取組があれば、お聞かせ願いたいと思います。

●白石事業管理部長 人材不足が路面電車の運行に与える影響と、路面電車運転手の意欲向上につながる取組について、お答えをいたします。

上下分離の上の運送事業を担う札幌市交通事業振興公社におきましては、運転手の確保と定着に苦戦をしております、交通局としても、これまで低床車両の導入ですとか、電車事業所の整備など、働きやすい職場環境の実現に向けて、支援をしてきたところでございますが、来月4月からも10名の欠員が生じる見込みとなっているなど、依然として、運転手の状況は厳しい状況が続いております。

運転手の確保と定着を図るためには、勤務条件の改善はもちろんですが、労務負担の軽減も必要と認識をしております。

そこで、運転手の超過勤務により実施をしていました貸切り電車の休止に加えて、令和6年12月の冬ダイヤ改正の際には、毎日同時刻に電車が到着をするパターンダイヤの導入や、周回所要時間の適正化を行いまして、利用者の利便性向上と併せて、運転手の心理的負担の軽減と、運転しやすい環境を整えたところでございます。

しかしながら、現在の運転手の欠員状況を踏まえ、従前のような運行ダイヤを維持することが難しくなっておりますことから、5月から実施をします夏ダイヤを編成するに当たりましては、さらなるダイヤの見直しを検討中でございます。運転手の休日勤務の縮減を図って、負担の軽減を図るよう、努めてまいりたいと考えております。

また4月からは、これまで一人の部長職でマネジメントを行ってございました公社の路面電車部に、新たに安全管理活動を専属で行います部長職1名を増員いたします。安全管理体制を強化するとともに、これまで以上に職員一人一人ときめ細かく関わるマネジメントを行って、コミュニケーションをより緊密にすることで、職員の心理的負担軽減ですとか、モチベーションアップにつなげていきたいと考えております。

今後も、交通局と公社が一丸となって、運転手が働きがいを持って業務に従事できるような環境整備に向けて、取り組んでまいります。

●伴 良隆委員 まずもって働き方改革、推進法も国の方でありますけども、働き方をどのように改善をしていくかということ、これはやはり人に注目して、当然業務を滞らせるわけにはいかないわけですが、今お話が白石部長からありましたように、滞らせることなく、いかに働き手の方々が働きやすい状況、つまりモチベーションということになりますけれども、これをどう確保していくかというお話があったところでございます。

引き続き、人というものに着目して大切にしてください、この路面電車の関係、きちっとその環境を整えながら、継続性を保つためにはどうしたらいいかという部分については、さぞつらいとこもありますけれども、我々市民もそこをよく理解をしていかなきゃいけないのかなというふうに思っているところでございます。

それでは今度、その働き方改革というものの中において、もう一つ重要な視点でございますけれども、様々な技術というものが今、当然日進月歩進展しているわけでございます。

人でなければならないかどうかという仕事というのは、我が札幌市役所においてもそうでありまして、民間においても様々なものというものが、省力化あるいは軽減をされていて、そしてそこで使われていた尽力、人の力というものをさらに人でなければならないものということに、労働移動というものが行われているというふうに、皆さん方もご承知のとおりだと思います。

さきの特別委員会で、山田一郎議員から、交通局における人手不足への対応について、A I活用など、新技術の導入は業務の省力化に寄与し、サービス水準の維持とともに、担い手不足に苦しむ現場の労働環境の改善にも資するとして、交通局の認識と今後の方向性について質問をさせていただいたところでございまして、交通局としては人材不足を補うため、業務の効率化や省力化に取り組んでいくことが課題と、このように認識をされている点、この辺のところが、今後の方向性と

して答弁をされたところでございまして、具体的な対策を検討していくというお話がありましたので、このところをお聞きしたいというふうに思っています。

交通局で早速、駅業務の省力化の具体の取組として、A Iを活用した遺失物管理システム、落とし物クラウドF i n dというふうに呼ばれますけれども、こういったものやアバターによる多言語案内サービス、これをA I さくらさんというふうにいいますが、これを導入したというところでございます。

そこで、これらの取組が、省力化といったものにどのように寄与しているのか、確認をみたいというふうに思いますので、質問であります、A Iを活用した遺失物を管理するシステムのほうでございまして、まず、こちらのほうについては導入後どのような効果があったのか、伺いたいと思います。

●白石事業管理部長 A Iを活用した遺失物管理システムについて、お答えをしたいと思います。

遺失物のよりスムーズな返却やお問合せ対応などお客様サービスの向上を目指しまして、L I N Eでお問合せができる、落とし物クラウドF i n dを、今年1月6日から導入したところでございます。

このシステムでは、駅員が遺失物を写真撮影することにより、その特徴などの情報をA Iで瞬時に登録できる機能がございまして、駅間でリアルタイムに遺失物情報の共有が可能となっております。

このため、落とし物をされたお客様には、L I N Eチャットでお気軽にお問合せができるメリットがあるだけではなくて、スムーズな問合せ対応や遺失物の早期返還といったサービスアップが、可能となったところでございます。

また、駅員におきましても、手書きによる遺失物の登録作業の手間が不要となったほか、携帯電話の落とし物など、早急に対応が求められる場合

におきましても、システム上で速やかに遺失物情報を検索できるため、他の駅への電話確認が不要となりまして、業務負担の軽減が図られていると考えております。

●伴 良隆委員 私も落とし物を、忘れ物したことがありますけれども、駅員の方に連絡して探していただいたんですけれども、ないので、「もっと探しますか。」と言われたときに、「すみません、もうこれ以上は大丈夫です。」と、気持ちよく「分かりました。」と言って、諦めたことがありますけれども、こういうものがあれば、駅の方々に業務の負担にならないかなというふうに思いますし、探すほうとしても非常に便利だなというふうにお聞きしていたところでございます。

それでは、先ほどのA I さくらさんのほうを伺いたいというふうに思います。

A I 案内サービスの導入後の効果について伺いますが、A I を活用した多言語案内サービスについて、どのような効果があったのか伺います。

●山田高速電車部長 A I を活用した多言語案内サービス導入後の効果について、お答えいたします。

コロナ後、インバウンドも含めまして、地下鉄乗客数の急速な回復に伴いまして、乗換え案内やホテル、観光地へのアクセスなど、多様な問合せが増えております。

こうしたことを背景にいたしまして、顧客サービスの充実を図るため、アバター形式の多言語案内サービスであるA I さくらさんを、令和6年12月から、すすきの駅に試行導入したところでございます。

このサービスにつきましては、4か国語、5言語に対応しておりまして、タッチパネルでの案内のほか、音声による問合せにも対応しております。

サービス導入後の効果につきましては、2月末までに合計6,700件余りのご利用がございまして、うちインバウンドは2割程度を占めておりました。

主な問合せといたしましては、J R の駅や空港へのアクセス、コインロッカーの案内など、札幌に不慣れなインバウンド対応の品質向上につながったと考えております。

また、駅員へのアンケートを行ったところ、これまでインバウンドの対応は、翻訳機などを使って案内をしておりましたが、対応に時間がかかっておりました。A I 案内サービス導入後は、約7割の駅員が業務が軽減されたと回答しておりまして、駅業務の省力化にも一定の効果が見られると考えております。

●伴 良隆委員 駅員の方は、私は、心の内では駅のコンシェルジュというふうに思っております。何でも聞けば助かるなど思う意味では、私は個人的には人が好きです。しかし、先ほどの効果というところでお話あったように、何でもかんでも聞けばいいというものではないんですけれども、こういったA I なんかも活用すれば、よりお互い効率効果的になるのかなというふうに思います。

駅員の方に、すすきのでおいしい焼き肉はありますかと言ったら、答えてくれるのかどうかは分かりませんが、そういう意味では、このA I というものが果たしてどうかというものはさておき、非常に利便性は高まっているものなのかなと。ただ、本当に人というものはなくなっているのかなという部分、先ほどのように、私的には非常にちょっと寂しさの部分もあるわけでありませう。

そこで、伺いたいと思いますけれども、省力化の必要性ということについて、どのように認識されているのか、改めて伺いたいと思います。

●山田高速電車部長 省力化の必要性について、お答えいたします。

札幌市営地下鉄につきましては、開業時から自動出改札装置及びそれと連動した料金計算など、人を介さないシステムを導入したほか、ホーム柵を早い段階から設置いたしまして、ワンマン化を実施しているなど、常に省力化に努めてきたとこ

ろでございます。

一方で、駅の業務につきましては、駅構内の監視や遺失物の管理、急病人や運行障害などの異常時の対応等の業務に加えまして、昨今のインバウンドの増加に伴い、多言語対応が増加しているなど、駅員に求められる業務が多様化、複雑化しております。

近年の厳しい人手不足の状況におきましても、多様化する社会ニーズの変化に対応いたしまして、安全で確実な輸送サービスを提供していくためには、不断の効率化や省力化の取組が重要であると考えております。

●伴 良隆委員 仕事に必要な尽力をということになるかと思います。先ほど、業務が複雑化されてるということもありましたので、そういった意味でAIを使ったりとか、そういったことは大事なのかなというふうに思っております。

聞き及ぶところによると、駅員の採用試験においては、近年は、令和3年当時は、倍率が約3.2倍ということで聞いておりましたけれども、今は1.6倍まで、つまり倍率としては低くなっているということを知っております。これを、いわゆる人手不足感というふうに言いますが、私は駅員を希望する方々が、こういう世の中においても、わざわざ応募しに来ていただいている、少数精鋭の1.6倍だという考え方を私は持つのであります。

なので、先ほどの路面電車のこともそうでありまして、今後駅業務のことに限っては、人手が不足しているから、AIなんだ、AIをやっていくことによって楽になるんだみたいな短絡的な話ではなくて、先ほどコンシェルジュと言いましたけれども、やっぱり駅員という方は、言ってみれば我々の憧れの職業の一つですね。こういったものを、どうやって質を高めていくかといったことが、私は求められているというふうに思います。そういう意味での省力化・効率化といったことが大事なのかなというふうに、私は認識しておるところでございます。

そこで、今後のことについて伺いたいと思いま

すけれども、駅業務の省力化ということ、そういうことが大事だというのであれば、今後どのようにそれを取り組んでいくおつもりなのか、それを確認させてください。

●山田高速電車部長 駅業務省力化の今後の取組について、お答えいたします。

交通局では、今後、駅業務のさらなる省力化に向けまして、民間企業のノウハウを活用した検討業務を予定しており、令和7年度予算案に2,200万円を計上したところでございます。具体的には、駅業務一つ一つを確認の上、改善を要する事項を抽出、分析する業務に加えて、窓口業務を遠隔対応するシステムや、顔認証改札機など、他事業者の先進事例や先端研究技術を調査し、取り組むべき事項を整理することを目的としております。

この調査を踏まえまして、仕事の流れの改善や新技術の活用なども含めて、駅業務のさらなる省力化につなげてまいりたいと考えております。

●伴 良隆委員 私も人手不足とか、もっと言うと人口減少というふうに言われる時代ですね、高齢化といっても70から75歳の方々、65から70の働いている方々がどんどん増えています。非常にいい世の中になってるなというふうには、僕は思います。それは生きがいややりがい、体が動くうちは人の役に立ちたい、収入も含めてですね。これは、世の中のトレンドだというふうに思います。

しかしながら、人口減少を何とかしなきゃいけないんだといっても、中長期的なものなので、手の打ちようがなかなか難しい部分がある。よって、今いる人をいかに大事にしていくか、そしてその生産性をいかに高めていくかということになるんだと思います。

ただ、それはちょっと上目線でもあるので、それはその人にとっての生きがいとか、やりがいとか、そして働きがいに結びつけていくということだというふうに思います。

よって、この単純業務というふうに言われるも

のも含めて、それを割愛していくのはいいんですけれども、どうやって質を高めていくのか。つまり労働者の方々の働くというやりがいをどう作っていくかと、これは極めて大事な話でございます。

そこで、提案して終えたいというふうに思いますが、この駅業務というふうに言われる、私も詳しくまでは存じ上げないですけれども、いろいろとお話を聞いていると、確かにこれは、例えば混雑時に、こっちを通ってください、あっちを通ってくださいというふうなこともありますね。そして、ちょっと酔っ払ったお客様から、どこか、おいしいジンギスカンやを紹介してくれと言われることも、あるかもしれません。でも、そういうことを一生懸命、真摯に対応している駅員の姿というものもとてもいいんですけれども、一方で今みたいな省力化・効率化という話もございますので、その能力のある方々、せっかくこの門戸をたたいて、ぜひ働かせてくださいと言っている方々に対して、どういう業務をお願いしていくかというときに、先ほど遠隔管理監視システムというのがありました。今、本当に人の動きでエマージェンシー、緊急というものが察知できるようなこともございます。人であるからこそ、緊急性とか、それから災害に対応できるというのが、今後の必要な、人としての業務だというふうにも言われます。

またエッセンシャルワーカーというものの、コンピュータではなかなか代替できないというふうにも言われます。

よって、駅業務を今後、そうやって省力化・効率化していくのであれば、例えば様々な駅を遠隔から監視をしながら、駅の入口から出口まで、そしてホームも、そして車両が入ってくる瞬間も含めて、AIの感知も使いながら、そして目で、全ての駅じゃないですけれども、何駅が担当している駅業務員が対応していく。何か起きてないか、何かお困りはないかと、こうやってやっていく。そして24時間体制って、これすごく大切なことだ

というふうに思います。

私もこの前、山田一郎議員と広島の水道のほうを見させていただきました。本当に、駐車場の入口から水道の流れまで、全部監視しているんですね、目が離せない。その代わり、非常にやりがいがある。緊張感もありますね。そういうことが、例えばですけれども、今後は非常に大事なのかなというふうに思いますし、地下鉄の自動運転というふうなことも言われる時代でもございます。人にとって何が大事な仕事なのか、どこにやりがいを見いだしてもらうかと。そして、それ以外のものをどうやって、コンピュータ等を使いながらやっていくかといったことに、皆さん方の安全運行と事業の継続性、そしてサービスアップといったものがあるかというふうに思います。

引き続き、そういったことを注視しながら、この駅業務を含めた、皆さん方の交通事業といったものを理解をし、支援をしてまいりたいというふうに思っていますので、どうかよろしく願いいたします。

●森 基誉則委員 私からは、地下鉄に関したもので大きく3つお聞きします。

それぞれ、地下鉄施設における老朽化対策について、そして地下鉄駅の防犯対策について、最後は新たな乗車システムの検討についての、3項目になります。

まずは、地下鉄施設の老朽化対策関連で、点検や修繕に対する基本的な考え方についてから伺います。

地下鉄南北線は、開業から50年以上が経過し、本市地下鉄3路線の中では最も古く、近年経年による影響が要因の一つと考えられる事案発生が、相次いでいます。

2020年12月の、南北線北34条駅における地下連絡通路の浸水をはじめ、去年10月には交通局が定期的に行っている未明の巡回検査において、南北線自衛隊前駅ホーム南端から約50メートル地点の走行路面上に、剥離や亀裂が発見されました。

対応として、その日の午前中の便を運休し、応

急措置に当たったという事案がありました。

また、同年11月、南北線さっぽろ駅ホームにて、ガラス製防煙垂れ壁の落下事故が発生しました。この日は、夕方から夜間にかけて運休する事態になったことは、記憶に新しいところです。

幸い、これらの事案によりけが人は発生していませんでしたが、多くの市民に不安や影響を与えています。

地下鉄施設は、その構造物に様々な設備を設置して構成されるものです。土木構造物については、規模が大きく、容易に更新や改修工事を行うことが難しいことは、土木工学の素人である私も理解できます。

しかし、駅施設は多くの利用者が行き交う場所であるため、適時適切に点検や修繕等を実施し、駅利用者の安全、安心を確保することが重要です。

そこで、最初の質問です。

地下鉄施設などの点検や修繕に対する基本的な考え方について、伺います。

●池田技術担当部長 地下鉄施設などの点検や、修繕に対する基本的な考え方について、お答えいたします。

地下鉄施設のうち、電力、信号通信、機械設備、土木構造物などは関連法令に基づき、内部規定類を定めた上で点検や検査を行い、基準を超える変化につきましては、速やかに適切な補修や部品の交換等を実施してきております。

一方、今回落下した固定式の防煙垂れ壁や天井、壁などの建築仕上げにつきましては、国の基準などがないため、駅員の巡回時に、駅施設全般の目視点検として行ってきました。

土木構造物につきましては、これまでの点検結果などを踏まえ、部分的な補修により安全性を保ってきたところではありますが、このたび、走行路面の舗装部分につきまして、全面的な更新工事に着手することとしたところであり、次年度以降に実施する試験施工の結果を踏まえ、更新工事を着実に進めてまいります。

また、さっぽろ駅で落下した防煙垂れ壁につきましては、既に軽量で安全な材料に更新したところであり、同駅の残りの全ての防煙垂れ壁につきましても、年度内に同様の方針をする予定でございます。

●森 基啓則委員 地下鉄施設全般の点検や修繕に対する、法令に基づいた基本的な考え方というのは分かりました。

一方で、今回落下した防煙垂れ壁や、天井、壁などの建築仕上げなどについては、国の点検基準がないということも理解しました。

さっぽろ駅では再発防止策として、既に軽量で安全な材料に更新し対応済みということで、迅速な対応に感謝するとともに、評価もさせていただきます。

しかし、先述のとおり、南北線は建設後、半世紀以上が経過しています。同様の事故が起こらないとも限りません。

今後は、事故が発生してからの対応ではなく、国の基準を超えた予防的な維持管理、つまり対症療法ではなく、原因療法のような考え方も必要と考えます。

そこで、質問です。

駅構内の建築仕上げなどの、維持管理の方向性について伺います。

●池田技術担当部長 駅構内の、建築仕上げの維持管理の方向性について、お答えいたします。

委員ご指摘のとおり、駅構内の建築仕上げなどにつきましては、国の定める基準はございませんが、施設管理者としまして、利用者の安全を最大限に確保すべきであると認識しております。

そこで、防煙垂れ壁や天井、壁、地下鉄駅構内で落下により危険を及ぼす恐れのある建築仕上げなどにつきましては、他の鉄道事業者の事例や建材メーカーの意見も聞きながら、点検手法や周期、判断基準などを独自に策定する予定でございます。

令和7年度は、策定した基準により、南北線の2駅で試行的に点検を行い、令和8年度以降につ

きましても、その実施状況により必要な改定を加え、順次全駅に展開していく予定でございます。

●森 基誉則委員 駅構内の、建築仕上げなどの維持管理の方向性についても、承知しました。

ただ、やはり走行路面の改修工事については、早期の工事着手と、その効果を最大化することが重要であると考えます。そのためには、より効果的かつ効率的な改修工事の方法などについて検討し、市民や地下鉄利用者が安全、安心に利用できるよう、今後も着実に取り組んでほしいと強く要望し、次の質問に移ります。

続いては、地下鉄駅の防犯対策についてです。

近年、他都市では、2021年の小田急線、京王線の車内傷害事件のほか、今年は長野駅前で連続殺傷事件が発生するなど、鉄道施設での防犯対策の重要性は、ますます高まっています。

本市地下鉄においては、去年10月より車内防犯カメラの設置が始まり、車内での犯罪抑止につながる取組として注目しています。

一方、我が会派の議員が先日、地下鉄駅で子ども連れの親子が他の乗客に絡まれているのを目撃し、インターホンで駅員の助けを呼んだということがありました。このように、駅構内でトラブルが発生した際に、仮に駅員が少ないと目が行き届かないケースが懸念されます。

その対策として、駅構内の各所にカメラを設置して監視していると聞いています。

そこで、質問です。

地下鉄駅構内におけるカメラの設置状況について伺います。

●山田高速電車部長 地下鉄駅構内における、カメラの設置状況についてお答えいたします。

地下鉄駅につきましては、お客様の安全確保、サービス向上の観点から、南北線開業当時から全駅に監視カメラを設置し、今年度中に追加されるものを含めると、ホームとコンコースを合わせて857台設置されております。

設置したカメラにつきましては、駅における異常有無の監視を目的とするため、録画機能を有し

ておりませんでした。平成17年にロンドンで、公共交通機関に対する同時爆破テロが発生したことによる国の要請を受けまして、ホームにつきましては、全駅に録画機能を備えたカメラを設置しております。

また、コンコースにつきましては、全国的に問題視された駅員に対する暴力行為の抑止など、安全体制強化の一つといたしまして、令和元年度から録画機能付カメラの設置を開始しております。

現在、今年度中に追加されるものを含めると、地下鉄駅全49駅中31駅に、コンコースにおける録画機能付カメラが設置されており、順次更新を進めているところでございます。

●森 基誉則委員 監視を目的とした駅構内のカメラは、もう既に開業当初から全駅に設置されていて、その数857台ということで、あのカメラが本当に力強く、心強く思います。

ただ一方で、録画機能付のカメラはコンコースのカメラで、未設置の駅があるということでした。これは正直、私はちょっと驚いたんですけれども、カメラと録画というのはセットといいですか、カメラで捉えたものは録画していた当たり前だと考えていたので、むしろ録画機能がないカメラを設置している状況が、ちょっとびっくりしました。確かに、ダミーカメラでも犯罪抑止力はあるようですから、録画機能がなくても当然無意味ではありませんけれども、ただ、仏つくって魂入れずといいですか、画竜点睛を欠いているような状況ではないかなと思ってしまいます。

駅構内における録画機能付カメラは、有事の際に発生当時の画像を確認することで、犯人の早期検挙につながる、被害拡大防止につながるだけではなく、他の犯罪抑止にもつながるものであります。全駅に早期設置することは、駅の防犯やテロ対策としても非常に重要と考えます。

また、有事の際は、警察と協力した対応が不可欠です。そのためにも、日頃から警察と連携を深めておくことも、重要であると考えます。

そこで、質問です。

駅構内コンコースの録画機能付カメラにおける、今後の設置見通し及び警察との連携状況について伺います。

●**山田高速電車部長** 録画機能付カメラの今後の設置見通しと、警察との連携状況についてお答えいたします。

コンコースにおける録画機能付カメラにつきましては、当初、令和11年度までに設置する計画でしたが、コロナ禍で減少した利用者が急速に回復し、駅の混雑度が高まってきていること等を考慮いたしまして、可能な限り計画を前倒しして、速やかに全駅へ設置したいと考えております。

また、警察との有事に備えた連携といたしまして、令和5年4月に、大通交流拠点で発生したなた所持者による器物損壊事件を受けて、令和5年8月と令和6年10月に警察と合同で、駅構内刃物所持者を想定した対応訓練を実施したところでございます。

さらに、事件捜査への協力という点で、法令等に適合した照会につきましては、駅構内の録画画像記録の提供を行っておりますが、令和4年度は56件、令和5年度は60件、今年度につきましては、2月末までに78件と年々提供件数が増えている状況でございます。

●**森 基誉則委員** 駅構内の録画機能付きカメラの更新、可能な限りという力強いご発言ありがとうございます。

確かに、できるだけ前倒しして実施していただきたいなということ、そして合同訓練とか画像提供による捜査協力は既に実施しているよと、日頃から警察との連携を深めていること、それぞれ理解しました。

私としては、やはり近年、鉄道関係で様々な事件、事故が発生していることから、市民が安心して地下鉄を利用できるよう、より強く取組を進めていただきたいと要望します。

例えば、警察との連携をさらに深めたり、駅員による個別駅の監視だけではなく、別の場所で複

数の駅を同時監視し、必要に応じて警察へ通報も行えるような手法、こういったことを検討するなど、さらなる取組を進めていってください。

では、最後は新たな乗車システムの検討についてです。

本市地下鉄の精算手段は、SAPICAが主流であり、現時点で運用枚数が218万枚を超えたと聞いています。精算手段の内訳は、そのSAPICAを含むICカードが約9割、切符や1日乗車券などの磁気乗車券が約1割の比率で、利用しているということでした。

一方で、本市の地下鉄においては、2025年度の春からタッチ決済による乗車サービスの実証実験を開始するとも聞きました。ただ、公共交通機関の利用方法は、タッチ決済以外にもQRコードを活用した乗車手段が全国的に増えてきています。

例えば、東急電鉄などの関東鉄道事業者や近畿日本鉄道、南海電鉄などの関西鉄道事業者では、1日乗車券や観光施設の割引をセットにした企画券をモバイル端末上で購入し、QRコードで乗車サービス等を提供するという実証実験を行っています。

また、去年5月にはJR東日本など、関東の鉄道自動車8社が、磁気乗車券からQRコードを使用した乗車券の置き換えを、2026年度末以降に実施することを、そして去年12月には、JR東日本が今後10年以内にSuicaのセンターサーバー化や、ウォークスルー改札などを検討していく方針を発表しました。

そこで、最後の質問です。

このような全国各鉄道事業者の動きを踏まえると、本市地下鉄においても新たな乗車システムを検討していくべきと考えますが、本市の見解を伺います。

●**白石事業管理部長** 新たな乗車システムの検討状況につきまして、お答えをさせていただきます。

QRコード乗車券ですとか、また料金計算や乗車券の情報を一元的に管理するセンターサーバー

化につきましては、全国的に導入に向けて動きがありますことから、交通局といたしましても、他の公営交通事業者やＪＲさん、私鉄の事業者から広く情報収集を行っているところでございます。

まず、各事業者が磁気乗車券からＱＲコード乗車券への置き換えを検討する理由といたしましては、自動改札機の磁気券を読み取る構造が非常に複雑なため、構造が簡単なＱＲコード乗車券の自動改札機を導入することによりまして、更新やメンテナンス費用の低減が図れることが、まず挙げられます。

また、磁気券は、機器の不具合による券詰まりが起こりやすく、非接触処理のＱＲ乗車券の導入によりまして、故障率の低減を図り、お客様がストレスなく駅をご利用いただくことや、駅員の対応時間の縮減も期待できるところでございます。

さらには、金属を含む磁気券、裏が黒いやつですけれども、この磁気券、磁気層の分離・廃棄が必要でありまして、一定の環境負荷がかかっておりますことから、よりリサイクルが容易な用紙に変更可能なＱＲ乗車券へ置き換えすることですとか、そもそも紙を必要としないモバイル端末を使ったＱＲ乗車券を利用することで、環境負荷についても低減できると考えております。

次に、もう一つご質問がありましたセンターサーバー化につきましては、多様な料金設定や、他の事業者と連携したサービスなどが可能となることですか、さらには顔認証やウォークスルー改札といったような、タッチをしないで改札を通過できる、新たな乗車方法の実現にもつながりますことから、利便性の向上が期待できると考えております。

これらの状況を踏まえまして、今後の乗車システムに係る先行事例、先端技術について調査を行うために、令和７年度予算に調査費用を計上したところでございます。本調査を行うことによって、本市地下鉄の今後の乗車サービスやシステムなどの検討を進めて、利便性の向上や経営効率化を図ってまいりたいと考えております。

●森 基誉則委員　もう既に、かなりお調べになっているということで、利用者の利便性を高めることは乗車人員を増やすという観点からも、非常に重要だと思います。そのためにも、まずは全国の諸事例などについての調査を行い、今後を見据えたより利便性の高い乗車システムの検討を進めていただくよう、要望します。

加えて、次年度の駒岡清掃工場の本格稼働後には、代表質問で、石川副市長にもちょっとご答弁いただきましたけれども、地下鉄３路線での使用電力が１００％脱炭素化されます。さらに、太陽光発電の利用をはじめ、駅構内の照明もＬＥＤ化とか、エレベーターの省電力化も進めています。

この流れに乗って、先ほど出ていた改札機ですけれども、改札機そのものの省電力化という観点からも、考慮していただきたいなと思います。結果、札幌の公共交通は、乗客にも環境にも寄り添っていると、世界中の人が認めるような未来を要望し、全ての質問を終えます。

●熊谷誠一委員　私からは、地下鉄の車内防犯カメラの設置状況について、お伺いいたします。

これまで、我が会派では地下鉄車内での迷惑行為、主に痴漢による被害を訴えられる方々から、その対策を求めるお声をいただいております、機会を捉えて、その抑止効果が期待される地下鉄での車内防犯カメラの設置を求めて、質疑を重ねてきたところでございます。

車内防犯カメラの設置については、令和３年に小田急線や京王線で発生した刺傷放火事件など、この年に相次いだ鉄道車内の傷害事件を受け、国土交通省令により一定の輸送密度のある路線に義務化されたところでございます。

本市の地下鉄は義務化の対象ではないものの、痴漢や迷惑行為などの未然防止のため、令和６年度から車内防犯カメラの設置を進める方針であることが示されました。

また、防犯カメラを設置した車両内にはステッカーを掲出するなど、地下鉄利用者に対して広く周知するとのことでした。令和６年の１０月には、

東豊線の1編成に車内カメラを設置して試行運用を開始し、多くの報道とともに、市民の反響も大きかったものと推察いたします。

そこで質問ですが、試行期間中の取組状況と、設置に関する市民や地下鉄利用者の声について、お伺いいたします。

●池田技術担当部長 試行期間中の取組状況と、設置に関する市民や地下鉄利用者の声についてお答えいたします。

まず、試行期間中の取組についてですが、昨年10月から試行運転を開始し、カメラの撮影範囲等の検証において、おおむね良好な結果であったことから、年明け1月下旬から2月上旬にかけて、さらに2編成に設置し、令和6年度に予定していた東豊線車両の計3編成で、本格運用を開始したところでございます。

次に、利用者の声についてですが、車内防犯カメラを設置以降、設置の趣旨に賛成する意見や、設置を早めてほしいといったご要望をいただいた一方、一部設置に反対するご意見も寄せられているところでございます。

全体的には、肯定的な意見が多く寄せられており、交通局の安全への取組に対して、ご理解を得ているものと認識しております。

●熊谷誠一委員 計画どおり、令和6年度は東豊線の車両計3編成で運用しているとのこととございました。

設置の趣旨に賛成する意見や、設置を早めてほしいといった要望があった一方、一部設置に反対する意見も寄せられているとのこととございました。全体的には肯定的な意見が多く寄せられて、交通局の安全への取組に対して理解を得られているとのこと、市民の声に答えられるよう、前倒しして設置するよう努めていただきたいと思います。

そこで、車内防犯カメラの今後の前倒しに向けた設置計画について、伺いたいと思います。

具体的な計画として、東西線や東豊線では、令和10年度までに既存の車両に設置し、南北線では

現在の5000形車両の更新に合わせて、新型車両に設置する検討を進めるとのこととございました。

地下鉄車内の安全確保に大きく役立つことから、なるべく早期に全ての車両に設置することが望ましいと、かねてから考えていたところでございます。

そこで質問ですが、車内防犯カメラの今後の前倒しに向けた設置計画について、お伺いいたします。

●池田技術担当部長 今後の、前倒しに向けた設置計画について、お答えいたします。

これまで設置計画では、東西線や東豊線では令和10年度までに既存の車両に設置し、南北線では現在の5000形車両の更新に合わせて、令和12年度以降に設置する方針としていたところでございます。

しかしながら、市議会を含めた各方面からの早期設置のご意見があったことに加え、新型コロナウイルスの行動制限が緩和され、車内の混雑状況が顕著になってきたことなどを勘案し、東西線や東豊線への設置を前倒しすることといたしました。

また、南北線につきましては、車両更新を待たずに現在の車両にも設置することとし、令和9年度までに全ての車両に設置することといたしました。

今後とも、市民や地下鉄利用者に安全、安心な車内環境を提供できる取組を進めてまいります。

●熊谷誠一委員 各方面から、早期設置の意見があったことに加え、車内の混雑状況が顕著になってきたことなどを勘案し、東西線、東豊線への設置を前倒しするとのこととございました。また、南北線については、車両更新を待たずに現在の車両に設置することとしたことは、大いに評価できるものと思います。

利用者の安全安心を速やかに提供できるものとして、今後も計画的に設置を進めていただきたいと思います。

最後に、要望を述べさせていただきます。

先般、会派として試行運用された地下鉄車内の

防犯カメラを視察させていただきましたが、ほぼ死角もなく、ステッカーも分かりやすく貼られていることを確認させていただきました。

車両内を見守り、犯罪抑止力に期待できるものと感じたところでございます。引き続き、車内犯罪の未然防止対策として、抑止効果を最大限に発揮させるために、市民や地下鉄利用者への丁寧な周知に心がけ、計画どおりに設置を進めていただきたいと存じます。

また現在、南北線の車両更新に向けて、様々な検討を進めていただいているところと思います。

南北線の新車両には、他の鉄道事業者の動向も踏まえた最新の車内防犯カメラを設置するよう、要望させていただきます。

また、令和3年9月には、駅構内で女性のスカートを切り裂くという犯罪が、実は複数回発生しておりますので、駅構内でもしっかりとした防犯対策を講じていただきたいと存じます。

福岡市交通局では、防犯カメラの画像をAIを活用して解析し、犯罪や迷惑行為を判別してアラートを出すと、そういった取組も試行実施しているところでございます。

そうした最新の技術も積極的に調査研究していただいて、利用者の安全、安心に資するよう、取組を進めていただきたいと存じます。

併せて、前にも要望させていただきましたけれども、車内の冷房の設置や多目的スペースの拡充の取組を進めていただき、そして検討していただき、市民からの期待に応えられる更新車両となることを要望いたしまして、質問を終わらせていただきます。

●あおいひろみ委員 私からは、路面電車運転手の処遇改善と、交通局として検討している支援について伺います。

最初の質問です。

路面電車運転手の処遇改善についてです。今日、人口減少が進む日本の全産業にとって、人材不足が喫緊の課題となっていることを踏まえ、さきの決算特別委員会において、我が会派からは、

路面電車運転手の処遇改善に向けた公社の取組について質問したところであります。

その後、多くの国内企業では、労働力不足が進む中でも優秀な人材を確保するため、賃上げの動きを活発化させており、労働組合との交渉も進んでいます。

連合も、2025年の春闘における賃上げ目標を5%以上とするなど、給与引上げの勢いが加速していくことが見込まれています。

このように、全国的な動きがある中で、札幌市における路面電車運転手に目を向けますと、安定的な人材確保のためには、やはり給与などの処遇面での改善といった対策が、不可欠であると考えます。

交通局では、駅員など、公社職員の大半が従事している地下鉄駅管理等業務の委託料予算に関して、昨今の大幅な賃金上昇等、市場環境が変化する中でも、業務を確実に実施するため、令和7年度からの人件費の一層の適正化に向けた増額を図ったと聞いています。

一方で、路面電車の運送事業は、公社の自主事業であることから、路面電車運転士の処遇改善は、公社の自主財源で賄う必要があるものと承知しています。

そこで質問ですが、公社における路面電車運転手の処遇改善に向けた検討の結果はどうなったのか、伺います。

●白石事業管理部長 路面電車運転手の処遇改善について、お答えをいたします。

札幌市交通事業振興公社におきましては、乗車料収入が好調に推移しております状況を踏まえまして、人材獲得競争力の強化のため、委員のご質問にもありました地下鉄駅員などと同様に、令和7年4月から公社採用の路面電車運転手の基本給を平均9.3%程度ベースアップさせる予定と聞いております。

この基本給の引上げによりまして、路面電車運転手の平均年収は460万円程度から500万円程度となります。初任給水準も、同業他社とほぼ同等に

なる見込みでございます。

こうした給与処遇の見直しと併せて、転勤がないというような公社の優位性も打ち出して、採用活動を強化してまいりたいと考えております。

また、貸切り運行の休止を行っておりますように、現時点でも運転手の欠員状況が続いております。休日勤務や時間外勤務が恒常的に発生して、運転手に負荷がかかっている状況でございます。

このような状況を踏まえますと、やはり従前のような運行ダイヤを維持することが難しくなっておりますことから、5月から実施する夏ダイヤを編成するに当たりましては、さらなるダイヤの見直しを検討中でございまして、運転手の休日勤務等を縮減して、負担の軽減を図ってまいりたいと考えております。

新年度に向けては、こういった処遇改善の取組をまずしっかりPRして、運転手の人材確保につながりますよう、公社と緊密に連携をして取り組んでまいりたいと考えております。

●あおいひろみ委員 9.3%の給与上昇は、働くモチベーションもアップするかと思いますが、実際の勤務状況を見ますと、人員不足による時間外勤務が重なり、お休みが週に1回など、連続勤務で疲弊しているとも聞いています。

今月も運転士の退職が3名と、離職が続く状況に歯止めがかかっておらず、このままでは貸切り電車の再開もままなりません。

そうした中で、運行ダイヤの一部見直しを図ることとありますが、市民の足を守るためにも、処遇の改善に向けた取組を早急に講じていただきたいと思います。

加えて、路面電車の運転手に乗務手当等の資格手当を付与することも、検討すべきと考えます。駅務職員と運転手の給与が同じならば、精神的に負担のかかる運転手を辞めたくないのも当然です。まず、今在籍している運転手が、少なくとももう辞めることのないよう、交通局としても積極的に関わっていただきたいと思います。

二つ目の質問です。交通局として、検討している支援についてです。

この点については、私からさきの決算特別委員会において、持続可能な公共交通ネットワークを構築していくため、公社に対して新たな支援を、交通局において検討していただきたいと要望させていただいたところです。

先ほども申し上げたとおり、路面電車の運送事業は公社の自主事業であることから、交通局からの直接的な財政的支援が難しいことは承知しているところですが、間接的な支援は可能であり、出資者としての立場からも、何らかの支援を行うべきと考えます。

路面電車は、市民はもちろん、日頃から路面電車を利用している沿線住民にとって、なくてはならない存在であり、昨今は札幌を訪れるインバウンドの方にとっても欠かせない存在となっていることから、路面電車を維持、継承していくことは当然ながら、不可欠であると考えます。

そこで質問ですが、現在の職員採用が厳しい状況を踏まえ、交通局として公社に対し、どのような支援を検討しているのか伺います。

●白石事業管理部長 交通局として検討している、公社への支援についてお答えをいたします。

交通局では、施設整備を通じた働きやすい環境整備のほか、公社における職員採用が厳しい状況に鑑みまして、これまでも様々な支援策を講じてきたところでございます。

例えば、公社において追加採用した運転手の養成に柔軟に対応するために、交通局の教習所において臨時カリキュラムを編成して対応してきましたほか、公社と交通局による共同の取組といたしまして、デジタルサイネージでの採用広告の掲載など、新たな取組も実施してきたところでございます。

また、外国人観光客の増加に伴いまして、運賃支払いの対応に非常に時間を要して、運転手に負荷がかかっている状況がございますため、料金収受を早く簡単にできるタッチ決済の導入に要する

経費を令和7年度予算に計上したところでございます。

このほかにも、電車事業所等の全面改築による労働環境の改善や、乗客の乗降介助の軽減に寄与する新型低床車両を引き続き導入していくことによりまして、利便性の向上と運転手の負担軽減を図っていくこととしております。

このようにソフト、ハード両面での取組を通じて、公社における人材の確保と定着に最大限協力するなどして、交通局としても出資者としての責務をしっかりと果たしてまいりたいと考えております。

●あおいひろみ委員 インバウンドの方で、小銭がいくら足りないのか分からず、運転手さんに伝えることに苦労しているのは、私も見たことがあります。タッチ決済等で、スムーズに乗車業務ができることで、運転手のストレスを一つでも減らすことができるといいと思います。

最後に、要望です。

処遇改善や、支援策とともに大事なことは、働く人が十分な休暇が取れ、背景にある家族も一緒に路面電車に誇りを持てるような環境をつくっていくことだと思います。

路面電車は、大正7年から市民の足として親しまれてきた、歴史ある札幌市の財産であります。

これまで多くの人に関わり、通勤、通学、お買い物、観光を安全に目的地まで運んでくれる大切な乗り物であり、先人の知恵がたくさん詰まって、ここまでやってきました。

昨今の人手不足は、大変な状況ではありますが、交通局の知恵を絞って守っていくことを全力で考えていくことを要望して、私の質問を終わります。

●前川隆史委員 私からは2項目、地下鉄の経営状況について、そして交通局の附帯事業について、順次伺っていきたいと思います。

まずは、地下鉄の経営状況について伺いたいと思います。

地下鉄の乗車人員は、令和2年度にコロナ禍で

大幅に落ち込みまして、その後、通勤・通学ですとか観光事業の増などによりまして徐々に増加をして、令和5年度決算では、1日平均乗車人員が59万7,000人まで回復をしております。令和7年度予算の1日平均乗車人員は62万1,000人と、令和元年度の62万人を上回る見込みとなっております。今後さらなる増加が期待できるところでございます。

コロナ禍のときに、乗車人員の質問を何度かさせていただきましたが、その際には、二度とこのコロナ前の水準に戻ることはないという答弁をされておりましたけれども、それはうれしい誤算といえますか、交通局の皆さんの安定した運行に取り組まれている努力が、こうした結果に結びついてるのかなと思うところでもございます。

乗車人員のこうした回復に伴いまして、乗車料収入も順調に伸びまして、令和7年度予算では、436億円と、こちらも令和元年度の415億円を上回る見込みとなっております。

こうした結果、令和5年度には収益的収支で100億円を超える黒字を計上しておりまして、最大で4,000億円を超えていた累積欠損金も2,000億円を下回るなど、今後の経営に明るい兆しが見えてきていると感じるところでもございます。

そこで伺いますが、乗車人員及び乗車料収入についての現状の評価と、今後の見通しについて、どのようにお考えか伺います。

●白石事業管理部長 地下鉄の乗車人員及び乗車料収入の評価と、今後の見通しについてのご質問について、お答えいたします。

まず、乗車人員と乗車料収入の評価でございますけれども、令和7年度予算の1日平均乗車人員と乗車料収入につきましては、令和6年度の決算見込み並みの62万1,000人、436億円を予定しております。これは令和6年3月に改定をいたしました経営計画の推計値を乗車人員で4.3%、乗車料収入で3.1%上回っておりまして、良好な回復状況と言えると考えております。

要因につきましては、コロナ禍の行動制限の解

除による通勤や通学需要の回復に加えて、過去最高を記録しております、訪日外国人旅行者の増加なども影響していると考えているところでございます。

次に、今後の見通しでございます。現時点では、今お答えしたとおり、良好な回復状況である一方で、長期的には札幌市の人口、とりわけ通勤通学需要を支える生産年齢人口の減少に伴って、乗車人員、乗車料収入ともに減少していくものと予想しておりまして、好調な状況であるものの今後は予断を許さない状況ではあると考えております。

●前川隆史委員 続いて、地下鉄事業の借金であります企業債、今後の投資について伺いたいと思います。

地下鉄事業は、建設時に多額の借金が生じる特性がございまして、企業債の残高については、平成6年の東豊線豊水すすきの一福住間の開業に加えて、東西線の琴似一宮の沢の間の建設を行っていた平成10年頃がピークと伺っております。

その後、大幅な人員の削減ですとか、駅の全面委託化等の経営努力によって、収支の改善に努めて、ピークだった平成10年から25年以上経過した現在では、企業債の償還も相当進んでいると、このように思うところでございます。

今後も、企業債の償還が発行を上回り、残高の減少が続けば、約半世紀ぶりに2,000億円を下回ることが見込まれまして、利用者のサービスアップにつながる新たな投資への期待も、膨らんでくるところでございます。

そこで伺いますが、現在の企業債の状況と、今後どのようなことに投資をしていくお考え、予定なのか、伺いたいと思います。

●白石事業管理部長 企業債の状況と、今後の投資についてお答えをいたします。

まず、企業債の状況でございますが、委員の見込みのとおり、企業債全体の残高につきましては、平成10年度の5,170億円をピークに、令和5年度決算では2,112億円まで減少いたしまして、

当面は減少基調が続く見込みでございます。

一方で、老朽化した施設、車両の更新ですとか、今工事を行っております南北線さっぽろ駅のホーム増設などの大型事業が続いていくこと、またコロナ禍におきまして、資金不足に着目をして発行いたしました特別減収対策企業債、こちらの残高がまだ179億円残っておりまして、こちらの償還を控えておりますことから、企業債の残高については、将来的に過度な負担が残らないように、注視していくことが必要と認識しております。

続きまして、今後の投資についてでございます。開業して50年以上が経過する南北線の車両基地ですとか、こちらの更新やシェルターの耐震化をはじめ、安全、安心を維持するための投資に、まずは最大限注力してまいりたいと考えております。

加えて、サービスアップですとか、新技術に対応するために、新たな乗車システムの導入や、駅業務の省力化など、経営の効率化とお客様の利便性向上が期待できる投資にも、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

●前川隆史委員 いろいろ今後、お金のかかることもたくさんあるようでございますけれども、とはいえ企業債2,000億円が下回る瞬間も少し見えてきたということで、そういう時代が来るとは思っておりませんでしたけれども、少しうれしく思っているところでございます。しっかりまた今後の経営力の強化に向けて取り組んでいただきたいと、このように思うところでございます。

では、次の質問に移りたいと思います。

交通局の附帯事業について、伺いたいと思います。

まずは、附帯事業の中でも特に収入構成比の高い、広告事業について伺いたいと思います。

これからの少子高齢化や環境意識の高まりに伴いまして、本市の地下鉄事業のサービスを維持していくことは、今後ますます重要性が高まってまいります。その中で、この附帯事業については、

長期的には減少が見込まれる乗車料収入を補う収入源として重要でございまして、我が会派では事業の取組状況ですとか、進捗について継続的にやり取りをさせていただいてまいりました。

特に附帯収入のうち大きな割合を占める広告料収入について、これまでも委員会質疑をはじめ、あらゆる機会を通じて、取組の強化を訴えさせていただいてまいりました。

さきの決算特別委員会で、我が会派から広告事業の新しい取組である副駅名看板の広告の販売について質問を行っていただきまして、令和6年度募集分の5駅全てに申込みがあったとの答弁があり、その後、全ての設置があったとも承知しております。

また、それ以前の委員会においては、特にデジタルサイネージの販売状況について質問を行いまして、令和5年度決算では、デジタルサイネージの広告料収入が初めて1億円を超えたという、好調な収入状況であるとのこと報告、ご答弁もいただいたところもございます。

本州、特に首都圏においては、駅や車両での広告が、ほとんどデジタル化している状況を考えますと、本市においても広告料収入の増収を図るべく、デジタルサイネージの拡大について、さらに検討を進めていかなきゃいけないのではないかと、このように思うところでございます。

そこで伺いますが、令和7年度の副駅名看板広告の取組、それとデジタルサイネージの今後の展開について、お伺いしたいと思います。

●白石事業管理部長 広告事業についてのご質問いただきました、副駅名看板広告の取組とデジタルサイネージの今後の展開について、お答えをいたします。

広告ですとか、駅ナカ事業などの附帯事業は交通局が持つ資産を有効に活用して、収入に結びつけることが可能でありますことから、市営交通の経営上、大変重要であると考えております。

まず、副駅名看板広告につきましては、令和7年度は対象駅を10駅程度拡大し、令和7年6月と

12月掲出開始分の2期に分けて、販売を行う予定としております。

このうち、現在、令和7年6月掲出開始分の7駅の募集を既にしておりまして、2月末までの事前審査で、既に5駅のお問合せをいただいております。今後、今月末まで受け付けを行っているところでございますので、注視してまいりたいと考えております。

副駅名看板広告は、広告主さんから大変好評でありますことから、引き続き対象駅の拡大を検討するほか、情報発信を着実に行って販売促進につなげてまいりたいと考えております。

次に、デジタルサイネージの今後の展開についてでございますが、デジタルサイネージは一定の初期投資や運用費用が必要なことから、費用対効果が見込める場合は増設を検討しているところでございます。

今後の増設につきましては、現在、工事を行っている南北線さっぽろ駅のホーム拡張工事に合わせて改修される地下1階のコンコースに、令和9年度に設置をする予定でございまして、現在、関係部署と調整を行っているところでございます。

また、令和7年度には大通駅のデジタルサイネージ、SAPPORO SNOW VISIONですけれども、こちらを設置して10年を迎えますことから、こちらのキャンペーンも予定しております。ハードソフト両面で増収に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

●前川隆史委員 副駅名については、今年度、10駅拡大したいと、このようなお話でございました。2期に分けて募集していきたいと、こんなお話でございます。

また、デジタルサイネージも、さっぽろ駅の地下1階に追加される考えだと、あと令和9年度にも、またいろいろ思惑がある様子でございますので、しっかりお願いしたいと思います。しっかりコロナが収束して、広告料収入も回復傾向にありますので、新しい取組に果敢にチャレンジしていただきたいと、このように思います。

次に、駅ナカ事業について伺いたいと思います。

交通局では、令和6年度においては、駅構内の空きスペースの有効活用のため、プリンの専門店ですとか、お弁当屋さんをはじめとした店舗や、自動販売機の設置に加えて、ワゴン型販売区画の誘致の促進を行っておりまして、出店につながっているようでございます。

ワゴン型売店につきましては、昨年の決算特別委員会において質問させていただいて、賃料の4割減額ですとか、出店を行う際の最低期間を1週間に緩和した出店キャンペーンの実施によりまして、10件を超える出店があったとのことでございました。

自動販売機については、新たに飲料以外の、サンドイッチや食品を販売する自動販売機を複数駅に設置して、SNSでも話題になったと伺っているところでございます。

そこで伺いますが、飲料以外の自動販売機の設置状況と今後の展開について、お伺いしたいと思います。

●白石事業管理部長 飲料以外の自動販売機について、お答えをいたします。

飲料以外の自動販売機は、昨年11月から今年3月までの間、サンドイッチなどの食品の自動販売機を3駅各1か所に設置をしております、売上は好調と聞いております。

新たな自動販売機の設置情報は、交通局の公式Xで発信をしておりますけれども、南郷18丁目駅のサンドイッチ自動販売機の設置の投稿を行った際には、そのXで7万件以上の閲覧があるなど、一定の注目を得ているところでございます。

設置にかかる費用が高額で、かつ販売員の常駐が必要な店舗の出店と比較しまして、自動販売機の展開は、設置への敷居が低いことが利点であることに加えて、中小事業者の方の出店機会の創出ですとか、飲料販売に限らずに、多様な商品の販売が可能となっていると考えております。

今後とも、多くの駅で、多様な種類の自動販売

機の設置につながりますよう、引き続き、事業者に働きかけるなどしまして、増収に向けた取組を進めてまいりたいと考えております。

●前川隆史委員 南郷18丁目駅に設置したものをXで報告したら、7万件ですか。私のXが20件ぐらいなので、どれほど注目されているかと肌身で感じるわけでございますけれども。でも、やはりこの人流のあるところに、こうした人手のかからない販売方法でやっていくというのは、交通局の一つの強みであると思いますので、ぜひ今後もしっかりやっていただきたいなど、このように思うところでございます。

ともあれ、この地下鉄駅構内は、繰り返しのようになりますけれども、人が非常に多く集まりますので、この優位性を十分に発揮していただきたいと思います。

これまでも稼ぐ力、石川副市長とも何度も稼ぐ、稼ぐという、金もうけの話ばかり、繰り返してまいりましたけれども、稼げるということは、やはりこの持続可能な地下鉄になっていくということでもあると思いますので、その点にしっかり今後も力を入れていただいて、公営企業とは思えないような、民間企業に限りなく近い、攻めの経営をしていただくことをお願いして、私の質問を終わります。

●丸山秀樹委員 私からは、交通局におけるタッチ決済の導入についてと、交通局本局庁舎及び教習場の大規模改修について、この2点について質問をさせていただきたいと思います。

最初に、交通局におけるタッチ決済の導入についてから、質問させていただきます。

地下鉄におけるタッチ決済による乗車サービスの実証実験についてから、質問させていただきます。

私は令和5年12月11日、経済観光委員会におきまして、この地下鉄におけるクレジットカード等を用いたタッチ決済による乗車サービスについて、質問をさせていただいたところでございます。

その中で、タッチ決済などの乗車方法は、インバウンドをはじめとする利用者の利便性向上や、地下鉄の利用促進にもつながると考えており、その導入の必要性について認識しているという答弁をいただいたところでございます。

また、そのときの委員会では、札幌市が設置しております札幌DXラボに対する企業提案があったというようなお話もございましたし、デジタル戦略推進局とも連携し、そこで得た情報をしっかり反映させていただくとともに、タッチ決済に係る実証実験の実施時期や規模など、具体的な検討を始めたいとの答弁もいただいたところでございました。

その後、昨年6月には本市地下鉄において、今年の春にタッチ決済による乗車サービス実証実験を開始するということが発表されておりました、全国的には、昨年4月に福岡市営と神戸市営地下鉄が本格導入を、また12月には横浜市営地下鉄と都営地下鉄線で実証実験を始めており、公営地下鉄において、タッチ決済の導入や実証実験を行う事業者が増えているところでございます。

そこで質問であります、本市地下鉄の実証実験の内容、開始時期及び期待する効果について伺いをしたいと思います。

●白石事業管理部長 本市地下鉄のタッチ決済の実証実験の内容と開始時期、期待する効果につきましてお答えをいたします。

まず、実証実験の内容につきましては、地下鉄全駅の全改札口、計93か所の1通路に専用のリーダーを設置しまして、タッチ決済対応のクレジットカードなどで、地下鉄の乗車サービスを提供するものでございます。

専用リーダーについては、荷物の多い観光客の方ですとか、車椅子の方にも配慮して、通路幅が広い改札機に優先して、各駅順次設置を進めております。

サービス開始は4月下旬を予定しておりますが、開始日や提供サービスの詳細につきましては、現在、関係者と最終調整を行っているところ

でございまして、開始日近くに周知をさせていただく予定でございます。

次に、期待する効果でございますが、本サービスの導入によって、インバウンドの方などの観光客の利便性向上や、切符購入の減少に伴う駅員の問合せ対応の負担軽減などの効果も期待できるところでございます。

本実証実験によって、タッチ決済の利用者数やその推移、乗降した駅の頻度などについて分析を行って、本格導入について、具体的に検討してまいりたいと考えております。

●丸山秀樹委員 全46駅で93か所というお話がございました。4月下旬を目指すというお話であったというふうに思います。

続いてですが、今度は路面電車におきますタッチ決済についても、ちょっと伺いたいと思います。

今、この地下鉄におけるタッチ決済による乗車サービスについては、実証実験で検証した上で本格導入を図っていくというお話でございましたが、先月、日本政府観光局が、1月の訪日外国客数が約378万人になったと、過去最高で大幅に更新したという報道があったところであります。

今後、観光などによる来札客が増加していくことが考えられ、このタッチ決済などのキャッシュレス決済のニーズは高まっていくものというふうに考えます。まずは、タッチ決済のこの実証実験の実施によって、その利用状況を、先ほど検証していくというお話がありましたけども、しっかり本格導入に向けて進めていただければと思うところであります。

次に、この路面電車のことですが、札幌市令和7年度軌道整備事業予算に、路面電車のタッチ決済等に係る改修の予算が計上をされているところでございます。

路面電車の沿線には、札幌市の夜景を楽しむことができる人気の観光スポットとして、藻岩山ロープウェイがあり、インバウンドをはじめとした多くの観光客が、路面電車を利用しており、利

便性の向上によるさらなる需要喚起が期待できるものと考えます。ついては、この路面電車においても、タッチ決済による乗車サービスの必要性は高いものと考えております。

また、全国を見ても、令和4年度の鹿児島市電と熊本市電に加えて、先日、長崎の路面電車でも、令和7年度にタッチ決済を導入するとの報道があり、この路面電車においても、タッチ決済を導入する事業者は増えてきているところであります。

そこで質問ですが、このたびの路面電車のタッチ決済に係る予算について、どのような実施内容であるのかお伺いいたします。

●白石事業管理部長 路面電車のタッチ決済に係る予算の実施内容につきまして、お答えをいたします。

路面電車の整備につきましては、交通局が担っておりますことから、タッチ決済の導入に向けて、路面電車全車両の専用リーダーの設置費用を令和7年度予算に計上しまして、タッチ決済対応のクレジットカードなどで決済する乗車サービスを提供する予定でございます。

機器の設置につきましては、令和7年度中に行いまして、タッチ決済を使った具体的な乗車サービス内容ですとか、実施時期につきましては、運送事業者であります札幌市交通事業振興公社と、検討を進めていく予定をしております。

路面電車においては、外国人観光客が現金の取扱いにやはり不慣れだということもございまして、運賃を支払う際にも降車に時間を要することが多くて、混雑の一因にもなっておりますことから、タッチ決済の導入によって、スムーズな乗降が図られて、利便性が向上いたしますとともに、乗務員の負担軽減や、路面電車の混雑緩和も期待できているところでございます。

●丸山秀樹委員 今の答弁で、路面電車についても、令和7年度中に専用リーダーというお話をいただきました。

インバウンドなどの観光客の方々の降車がス

ムーズに行われるということは、乗降時の混雑緩和にもつながり、ふだんから、この路面電車を利用されている沿線の住民の方々の利便性の向上も図られるものと考えます。

また、現金払いが少なくなると、降車時の対応時間が短縮して、路面電車の乗務員の負担軽減も見込まれると考えられますので、できるだけ早い時期に、このタッチ決済の導入の準備を進めていただくことを、求めさせていただきたいというように思います。

また、要望になりますが、先ほどの質疑にも少し出ておりましたこのQR事業につきましては、私も令和5年12月の経済観光委員会で取り上げて、要望をさせていただいたところであります。

このQRコードの使用のほかに、大阪、熊本でも顔パス認証の実証実験をスタートさせたという事業者もいることについても、触れさせてもいただきました。

また、さらに最近は、GPSによる位置情報、それを基にウォークスルー改札というものについても検討している事業者もございます。

こういうことにつきましては、やはりこれまで以上に、事業者の動きに対してアンテナを張っていく必要があるものというように考えるところであります。

そうした意味では、どうか現場をよく知っていらっしゃる交通局の職員が、やはり現地へ行って、現地で直に視察をして、その情報収集をしっかりと行っていくこと、このことをまた改めて訴えさせていただきたい、求めさせていただきたいということを申し上げさせていただきまして、次の質問に移らせていただきたいと思います。

次は、交通局本局庁舎及び教習所の大規模改修について、質問をさせていただきます。

交通局は、市民生活にとって欠くことのできない、市営交通の運営という大変重要な役割を担っており、その中核となる、厚別区大谷地にあります本局庁舎は、昭和57年、1982年の建築で、既に40年以上を経過しており、長年にわたり使用され

てきた建物でございます。

また、地下鉄運転手の養成を行う教習所は、同じ敷地内の本局庁舎に隣接しており、同じく昭和57年、1982年に建築されたものと伺っております。

しかしながら、この本局庁舎及び教習所については、近年、老朽化に伴う設備等の不具合が課題となっているということを、先日伺うことができました。長期的な視点で施設機能を維持していくためには、現状を正確に把握し、必要な対策を講じていくことが求められると考えます。

そこで質問ですが、交通局本局庁舎及び教習所の老朽化について、具体的にどのような不具合が生じているのかを、まず伺いたいと思います。

●白石事業管理部長 交通局本局庁舎及び教習所の老朽化に伴って生じている不具合について、お答えをいたします。

交通局本局庁舎及び教習所には、交通局職員、現在、200名が勤務しているほか、社会福祉協議会や東部市税事務所など、複数のテナントが入居しております。

建物の耐震性能には問題はないものの、新線建設後の厳しい経営状況による経営健全化を行ってまいりました結果、運行に関わる施設改修を優先して、庁舎の改修を先送りしてきたため、設備系を中心に、老朽化が進んでいる状況でございます。

具体的には、空調設備の故障によって、風量調整ができずに、室温管理に支障が生じているほか、過去には、冷暖房設備が故障して、スポットクーラーや灯油ストーブを各階に設置するなどして、対応してきたところでございます。

また、故障により、給湯設備の運用を今現在、停止しておりますため、小型電気温水器を庁舎内各所に設置いたしまして対応しているほか、排水管の閉塞によって、トイレづまりも頻発しているなど、抜本的な改修が必要な状況となっております。

●丸山秀樹委員 様々、交通局には言ってきた

ところもありますけれども、ここまでひどい状況だったのかというのが正直なところでございまして、本当に冷房もスポットクーラーであったり、給湯も使えないので、コロナ禍では本当大変だったと思うんですけれども、小型温水器を導入させて何とかしのいでいたとか、トイレの排水が詰まっているという大変厳しい状況、執務環境の改善が求められるという状況にあったということを伺うことができたところであります。

今後、この設備の維持管理にかかる負担は、さらに増していき、業務遂行に重大な支障が生じるという懸念も否定できない、こうした状況にあったと考えます。

こうした現状を踏まえて、交通局としては本局庁舎及び教習所の大規模改修を進めるということになったということを認識します。

この大規模改修に係る経費については、令和7年度の予算において、基本実施設計に係る経費として1億3,000万円が計上されているものと承知をしております。

昨今、人手不足による人件費の高騰や資材価格の高騰が続いているところでありますが、工事費を含めた現時点での事業費を交通局ではどの程度で見込んでいるのか、お伺いをいたします。

●白石事業管理部長 大規模改修に係る事業費について、お答えをいたします。

このたびの大規模改修は、建物の耐用年数を80年程度と想定をして、設備系を中心とした抜本的な改修となりますことから、事業費についても相応の費用が見込まれております。

具体的には、基本実施設計に係る経費として、令和7年度予算に計上しております1億3,000万円に加えて、令和8年度以降の建築及び設備工事に係る経費として、83億円程度を想定しておりますことから、現時点での事業費は、合わせて約85億円を見込んでおります。

この事業費については、昨今の物価上昇率を加味しておりますけれども、令和6年12月から着手済みの基本設計業務におきまして、庁舎の現状、

現況を整理して、改修項目を詳細に検討していく中で、さらに精査してまいりたいと考えております。

●丸山秀樹委員 想定している事業費は、現時点で約85億円ということでありましたが、やはり近年の物価上昇を考えると、85億円では収まらない可能性も考えられるのではないかと思うところがあります。

いずれにいたしましても、大規模な改修工事であり、工事やそれに向けた準備に、相当な時間も要するものと考えます。

先ほどご答弁をいただいたとおり、多くのテナントも入店しているということを踏まえたと、このような大規模かつ長期間の改修事業を、適時適切に実施していくためには、事業スケジュールが非常に重要であると考えます。

そこで質問ですが、大規模改修に係る今後のスケジュールはどのようになっているのか、お伺いをいたします。

●白石事業管理部長 大規模改修に係る今後のスケジュールにつきまして、お答えをいたします。

現在、実施中の基本設計に引き続いて、実施設計を令和8年3月頃までに完了して、本格的な改修工事を令和8年夏頃からの2年間で実施いたします。入居しております各テナント様につきましては、改修工事に入る前の令和8年3月までをめぐりに、それぞれ一時移転をしていただく予定でございます。

また、交通局につきましても、令和8年6月下旬から7月上旬頃に、最近まで中央区役所が入居しておりました大通西2丁目ビルへ一時移転する予定でございます。竣工までの2年間は、この大通西2丁目ビルで勤務をして、改修工事完了後は、大谷地へ再び移転する予定でございます。

なお、一時移転する各テナント様につきましても、全て再入居していただく予定であると伺っております。

●丸山秀樹委員 令和8年6月から、中央区の仮庁舎になっておりました大通西2丁目ビルに2年間ほどいると。令和10年の夏頃には竣工して、また大谷地に戻ってくるというお話だったというように思います。

最後に要望させていただきますが、私もよく交通局の前は通っておりますが、外から見るのと、中は随分様子が違うなということを、改めて今回の質問の中でも理解させていただきましたし、これまで本当に大変な環境の中で、職員の皆さんがよく頑張ってこられたものだというふうに思います。

今回の大規模改修を機に、職員の皆さんがその能力を十分発揮できるような、適切な執務環境を整えていただきたい、このように申し上げるところであります。

また、通常業務への影響、これもやはり懸念されるところでありますので、こうした影響が生じないように、事業スケジュールについてはしっかり管理し進めていただいて、移転してから2年後となります令和10年夏には、改修されました厚別大谷地に、元気に戻ってきていただきますことを求めて、私の質問を終わります。

●脇元繁之委員 私から、地下鉄の乗車料収入の状況、交通事業の経営強化策、それと地下鉄駅構内のスロープ設置の大きく3点について、お伺いさせていただきます。

まず最初に、乗車料収入に関してであります。

昨年の決算特別委員会場で、令和5年度における市営地下鉄3路線の乗車料収入についてお尋ねしたところ、423億円と、前年度の385億円より38億円、率にして9.9パーセントという大きな伸びを示したとのことでした。

その理由としては、新型コロナウイルス感染症の5類への移行をはじめ、外国人観光客の増加、さらにはSAPICAポイントの見直し効果もあるとのことでした。

この増加傾向を受けつつも、令和6年度予算では1日平均の輸送人員を59万6,000人と設定した

上、乗車料収入については前年度決算並みの約424億円と、やや控え目に見込んでいるところがあります。

先ほども、前川委員の質疑にもありましたけれども、令和7年度予算では輸送人員を対前年度予算比で4.3パーセント増の62万1,000人を見込み、乗車料収入は3パーセント増の436億円としております。予算対比で、12億5,100万の増加ですから、決して小さい数字ではありません。

このことからすると、令和6年度も順調に業績を伸ばしているのではないかと推察しているところでもあります。

そこで質問です。令和6年度もかなり経過しておりますので、地下鉄3線の路線別輸送人員と乗車料収入の現段階での見込みを、まず教えていただきたいと思います。

●白石事業管理部長 地下鉄3線の輸送人員と、乗車料収入につきましてお答えをいたします。

まず、地下鉄3線の令和6年4月から、現在集計ができております12月までの9か月分になりますけれども、こちらの1日平均輸送人員は、南北線が23万人で前年同期間比6.7パーセントの増、東西線が24万6,000人で5.2パーセントの増、東豊線が14万6,000人で5.5パーセントの増となっております。

次に、乗車料収入についても、こちらも同様の傾向でございまして、令和6年4月から12月まで9か月分の累計で、南北線が111億円で前年同期間比6.5パーセントの増、東西線が145億円で5.0パーセントの増、東豊線が74億円で5.2パーセントの増となっております。

1月以降も同様の傾向が続けば、輸送人員、乗車料収入ともに、前年度比5パーセント前後の増加となり、令和6年度予算は上回る見込みでございます。

●脇元繁之委員 今、昨年12月までの数値を教えてくださいましたが、地下鉄3線とも、輸送人員は5パーセントから6パーセントの増加、そし

て乗車料収入も、これに比例するような形で伸びていることが分かりました。順調に推移すれば、予算を上回ることも期待できるということですので、大変喜ばしい傾向だと、そういうふうに思っております。

そこで、もう少し細かいところをお伺いしたいのですが、一昨年の12月以来、市内のバス事業者が深刻な運転手不足を受けて、減便や路線の見直しをせざるを得なくなり、都心直行バスを地下鉄駅などに接続するフィーダー輸送に切り替えたという経緯がございます。

このバス路線の減便や、フィーダー輸送への転換を含む路線の見直しは、市民にとって不便さや運賃の負担感が増すこととなりますので、決して好ましい傾向とは言えませんが、地下鉄事業にとっては、乗り継ぎ客が増えて、収入面については追い風となった側面もあるのではないかと推察するところでもあります。

そこで質問です。このフィーダー輸送への転換による地下鉄事業への影響を、交通局としてはどのように捉えているのか。福住駅や麻生駅など、状況も含めてお伺いしたいと思います。

●白石事業管理部長 バスのフィーダー化の影響につきまして、お答えをいたします。

一部バスの都心への直行の取止めによるバスのフィーダー化でございますが、開始となった令和5年12月から令和6年11月までの1年間におきます地下鉄全線の輸送人員は、前年同期間比で6.5パーセントの増となっておりますところ、フィーダー化する路線の多い、例えば福住駅については11.0パーセントの増となっております、全線の増加率を超えている状況でございます。

一方、福住駅と類似の条件であります麻生、平岸、美園駅の増加率につきましては、全線の増加率と同等またはそれを下回る水準となっております。

乗車人員の増加要因には、コロナ禍からの回復に加えまして、降雪の状況ですとか、あと近隣施設の開催イベントによる変動もありますことか

ら、一概になかなか、推計が難しいところではございますが、特定の駅では一定程度フィーダー化の影響もあるものと認識をしております。

●脇元繁之委員 このところの地下鉄の輸送人員が増加しているのは、やはりバス移送のフィーダー化が、一定程度影響しているものと受け止めているとの答弁でございました。

先ほども申し上げましたように、バス路線を地下鉄駅に接続させるフィーダー輸送については、地下鉄事業には追い風となっても、一方でバス事業者の収入が減る要因となりますので、常々、公共交通、とりわけバス路線の維持確保を訴えている私としては、正直、複雑な心境にならざるを得ないところでありますが、それはそれとして、引き続き、収入の安定的な確保に努めていただきたいと、そのことを求めて、次の質問に移ります。

質問の大きな2点目は、交通事業の経営強化策についてであります。

交通局では、令和7年度における交通事業の経営強化策として、将来にわたって安全な輸送サービスを提供するため、乗車料収入だけではなく、附帯事業収入を含めた財源の確保や経費節減に取り組むということを、打ち出しておられます。

その交通事業に係る附帯事業収入としては、現在、車内広告や駅広告を中心とした広告料収入がメインとなっております。その一方で、軌道事業、路面電車事業などの運行を担っている札幌市交通事業振興公社では、地下鉄駅に設置されているコインロッカーの管理運営や、パークアンドライド駐車場の管理運営など、以前、交通局本体が附帯事業として担っていた事業を引き継いで、今日に至っているところであります。

そこで質問です。このうち、地下鉄の広告事業については、広告媒体がスマートフォンなどに移行しがちなことが影響して、やや苦戦していると伺っておりますが、現状どのような取組を展開しておられるのか、お伺いします。

●白石事業管理部長 広告事業の現状の取組について、お答えをいたします。

広告料収入は、令和7年度予算で約12億円と、附帯事業収入全体の約4割を占める重要な収入でございます。

委員ご指摘のとおり、スマートフォン利用者などの増加などに伴いまして、車内の広告は落ち込んでおります一方、デジタルサイネージなどの施設広告が伸びておりまして、広告料収入全体を支えているような状況でございます。

令和6年度の販売促進の取組といたしましては、車内の窓上ポスターの掲出枚数や掲出期間を2倍とするなどの、車内・施設で5種類の販売促進キャンペーンを実施したところ、キャンペーンでの申込みが2,000万円以上の収入となりましたことから、一定の効果があったものと考えております。

令和7年度は、この好調でありました令和6年度に実施した車内広告販売促進キャンペーンに、さらに中吊りポスターの販促企画などを追加するなどしまして、地下鉄広告の新規掲出促進や収入の増加に、努めてまいりたいと考えております。

●脇元繁之委員 広告料収入は、まさに今ご答弁いただいたとおり、重要な収入であるわけですので、特に落ち込んでいる車内広告については、引き続き、売上アップに努めていただきますようお願いします。

もう一点です。

先ほど、地下鉄駅構内におけるコインロッカー事業について触れさせていただきました。この事業については、外郭団体の交通事業振興公社が管理運営を担っておりますが、近年、大きなスーツケースを抱えた外国人観光客が、路線バスのみならず、地下鉄を利用されている場合も多く見受けられるようになってまいりました。

コインロッカーには、大きさが小・大・特大の3種類があるとのことでした。これは観光MICE部門の担当者に伺った話ですが、さっぽろ駅などにおける特大のコインロッカーは、外国人観光客にかなり使われているということでした。

こうした状況を耳にしますと、旅行者の利便性

向上やオーバーツーリズム対策の観点からも、交通局と公社が一体となって、さっぽろ駅や大通駅、すすきの駅などの地下鉄主要駅でコインロッカーの大型化、併せて増設をもっと進めるべきだと思う次第であります。

そこで質問です。そのことが、ひいては地下鉄乗車人員の増、乗車料収入の増にも寄与することになるのではないかと思います、ご見解をお聞かせください。

●白石事業管理部長 コインロッカーの大型化につきまして、お答えをさせていただきます。

地下鉄のコインロッカーは、旅客の利便性向上に加えまして、交通局の使用料収入、こちらの確保もできますことから、交通局が行政財産使用許可を行って、委員のご質問にもありましたとおり、札幌市交通事業振興公社が収益事業として全駅を一体的に実施しているものでございます。

公社では、コインロッカーの利用状況を調査いたしまして、設置や大型化を既に検討しておりまして、昨今の観光客増加を踏まえて、直近の2年間で南北線すすきの駅やさっぽろ駅にて、大型のコインロッカーを55口、増設したところでございます。

外国人観光客が多く訪れる駅では、コインロッカーの回転率が高い傾向にありますことから、駅に空きスペースがあれば、積極的に増設を検討する一方で、旅客の動線上、どうしてもスペースに制限がある駅につきましては、更新の際に大型化をしていくなど、公社と連携して対応してまいりたいと考えております。

●脇元繁之委員 空きスペースがある駅については、積極的に公社と連携して対応していくということでありました。

繰り返しになりますが、オーバーツーリズム対策と地下鉄の乗車人員、乗車料収入の増という観点から、回転率の問題もあるでしょうけれども、可能な限り、大型コインロッカーの増設に努めていただきたい。

市民のために、先ほども前川委員からもありま

したけど、稼げるところは貪欲に稼いでいきたい、そんなふうに私も思っておりますので、そのことを強く要望させていただきたいと思います。

最後の質問となりますが、地下鉄駅構内のスロープ設置について、お伺いしたいと思います。

本年度から、交通局では、国土交通省が示すバリアフリー整備ガイドラインに基づいて、地下鉄駅ホームと車両との段差と隙間を縮小するためのスロープ設置工事に取り組んでおられます。

計画では、今年度は東豊線の4駅で、来年度はさっぽろ駅と大通駅をはじめ、地下鉄3線の24駅で、そして、令和8年度に残りの21駅で工事を実施し、全駅で設置完了させたいとのことでした。

ちなみに、これは今年度の4駅の設置以外は、残りの駅への設置時期には計画がなかったため、昨年の特別委員会にて、石川副市長に強く要望させていただいたところ、限られた予算計画の中、今年度と合わせ、3か年で全ての地下鉄駅に設置することとなりました。

石川副市長と、ご尽力いただいた交通局の関係者の皆様に、本当に迅速に対応していただいたと、この場をお借りして感謝を申し上げたいと思います。

実際に、東豊線のスロープ設置駅を見させていただきました。東豊線は、各車両に車椅子スペースがありますし、4両編成ですので、4か所にスロープが設置されていましたが、計画段階の資料で見せてもらっていたスロープの段差と比べ、意外とフラットで、車椅子の人やベビーカーなど、スムーズに乗り降りできるのかなと、そんなふうに疑問に思った次第であります。

そこでお伺いいたします。一番最初に開業した南北線は、車両とホームとの段差が大きいとしておりますが、東豊線レベルのフラットなスロープで、果たして大丈夫なのかと思った次第ですが、東豊線、南北線、東西線で段差や隙間の縮小方法に違いがあるのかどうかについて、教えてください。

●山田高速電車部長 東豊線、南北線、東西線

の段差や隙間の縮小方法の違いについて、お答えいたします。

国土交通省が示すバリアフリー整備ガイドラインでは、車椅子を利用される方が駅員の介助なしに、列車に単独で乗降しやすい環境とすることを目的に、車両とホームの段差につきましては30ミリメートル以内、隙間につきましては直線部は70ミリメートル以内、湾曲部ではできる限り小さくするよう基準が設けられたところでございます。

札幌市営地下鉄につきましては、建設時期や車両形式の違いによりまして南北線、東西線、東豊線で、ホームと車両の段差等が異なる状況でございます。

こうしたことから、今後の設置に当たりましては、スロープの傾斜を変えるなど、国の基準に適合させつつ、利用者が円滑に乗り降りしやすいよう配慮してまいりたいと考えているところでございます。

●脇元繁之委員 やはり建設時期や車両形式の違いによって、3線でホームと車両の隙間は異なるということですが、これも傾斜を変えるなどして、しっかりと基準に適合させていただけるということでありました。よろしくお願いいたします。

これまで、車椅子利用者に対しては、駅員が車両とホームとの間に板を設置して、駅員が乗り降りを手助けする形で対応してきました。

そこで、東豊線の駅員に、スロープ設置によって業務の負担が軽くなったのかどうかを、ちょっと尋ねてみました。これまでとあまり対応は変わらないとの返事が返ってきて、意外と思いました。

そこで質問であります。せっかくスロープが設置されたのに、業務負担はあまり変わらないということでしたが、どのような事情があるのか教えていただきたいと思います。

●山田高速電車部長 駅員の業務負担について、お答えいたします。

委員ご指摘のとおり、現行、車椅子を利用され

る方が地下鉄をご利用される際は、車両とホームに段差や隙間がありますことから、転倒などの事故防止のため、駅員により乗降の介助を行っております。

スロープの設置につきましては、今年度、東豊線4駅に設置いたしまして、その後、令和8年度までに全駅に設置が完了する予定のため、それまでの間、乗車駅でスロープの設置が完了しておりますが、降車駅ではスロープの設置がされていないということが、生じる場合がございます。

こうした状況から、車椅子を利用される方が単独で乗降して転倒することのないよう、令和8年度に全駅にスロープが設置されるまでは、これまで同様に、駅員に申出をしていただきまして、乗降の介助をさせていただきたく考えております。

なお、スロープが全駅に設置された後でございますが、申出がございましたら駅員による介助の対応は、継続してまいりたいと考えているところでございます。

●脇元繁之委員 確かにスロープができたからといって、それで事故が発生しないとは限りませんので、そこら辺は、駅員の皆さんにちょっと力を借りて、まずは安全第一と、事故のないようにということで、これからも申入れがあれば、申出がなくても、見ていてもし介助が必要であればお手伝いをさせていただくような形で、まずはけがないようにということでお願いをいたします。

駅構内におけるスロープの設置は好ましいことです。車椅子利用者をはじめ市民への周知を図るべきと思いますが、乗車駅と降車駅の双方にスロープが設置されていれば問題ないけれども、まだ部分的にしか設置されていない状況では、従来の駅員対応をせざるを得ず、なかなか声高にスロープができましたよとは言えない事情もあるのかなとも今、思いました。

交通局にお聞きしたところ、スロープ設置に当たっては、昨年4月と5月に入札を実施しようとしたところ、業者が来なかったため、入札不調に陥り、再々度の入札でようやく受注業者が決ま

り、その影響もあって工事開始が大幅に遅れたとのことでありました。資材費や人件費の高騰がその背景にあると思われますが、設計段階や発注時期の工夫などによって、令和8年度的全駅スロープ設置完了を目指して頑張っていたきたい、そのことを強く求めて、私からの質問は終わります。

●かんの太一委員長 以上で、軌道整備事業会計及び高速電車事業会計の質疑を終了いたします。

ここで、およそ20分間、委員会を休憩いたします。

休 憩 午後2時51分

再 開 午後3時15分

●かんの太一委員長 委員会を再開いたします。

次に、第2款 総務費 第2項 市民生活費のうち、スポーツ局関係分の質疑を行います。

●山田一郎委員 私からは、大倉山ジャンプ競技場等改修事業について、また、ウインタースポーツシティの実現に向けた今後の展望について伺います。

まず、大倉山と宮の森ジャンプ競技場の改修について、我が会派では令和6年第4回定例市議会の代表質問において、今後の進め方などについて質問したところ、大倉山でのノーマルヒル併設に向け、環境保全対策の検討を進めつつ、ラージヒルについては2028年の公認期限に向け、令和7年度より設計に着手するとの答弁があったところがあります。このたび提出された予算案においても、ラージヒルに係る調査設計費が計上されているところでもあります。

これは、新たな大倉山へのリニューアルに向けて着実に進んでいるものと受け止め、我が会派としても期待を寄せているところでもあります。

そこで、このラージヒルの着手に当たって、公共工事としての品質確保の観点から伺います。

日本国内で、国際競技規則に適合するジャンプ競技場の工事としては、過去の大倉山のほか、1998年冬季五輪の舞台となった長野県白馬、毎年女子ワールドカップの開催地となっている山形県蔵王など、非常に例が少ない状況であります。

また、今回のラージヒル改修は2028年までという期限が区切られている中で、世界水準のジャンプ台を確実に完成させなければならないという、時間的な制約がつくことから、非常に難易度の高い工事になるものと思われます。いかにして公共工事としての品質を担保していくか、幅広い検討が必要であると考えます。

そこで質問ですが、こうした難易度が高い工事を期限内に確実に完成させ、さらには高い品質を担保していくためにどのような対策を考えられているのか伺います。

●久米田施設整備担当部長 大倉山ジャンプ競技場改修に関しまして、難易度の高い工事の品質の担保についてお答えいたします。

このたびのラージヒル改修に当たりましては、工期的な期限があることや、事例の少ないジャンプ競技場という特殊施設であることに加えまして、競技利用への影響を最小限に抑えつつ、急傾斜かつ狭い敷地内での施工となるなど、非常に厳しい施工条件下での工事になると認識しております。

このため、工事の発注方法として、今後行う実施設計と並行して、施工候補者から技術提案を求め、その内容を設計に反映させていくECI方式を国などでの先行導入の事例を踏まえ、札幌市として初めて適用を検討しております。

これにより、施工者独自の高度で専門的なノウハウを設計段階から最大限活用し、このたびの難易度の高いジャンプ競技場の工事のリスク軽減、工期短縮、コスト縮減など、高い品質での設計施工を担保してまいりたいと考えております。

●山田一郎委員 ただいまの答弁ではECI方式、札幌市では、新しい初めての取組ということでありました。先ほど質問でもありましたが、

2028年までに完成させなきゃいけない。ちょうど最近のニュースでは、2038年で、新幹線が遅れたとすごい札幌の市民の方ががっかりするようなものもありまして、やはり決まったところから後ろに下がってしまうと、どうしても落胆が防げないというところもありますので、十分に国の事例等、研究検証の上に効果が十分発揮できるように取組をお願いしたいと思います。

一方で、昨今の物価高騰等の影響もあり、今回の事業には、多額の事業費を要することが想定されます。市民の関心も高い部分だと思いますが、大倉山、宮の森両ジャンプ競技場ともに、ジャンプ競技の振興や強化の面から、日本全体としても重要な施設ではないかと思っています。

そこで、二つ目の質問ですが、こうした施設の性質を踏まえ、多額の事業費を市だけで賄うのではなく、国にも支援を働きかけてはどうかと考えますが、見解を伺います。

●久米田施設整備担当部長 多額の事業費に関する国への働きかけについて、お答えいたします。

大倉山ジャンプ競技場は、1972年大会に向けて、国立として整備された経緯があることに加えまして、現在、国内で唯一、FIS公認を得ている施設であり、日本全体としても重要な役割を担っていると認識しております。

また、併設を目指しているノーマルヒルについても、世界トップレベルの選手の輩出を支える貴重な施設であり、国内における選手の育成、強化拠点として適切に機能維持していく必要があると、考えております。

今後は、こうした両ジャンプ競技場の役割や、NTC、ナショナルトレーニングセンターの競技別強化拠点にも指定されていることなども踏まえ、国などへ積極的な財政支援を求めてまいりたいと考えています。

●山田一郎委員 大倉山、宮の森ジャンプ競技場というのは、やはり札幌で観光であったり、本当に他の都府県から札幌に来たときに、どこに行

けばいいと言われたときには、やはり大倉山というような形で、本当に急斜面を見たら、ここから本当に飛んでいくのかというぐらいびっくりするようなところでもありますので、これは本当に札幌市の財産であると思いますし、オールジャパンの財産でもあると思いますので、ぜひよろしくお願いします。

さて、我が会派としてはこうした大倉山の整備により、札幌が世界に誇る大倉山と宮の森の両ジャンプ競技場について、将来にわたっても日本国内のジャンプ競技を牽引し続けるということに、つなげていただきたいと考えております。

第2次まちづくり戦略ビジョンの基本目標の一つに、世界屈指のウインタースポーツシティが掲げられておりますが、その実現に向けては、ウインタースポーツ環境の維持、向上に取り組んでいくことが必要であり、そのためには、今回の大倉山の改修や、このたび計画を取りまとめた仮称新スケート、カーリング場などの施設整備も欠かせないものであると考えております。

また、札幌が世界から注目を集めるウインタースポーツシティとなるためには、施設の整備と併せて、様々な施策を幅広く展開していくことが必要であると考えます。

そこで最後に、ぜひ石川副市長に伺います。

一部経歴を読みますが、石川副市長は平成27年に観光文化局スポーツ担当局長に就任され、翌28年には冬季オリンピック・パラリンピック及び国際スポーツ大会招致の機能を強化するとともに、障がい者スポーツの振興など、スポーツを通じたまちづくりを総合的に推進するために、スポーツ局が新設され、スポーツ局長に就任されました。

アジア冬季競技大会の開催、2030年冬季オリンピック、パラリンピックの招致活動など、札幌のスポーツ行政の推進に尽力されてまいりました。

令和元年からは副市長として、ラグビーワールドカップや、東京2020でサッカーやマラソンの開催にも関わり、持ち前の強いリーダーシップのもと、札幌のスポーツの発展に大きな役割を果たし

てまいりました。

本日は、大倉山ジャンプ競技場の質問をしたところですが、本日、議案が提出されました。石川副市長がご勇退されるというようなお話も伺いましたが、これからの羽ばたいていく後輩や札幌市の未来に向けて、札幌市が目指すウインタースポーツシティの姿はどのようなものか、また、それをどのように目指していくお考えか、石川副市長のお考えを伺って、私からの全ての質問を終わります。

●石川副市長　札幌市が目指すウインタースポーツシティの姿というご質問いただきました。皆様ご存じのとおり、札幌市は、人口は197万人という大都市であるにもかかわらず、周辺には豊富な自然、そして何よりもこの恵まれた天然雪が降るという環境という意味で、まずもって、環境的に世界屈指のウインタースポーツシティの環境を持ち合わせている、そんなまちだろうというふうに認識をしております。

先ほどのご質問にもありました、大倉山ジャンプ競技場ですが1972年、アジアで初めて開催された冬季オリンピックにおける、当時は90メートル級と言いましたが、今ではラージヒルのジャンプ競技場であり、また今ではこのラージヒルとして、F I S が公認する唯一のジャンプ、ジャンプ台になっておりまして、そんなこともあり、札幌市では毎年、男子も女子もラージヒルのワールドカップをF I S によって開催されるそんなまち、ジャンプ台であるということであります。

今月も上旬に、宮様スキー国際大会というのが開催されました。今年は第96回大会であります。遡ること昭和5年、1930年、第1回の宮様国際大会を開催した札幌市が、それと同時に大倉山ジャンプというものを持ち合わせて、そこから96回、宮様スキー大会を開催してきた。そんな自負を持ってもいいまちだというふうに思っております。

このように、1世紀近くにわたって、先人たちが

脈々と築き上げてきたウインタースポーツに対するレガシーというものを、今後とも大切にしながら守りながら、市民の誰もがウインタースポーツに慣れ親しみ、そしてシーズンを通して、様々な大会やイベントが開催される。そして、国内外を問わず、多くのウインタースポーツに関わる人方が、世界中から集い、にぎわう。さらには、その環境の中から、この北海道札幌からウインタースポーツのアスリートが羽ばたくと。そのようなウインタースポーツシティを、これからも目指して進んでいくべきだろうと、私は考えております。

そのためには、まずは札幌市民、北海道民、子供の頃からスキーのみならずスケートも、最近ではカーリングも含めたウインタースポーツに触れる機会の充実、そして、その中から、アスリートを目指そうという夢見る、次なる世代のお子さんたちをしっかりとサポートしていく。さらには、その競技レベルを支える環境の整備はもちろん、積極的な国際大会の誘致という、いわゆる競技大会の誘致、イベントの開催も含めて、これからも誘致に取り組んでいくことが、極めて重要になると思います。

今後とも、議会の皆様をはじめ、関係団体の皆様、そして競技団体、市民の皆さんと様々な議論をしながら、これから先も、世界に冠たるウインタースポーツシティ札幌を、後輩たちも含めて築き上げていってほしいと、それが私の思いであります。（拍手）

●あおいひろみ委員　私からは、オリパラ招致停止後のウインタースポーツの振興について、2点質問いたします。

冬季オリンピック・パラリンピックの招致活動の停止から、1年が経過しました。オリパラ招致活動の事業の停止は、スポーツ局としても影響が大きかったと思いますが、雪のまち札幌、ウインタースポーツシティ札幌は終わったわけではありませんので、ウインタースポーツシティ札幌の魅力を世界に広めていくための今年度の取組及び今

後の取組について、お聞きしたいと思います。

冬季オリンピック・パラリンピックについては、2014年から10年間、招致活動を行ってきましたが、2023年に招致活動を停止することとなりました。

2024年2月に開催された冬季オリンピック・パラリンピック調査特別委員会において、私から10年間にわたる招致活動の総括、検証を踏まえた考えについて質問したところでもあります。その際、梅田スポーツ局長からは、招致活動に共に取り組んできた関係団体の協力もいただきながら、ウインタースポーツ文化の一層の醸成に取り組み、世界に誇れるウインタースポーツシティ札幌を市民の皆さんに実感していただくことで、将来の大規模国際大会の誘致につなげてまいりたいとの答弁があったところです。

また、その質疑の中で、雪のまち札幌の魅力を、これからも世界に広めていただきたいと申し上げていたところでもあります。

そこで質問ですが、ウインタースポーツシティ札幌の魅力を世界に広めていくため、今年度、どのように取り組んできたのか、また今後どのように取り組んでいくのか伺います。

●中田推進担当部長 私からは、ウインタースポーツシティ札幌の魅力を世界に広めていくための今年度の取組及び今後の取組について、答弁いたします。

札幌市においては、冬季の豊富な積雪や、自然環境を生かしたウインタースポーツの大会が多く開催されておりまして、スキージャンプ・ワールドカップやどうぎんカーリングクラシック、アジアリーグアイスホッケーなどの国際大会を毎年開催しているところでございます。

また、今年度はパラ・ノルディックスキーアジアカップを2023年以来、2年ぶりに白旗山競技場にて、この1月に開催したところでございまして、海外からも4か国11名の選手が出場し、お子様をはじめ、多くの市民の方に観戦していただきました。

加えて、2月には、大和ハウスプレミストドームで開催いたしましたJALさっぽろスノースポーツパークにおいて、シティクロスカントリー競技大会や冬季競技体験イベントを、各競技団体の協力を得ながら実施し、多くの方にウインタースポーツの魅力に触れていただきました。

今後も様々な冬季競技の国際大会、例えば単一種目で開催されるワールドカップや、複数種目で開催されます世界選手権を段階的に開催することによりまして、大規模国際大会の開催運営能力を維持するほか、雪に憧れを持って来訪される方々にも、気軽に競技を体験できる機会を提供することで、より一層魅力あふれるウインタースポーツシティの実現を目指してまいります。

●あおいひろみ委員 国際大会が開催されることにより、世界中に札幌の名が発信されることは、スポーツ関係者のみならず、札幌に住む市民にとっても、シビックプライドの醸成につながります。引き続き、子供たちが楽しめるイベントや国際大会の招致の両輪で取り組んでいただきたいと思います。

次に、市民が気軽にウインタースポーツを楽しむことができる今年度の取組と、その課題に対する来年度に向けた取組について伺います。

先ほど、世界屈指のウインタースポーツシティの実現を目指していくとのご答弁をいただきましたが、世界に目を向けると同時に、市民が冬の間に触れるスポーツ事業を充実させることも重要かと思えます。

市民目線で捉えると、スキー場では、昨今の物価高の影響もあり、リフト料金が値上がりしていたり、スキー学習においては、貸切バスの代金の高騰が続き、保護者の負担が増加したりといった課題も出てきているところであります。

札幌市では、スキーに触れるきっかけをつくることを目的として、市内全小学生に対してスキーリフト料金の助成券を配布し、助成券が利用可能なスキー場も年々拡大しているところではあります。一昔前のように、簡単にスキー場に行くこ

とのできる社会環境ではなくなっていると感じます。

育ち盛りのお子さんに、スキー用具やウェアを兄弟分買いそろえるのは、本当に難しい状況です。札幌＝スキーをする、させるのは当たり前ということから少し離れて、より広い視野でウィンタースポーツを考えていく転換期が来ているとすれば、これはもしかしたら、いろんなウィンタースポーツに親しむチャンスなのかもしれません。

札幌というまちには、スキーだけではなく、スケートやカーリング、藤野にはリュージュといった競技が体験できる日本唯一の施設があります。

市内のいたるところでウィンタースポーツを楽しめるというすばらしい環境があることから、誰もが気軽にウィンタースポーツを楽しむことができるような取組を、ソフト、ハードの両面から進めていくことが、世界屈指のウィンタースポーツシティの実現につながるものと考えます。

また、実際にウィンタースポーツをやらなくても、見るという視点でウィンタースポーツを楽しむことも、札幌市民の楽しみであり、住む人にとっての自慢であると考えます。その点においては、大倉山のジャンプ競技場は、市民理解を得ながら、国際大会の基準を維持し、選手が育つ競技場としての施設を整え、市民に丁寧に説明をしていくことが重要です。

先ほど、石川副市長のウィンタースポーツシティへの思いを聞かせていただきましたが、私も歴史ある札幌のウィンタースポーツ振興への思いは一緒です。

そこで質問ですが、市民が気軽にウィンタースポーツを楽しむことができる今年度の取組と、来年度に向けた取組について伺います。

●金谷スポーツ部長 市民が気軽にウィンタースポーツを楽しむことができる、今年度と来年度の取組について、お答えさせていただきます。

まず、ソフト面の取組といたしましては、従前より、年間を通じて、様々なウィンタースポーツの体験機会を提供しており、今年度は、1月に実

施をしたウィンタースポーツ塾において、実施内容を分かりやすく伝える紹介動画を作成することで、昨年の約0.9倍という抽せん倍率を上回る約1.4倍という応募の増加につながったところでございます。

子供たちが、継続的にウィンタースポーツに親しむためには家族の支援が必要であることから、昨年度より実施しておりますフィギュアスケート親子体験会に加え、来年度は、複数の種目で親子体験会を開催するなど、家族が一緒に楽しめる機会を増やしてまいります。

また、ハード面の取組といたしましては、大倉山ジャンプ競技場や美香保体育館、月寒体育館等の、1972年冬季オリンピックに向けて整備されました施設について、必要な更新や改修を行い、ウィンタースポーツシティとしての環境整備を着実に進めてまいります。

●あおいひろみ委員 今後についても、誰もが気軽にウィンタースポーツを楽しむことのできる施策に取り組んでいくとのことでありました。

ウィンタースポーツの面白さや、その魅力を市民に実感していただくためには、実際に身をもって市民に体験体感していただくことが、重要であると感じます。そこには見る視点や、このまちから世界に羽ばたく選手を輩出するという育てる感覚も、非常に大事だと思います。

先ほどご答弁いただいたとおり、冬季の豊富な積雪や、自然環境を生かしたウィンタースポーツが盛んであることは、札幌の大切な誇りであり、このウィンタースポーツの普及振興につながる文化が今後も育まれていくことを期待し、私からの質問を終わります。

●熊谷誠一委員 私からは、障がい者スポーツセンター検討費について、お伺いさせていただきます。

これまでも我が会派では、障がい者スポーツの振興について、障がいのある方の健康や生きがい、そして共生社会の実現につながると考え、その必要性を我が会派の丸山委員、わたなべ委員を

中心に、会派一丸となって訴えてきたところでございます。

また、障がい者スポーツ振興に関しては、障がい者スポーツの体験会をはじめとする様々なイベントなどで障がい者スポーツに興味を持った方が、その後も日常的に、障がい者スポーツに触れることができる場が重要であるという認識の下、障がい者スポーツセンターに関する質疑を重ねてきたところでございます。

昨年の第1回定例市議会の予算特別委員会では、今年度の障がい者スポーツセンター基本構想の策定に関する質問を行い、障がい者スポーツセンターの設置がスポーツを通じた共生社会の実現につながるよう、担うべき役割、求められる機能、施設概要や運営体制についてまとめていきたいとの答弁があったところでございます。

札幌市においては、令和3年度から、障がい者スポーツセンターの整備に関する具体的な検討を行ってきており、今年度で検討を始めて4年となります。

第二次札幌市まちづくり戦略ビジョンアクションプラン2023においても、障がい者スポーツセンター基本構想について、2024年度を策定の目標年次と設定しているところであり、これまで積み重ねてきた検討の結果を対外的に示し、障がい者スポーツセンターの整備を次の段階に進めていくべきタイミングに来ているのではないかと考えます。

そこで質問ですが、障がい者スポーツセンター基本構想の検討状況について、お伺いいたします。

●金谷スポーツ部長 障がい者スポーツセンター基本構想の検討状況について、お答えさせていただきます。

障がい者スポーツセンター基本構想につきましては、これまでの調査検討内容を踏まえるとともに、札幌市障がい者スポーツ普及促進協議会での議論や、関係者・関係団体からのヒアリングなども行いながら、策定に向けた検討を進めてまいり

ました。

その結果、札幌市の障がい者スポーツの現状や課題、障がい者スポーツ推進の拠点の必要性等については、整理ができたところであります。

一方、障がい当事者や関係者のニーズに合った整備候補地の確保や福祉関連施設の複合化の検討等、新たな拠点の整備に向けては、一定程度の期間が必要な課題も残っているところであります。

ただ、障がい者スポーツ振興に当たって、指導、相談などの役割を担う人材の育成や、関係者とのネットワーク構築などのソフト面の取組の充実を図ることは、重要かつ喫緊の課題であり、整備候補地の確保等の課題の整理を待つことなく、早急に取組を進めていく必要があると認識しております。

これらの課題を検討、整理の上、来年度以降できるだけ早い時期の構想策定を目指している状況であります。

●熊谷誠一委員 基本構想については、引き続き、ソフト面の取組などについて検討を行った上で、来年度以降できるだけ早期の策定を目指していくということでございました。

答弁では、今年度中に基本構想が策定できないというようなことであつたのかなと思いますけれども、期待されていた方もたくさんおり、非常に残念ではありますが、内容の充実した基本構想を策定し、最終的には、よりよい施設の整備につなげていくことが重要と考えますので、引き続き、しっかりとした検討を進めていただきたいと存じます。

その上で、解決には一定の期間が必要な課題が整理されるまでの間も、様々なソフト面の取組を進めていくことが必要との答弁につきましては、私も同感でございますし、可能であれば速やかに取組を進めていただきたいと考えます。

ただ、障がい者スポーツの振興に当たっては、関係者・関係団体それぞれが主体となって、しっかりとした活動が行われているものの、組織的な取組に欠けている部分があるという印象を受けま

す。

現に私自身も、障がい者スポーツ指導員の1人でございますので、各種大会やイベントなどに関わることも多々ございます。取組の単発感、そういったものが実際否めなく、点から面への組織的な展開やつながりが札幌では課題であると、強く思うところでございます。

関係者や、関係団体の連携を高めることで、それぞれの活動が、より障がい当事者を含めた市民全体に浸透することが期待でき、新たに障がい者スポーツを始める方の増加など、障がい者スポーツの普及、振興に大きな効果があるものと思います。

また、障がい者スポーツに取り組む方への指導、相談などを行う人材の育成を含めた、様々なソフト面の取組を、より力強く展開していくことにもつながるものと考えます

このような視点を踏まえながら、将来的な障がい者スポーツセンターの整備を見据えて、障がい者スポーツ振興の取組を推進していくことが重要ではないかと考えるところでもございます。

そこで質問ですが、将来的な障がい者スポーツセンター整備に向け、次年度以降、具体的にどのような取組を行っていくのかをお伺いいたします。

●金谷スポーツ部長 次年度以降の具体的な取組について、お答えいたします。

委員からもご指摘のありました関係者、関係団体との連携につきましましては、非常に重要な事柄と認識をしてございます。また、これらの関係者等との連携を高めていくためには、障がい者スポーツに携わる関係者が集まり、共に活動できる場や機会を創出していくことが重要と考えております。

については、障がい者スポーツセンターの整備を待たず、既存施設を活用し、障がい者スポーツ推進のための暫定的な活動拠点を設置することについて、具体的な検討を行ってまいります。

暫定的な活動拠点での活動を通して、人材育成

やネットワーク構築など、ソフト面の取組を充実させるとともに、そこで得られました知見等を、障がい者スポーツセンター整備の検討にも生かしていきたいと考えております。

●熊谷誠一委員 具体的な取組として、関係者、関係団体が集まって意見交換する、そういった場として、暫定的な活動拠点を設けていくという答弁でございましたので、ぜひともそういった取組を進めながら、このソフト面ばかりでなく、ハード面に向けて、しっかりとこの意見をまとめていただけるように、取組をぜひお願いしたいと思います。

いずれにしても、障がい者スポーツセンターの1日も早い整備を進めていただきたい。そのためにも、しっかりとした検討を、加速度を持って進めていただきますよう強く要望いたします。私の質問を終わります。

●長屋いずみ委員 私からは、学校開放事業に関わり、4点質問をさせていただきます。

1961年に制定されたスポーツ振興法では、教育に支障のない範囲で、学校の体育スポーツ施設を一般に供するよう定め、公立の小・中学校を中心に、体育館やグラウンドなどの学校施設が、地域住民に開放されてきました。これは、今般のスポーツ基本法にも引き継がれています。

札幌市では1967年度から始まり、その取組は他府県に比べて早く、地域のスポーツ振興を支えてきました。本市は、2021年に札幌市スポーツ施設配置活用実施方針を策定しました。スポーツ施設については、利便性の高い場所へ集約し、効率的・効果的に施設整備し、運営方法の工夫で多くの市民が利用しやすくすると。つまり総量抑制の方針です。その代わり、日常的な運動、健康づくり機能の確保には、身近な学校や公園、コミュニティ施設など、スポーツ施設以外の施設のさらなる活用に向けた検討を行うとしております。

本市のスポーツ実施率、2022年度で57パーセントですが、2033年には70パーセントを目指しております。

一方で、スポーツ施設は、総量抑制方針の下、既に美香保体育館や月寒体育館の移転が計画されていますから、市民のスポーツ振興を地域が持つ資源で支えていくことが必要と考えます。

そこで、本市が地域スポーツの振興策として進めてきた学校施設開放事業について、現状と課題を明らかにしたいと思います。

質問ですが、学校開放事業における開放校数及び利用率の実績について伺います。

●金谷スポーツ部長 学校開放事業の開放校数と利用率について、お答えいたします。

まず、学校開放事業の関係でございますが、札幌市では、市民の自主的なスポーツ活動を促進し、明るく豊かな市民生活に寄与することを目的として、学校教育に支障のない範囲ということで、小学校、中学校及び特別支援学校の体育施設であります体育館、格技室、グラウンド、そしてプールを市民に開放する事業ということで、学校開放事業を実施してございます。そして、委員からご紹介がありましたように、昭和42年から実施をしているところでございます。

令和5年度におきましては、体育館274校、格技室が13校、グラウンド21校、プール31校で実施をし、それぞれの利用率といたしましては、体育館87パーセント、格技室56.7パーセント、グラウンド27.7パーセント、プールでは100パーセントとなっております。

●長屋いずみ委員 体育館ですと、8割を超える利用率ということでした。多くの市民に使われているということが分かります。

開放事業の利用者数の推移は、2019年には約118万人、2020年には約73万人、2021年には約64万人と、新型コロナウイルス感染症の影響により停止していた時期に、利用者が大きく減少しておりましたけれども、2022年には約113万人になっておりました。

そこで質問ですが、新型コロナウイルスの影響により、学校開放を停止していた時期がありますけれども、再開時にそれを周知するための広報活

動を行っていたのかどうか伺います。

●金谷スポーツ部長 学校開放の再開時の広報活動について、お答えいたします。

新型コロナウイルスの影響により、感染防止対策を強化するため、学校開放事業を令和2年2月から令和3年10月まで、断続的に停止しておりました。

札幌市スポーツ協会が、専任の管理指導員を配置して、管理運営を行っておりますセンター管理方式の開放校では、同協会のホームページにて再開の周知を行っており、また各地域の体育振興会が管理運営を行っております自主管理方式の開放校では、それぞれの体育振興会が所属する会員への周知を行ったところであります。

加えて、札幌市においても、札幌市公式ホームページだけでなく、利用者の目に触れる機会の多い札幌市公共施設予約情報システム上でも、周知を行ったところであります。

●長屋いずみ委員 予約状況を確認できるホームページ等で知らせたのかなと思います。特段の広報活動ということは行わなくても、多くの市民が予約を入れていったという、本当に待ち望まれていた状況だと思います。

次の質問に移りますけれども、学校開放施設を利用するに当たっての対象者と、利用に当たっての条件を伺います。また、他のスポーツ施設の利用実態との違いがあれば、その点について。併せて、開放事業の拡大についてのお考えを伺いたいと思います。

●金谷スポーツ部長 対象者と、利用に当たっての条件、利用実態の違い、拡大についての考えということでお答えいたします。

利用対象者は、札幌市内に在住、在勤、在学する成人の方を含む10名以上のメンバーで構成されます団体としており、札幌市公共施設予約情報システムに登録し、利用申込みを行うことで、利用が可能となります。

他のスポーツ施設の利用実態との違いといたしまして、例えば区体育館の一般開放では、個人利

用が可能であるのに対しまして、学校開放では、1度により多くの方に利用していただくため、団体利用に限定をしてございます。

開放事業校数の拡大につきましては、最も利用率の高い体育館において、市内小中学校298校から、開放するスペースと職員室などのスペースを遮断することができないといった構造上の制約などで開放できない学校22校を除きました276校のうち、274校で実施されておりまして、このような現状から、校数の拡大は難しいものと認識しておりますことから、利用率の低い格技室や、グラウンドにおける利用率の向上に向けて、周知の取組を進めてまいります。

●長屋いずみ委員 10名以上の登録で、制限もされておりました。

スポーツ庁の令和3年度体育スポーツ施設現況調査結果の概要によると、体育施設を開放する公立学校数は4万2,664か所で、2017年調査の4万9,602か所より約7,000か所減少しておりました。

本市の開放事業でも、施設数は、10年前の2015年度、284校から、先ほどご答弁いただきました274校ですから、減少しております。

学校開放事業のグラウンドは、各区に2～4か所、屋内の体育施設は各区10～30施設、区によって施設が大きく異なり、また、施設によっては利用率が低いところもあるとお聞きしました。中心部から離れていたり、駐車場がない場合は、予約に余裕があるとお聞きしました。予約する際に、空いている体育施設があれば、それが一目で分かるような工夫も必要ではないかと思ひますし、先ほど格技室のということも案内もしていくということも一つ工夫かなと思ひますし、施設の意向も確認しながら、市民が活用しやすい環境整備を進めていくことが必要だと、私は思ひます。

そこで、最後の質問になりますけれども、学校施設や利用者からの意見をどのように集めていらっしゃるのか。また、集めているとすれば、どういった意見があるのかを伺ひます。

●金谷スポーツ部長 学校開放に関する意見に

ついて、お答えいたします。

学校開放に関するお問合せや、利用者からの意見等につきましては、札幌市や学校開放事業を受託している札幌市スポーツ協会、体育振興会宛てに、その都度、個別にいただいているところであります。各開放校で利用種目が異なることに対して、利用者から利用種目を追加してほしいという意見をいただくことが多くなっております。

利用種目の追加要望については、従来から、学校施設の設備や構造等、限られた条件の下、できる限り利用いただけるよう対応してまいりましたが、今後もできるだけ利用者の声に応えられるよう、各学校との調整に努めてまいります。

●長屋いずみ委員 開放事業を、いかに有効利用するのか、そのためには、現在使用されている団体や施設から様々な意見も聞きながら、改善できるのであれば生かしていただきたいと思ひますし、工夫もしていただきたいと思ひます。

市民が気軽にスポーツを楽しむことができる環境整備をさらに進めていただきたいと申し述べて、私の質問を終わります。

●丸岡守幸委員 私からは、大倉山にノーマルヒルを併設することによる効果について、2点質問いたします。

今回の大倉山と宮の森の両ジャンプ競技場の改修事業は、1972年の冬季五輪を開催した札幌市が、世界屈指のウインタースポーツシティとして、そして、新たな歩みを進める象徴的な事業になるものとして、非常に期待を寄せているところであります。

このたび提出された予算案では、国際スキー連盟のジャンプ台公認期限である2028年の完成を目指し、まずは先行して、ラージヒル改修に向けた調査設計費が計上されております。

また、公表された予算の関連資料では、大倉山でのデュアル化に要する整備費用について、具体的な金額が示されておりますが、競技規則適合に向け、ラージヒルのインランと言われる滑走路の改修で40億円、後年次のノーマルヒルの併設化

で70億円の合計110億円が想定されております。

併せて、タイミングを合わせて行う老朽化した競技設備の更新として、20億円とのことであります。

そうした中、近年、建設工事の資材や、人件費等の高騰が全国的な問題となっており、市民の皆さんの関心は大変高いものであると考えます。

現に、オリパラ招致の計画では、デュアル化の事業費90億円であったものが、現時点で合計110億円と増加しているという状況にあります。社会的な背景もあり、事業費増になるにしましても、それぞれを現在の位置で改修する選択肢もある中、デュアル化をすると、どのくらいのコストカットが可能であるのか。定性的な表現ではなくて数字で、市民の皆さんに分かりやすく示して、理解を得ていくべきであると考えます。

そこで質問でございますが、ラージヒルとノーマルヒルをそれぞれ現在の位置で改修した場合に比べて、デュアル化した場合に、どの程度のコストカットが可能であると想定しているのか、いかが伺います。

●久米田施設整備担当部長　大倉山にデュアル化した場合のコストカットについて、お答えいたします。

デュアル化の場合の整備費の約110億円は、それぞれ現位置で改修する場合に比べて、およそ1割に当たる約10億円の整備費の削減が見込まれております。この理由としては、大倉山にある運営本部棟をそのままノーマルヒル用としても使えるなど、様々な施設や設備の共用が可能となることによるものです。

また、デュアル化にすることにより、光熱費や点検費、除排雪などの維持管理費用を抑えることができ、現在の両競技場に係る年間維持管理費の約1割に当たる年間1,500万円程度を削減できるものと試算しているところです。

●丸岡守幸委員　整備費、維持管理費どちらも1割のコストカットができるということでございました。コストカットは、大変重要なことであり

ます。

私は先日、先ほど石川副市長のご答弁にもございました第96回宮様スキー大会国際競技会に行ってみたりして、ちょっと見学してきたんですけども、宮の森ジャンプ競技場に出向いて、多くの学生選手のジャンプ競技を観戦したり、長年そちらでスタッフとしてボランティアされている方にお話を伺ったり、当然リフトやロッジの各設備も見えてまいりました。

今回行ったことで、改めてスタート台が南側にあるため、日差しが若干眩しく、ちょっとスタート地点が見つらかったなというような印象がありますし、競技場まで行く途中の道が少し狭くて、冬場でしたら、少し走行しづらいんじゃないかなと思うような、新たな気づきもありました。

その後、大倉山ジャンプ競技場まで足を伸ばして、ラージヒルの前でノーマルヒルの位置を確認しまして、デュアル化をイメージして、今回の大倉山ジャンプ競技場に係る改修の必要性をすごく実感できたところであります。

答弁いただきました費用面でのメリット、そしてデュアル化の方針について、市民の皆さんの理解をこれからしっかり得ていく上で、このコストカットというのは、すごく重要な情報であるというふうに考えます。

加えまして、大倉山は、年間でおおよそ40万人の来客がある、札幌を代表する観光施設でもあります。ウインタースポーツシティ札幌を象徴づける札幌市の財産でもあることから、今後、観光面でも今以上に活用して、札幌市全体の経済活性化につなげていくべきであるというふうに考える次第であります。

そこで、二つ目の質問でございますが、今回の改修事業を通して、観光面ではどのような効果を見込んでいるのか、いかが伺います。

●久米田施設整備担当部長　改修事業を通した観光面での効果について、お答えいたします。

現状、宮の森のノーマルヒルでは高い練習頻度があることから、大倉山にノーマルヒルを併設化

することにより、訪れた観光客が、日常の練習風景を見る機会が大幅に増えるものと考えております。

また、現在の二人乗りリフトについて、所有者である札幌振興公社より、ゴンドラ化の提案を受け、市との役割分担等について協議を行うなど、バリアフリー化の検討も進めているところです。

ジャンプ台の迫力や、札幌の街並みを一望できる眺望といった、大倉山の魅力のさらなる向上や、市民や観光客の利便性、快適性の向上を図る観点とともに、既存のオリンピックミュージアムや、レストランなどと一体となった観光施設としての魅力向上についても検討してまいりたいと考えております。

●丸岡守幸委員　　今、答弁いただきまして、ゴンドラにするのですとか、バリアフリー化にするのですとか、札幌市を代表とする観光施設となるというふうに考えますと、大変期待を持てる一つの事業ではないかなということ、改めて実感させていただきました。

札幌市の大倉山と宮の森の両ジャンプ競技場は、1972年の冬季五輪以降、様々な国際大会の舞台となってきたことから、今後も引き続き、国内のジャンプ競技の拠点であるべきと思いますが、今回の改修事業は、単にスポーツ施設の改修という意味だけにはとどまらず、市民の皆さんに広く効果が還元されるものでなければならないと考えます。今回の改修事業を通じて、市民の皆さんの一人一人が、札幌のまちの一つの象徴として、新たなジャンプ台を誇りに思えるよう、これからも丁寧で分かりやすい情報発信を行うように求めまして、私の質問を終わらせていただきます。

●藤田稔人委員　　私からは、総合型地域スポーツクラブのモデル事業についてと、Ｊリーグ開幕前キャンプの誘致について、大きく２点質問させていただきます。

まずは、総合型地域スポーツクラブのモデル事業についてです。

総合型地域スポーツクラブは、人々が身近な地

域でスポーツに親しむことのできるタイプのスポーツクラブであり、多世代、多種目、多志向という特徴を持っており、地域住民が自主的、主体的に運営しているところも数多くあります。

我が国で制度化され30年が経過し、現在、全国に3,500以上のクラブが育成されており、それぞれの地域において、スポーツの振興や、スポーツを通じた地域づくりなどに向けた多様な活動を展開し、地域スポーツの担い手としての役割や、地域コミュニティの核としての役割を果たしております。

札幌市内においても、五つの団体が、総合型地域スポーツクラブ全国協議会が定める登録基準を満たしていると認められた登録クラブとして活動しており、市外で有名なのは、例えば登別市にある特定非営利活動法人おにスポなどは、子ども向けから大人向けのプログラムだけではなく、介護予防教室なども行っており、さらには部活動の地域移行の受皿として活動するなど、大変注目されている事例もあります。

総合型地域スポーツクラブは、地域のスポーツ環境を充実させ、スポーツを通じて地域課題を解決することにより、地域住民のスポーツ参加機会の増加や地域住民の交流の活性化、地域住民の健康増進といった効果が期待されるところでありますが、そのモデル事業が今年度、白石区で行われたと伺っております。

そこで質問ですが、今年度のモデル事業の取組内容について、お伺いさせていただきます。

●金谷スポーツ部長　　総合型地域スポーツクラブの今年度のモデル事業について、お答えをいたします。

札幌市では、子どもの体力が全国、北海道の平均を下回り続けているところであり、代表的な学校外のスポーツ活動であります少年団数や、少年団員数も減少しているところでもあります。そうした課題の解決を図るために、今年度のモデル事業では、身近な場所でスポーツに親しむことのできる機会を子どもたちに提供する取組について、行

うことといたしました。

具体的には、放課後に体育館を利用可能な小学校の中から、東札幌小学校をモデル校として選定し、小学4年生から6年生を対象に、期間については1月から2月にかけて、キンボール、タグラグビー、ミニバレー、ドッジボール、そしてかけこの計5種目を10日間にわたり、無料で実施をいたしました。

種目により、参加者数に多少のばらつきはあったものの、10日間で延べ79名の子どもたちの参加があり、アンケートでは、全ての参加者から、種目の楽しさや、指導内容に対して肯定的な回答が得られたところであります。

●**藤田稔人委員** 札幌市における子どもの体力低下や、少年団員数の減少を踏まえて実施したということでしたが、私自身、札幌地区少年サッカー連盟の会長も務めさせていただいておりますけれども、サッカーに関して言いますと、少年団の数で、今106でございます。少年団とクラブを合わせて、200校の小学校があることを考えると、約半数しか少年団がない。そして、人数に関して言いますと、最盛期に6,000人いたのが、今3,000人ということでございますので、それも半減している現状にございまして、大変憂慮しております。子どもたちが身近にスポーツのできる環境を構築していくことは、本当に大事な、重要な課題であると痛感しておりますし、この課題を解決すべく、皆様方と一緒に、しっかりと真摯に向き合っていきたいと考えております。

今回は、小学校4年生から6年生を対象とした多種目のモデル事業を実施したということで、アンケートでも好評であったと。また、東札幌小学校の先生に聞きますと、大変有名な選手が指導に来てくださって、喜んでいらしゃったということ聞いております。

今回は無料で実施されたとのことでございますが、本来は、総合型地域スポーツクラブは、子どもだけではなく、高齢者なども含めた多世代が参加できるものであり、地域住民による自主的、主

体的な運営によって活動が行われることが理想であると思っております。

とはいえ、他都市の事例などを見ても、持続可能な運営としていくためには、クラブを利用する地域住民からの会費収入などの自主財源だけではなく、それに加えて、行政としても関与し、支援することも必要であると考えております。

そこで、総合型地域スポーツクラブを、行政として効果的に支援していくためにも、来年度のモデル事業においては、より幅広い世代に、適正な自己負担を求める形での検証を進めていただきたく思っております。

そこで質問ですが、今年度の実施結果を踏まえた来年度の取組内容についてお伺いさせていただきます。

●**金谷スポーツ部長** 今年度の実施結果を踏まえました来年度の取組について、お答えいたします。

今年度の参加者アンケートでは、低学年や中学生の兄弟も参加したかったというような声が聞かれ、より広い年齢層にもニーズがあることを確認できたところであります。

今回は、東札幌小学校の在校生のみを対象としましたが、例えば、親や兄弟姉妹といった家族も対象に加えることや、近隣小学校の児童も対象とするなど、多世代の参加者数を増やしていく機会をつくってまいりたいと考えております。また、有料となった場合でも、低廉な金額であれば参加したいという声が多く、有料での実施に対しても一定のニーズがあることを確認することができたことから、安定的なクラブ運営に向けた財源確保についても検証が必要であると考えております。

このため、来年度のモデル事業においては、今年度の結果を踏まえ、夏と冬にモデル校2校に拡充をした上で実施することとし、クラブの育成に必要な効果的な手法について、有料化も含めて、引き続き検討してまいります。

●**藤田稔人委員** 今回のモデル事業の検証結果

を踏まえて、来年度のモデル事業についても、引き続き取り組んでいくとのごことでございました。その中で財源確保、また、有料化ということも、ぜひしっかりと議論をしていただきたいと思っております。

総合型地域スポーツクラブは、多種目だけではなく、多世代、多志向といったことも期待されることから、多角的な視点でモデル事業を進め、クラブ育成のための効果的な制度設計に、積極的に取り組んでいただきたいと考えております。

総合型地域スポーツクラブの育成は、スポーツ局が地域密着のスポーツ振興をより一層推進する上で、まさに生命線と言っても過言ではない大変重要な役割を果たすものであると思っておりますので、3点指摘させていただきます。

まず、多世代、多種目、多志向の活動をまとめ、調整するコーディネーターのような存在が必要であり、そのような人的資源の発掘と育成にも注力していただきたいと考えております。

そのような方がいなければ、地域が自主的、主体的に運営するのではなく、行政主導で事業を展開することになってしまいますので、私としては、ぜひ地域主導で、この総合型地域スポーツクラブを運営していくことが、やはり望ましいと思っております。

2点目ですが、4年前の予算特別委員会でも触れておりますが、活動場所の確保は最重要課題でありまして、学校のグラウンドや体育館、公園、河川敷などを含めて、より一層利用しやすい環境を整備するため、教育委員会や建設局とも強固に連携して取り組んでいただきたいと考えております。

3点目ですが、運動部活動の地域移行にも寄与することであり、中学校の生徒はもちろんのこと、ほかの世代も一緒になって、気軽にスポーツを楽しみ、地域全体で子供たちのスポーツ環境を支え、運動部活動の地域移行の問題が解消されるよう、期待しております。

続きまして、Jリーグ開幕前キャンプの誘致に

ついてお伺いさせていただきます。

令和6年第3回定例会の決算特別委員会において、石川副市長から、Jリーグ開幕前キャンプの誘致については、各クラブからの要望を踏まえ、良好な環境整備に努めると、前向きなご答弁をいただいたところでございます。

シーズン移行による夏の開幕前キャンプの誘致に向けて、1年4か月となり、重要な時期に差し掛かっていることを踏まえ、これまでの進捗状況と今後の方向性について、質問させていただきます。

前回の答弁を振り返りますと、Jリーグクラブへのニーズ調査及び現キャンプ地への現状調査のほか、道内市町村の意向調査と、幅広く行うと答弁いただいておりますが、それぞれの意向をいかに迅速に分析し、クラブを絞り込んでいくか、大変重要な課題であると認識しております。

そこで質問ですが、各調査などから得られた結果と、札幌市が受け入れるクラブの絞り込み方法と、そのキャンプの決定時期についてお伺いさせていただきます。

●中田推進担当部長 私からは、Jリーグの開幕前キャンプ誘致に関する各種調査結果と、今後の方向性についてお答えいたします。

各クラブに対するニーズ調査を行ったところ、芝のクオリティの維持、練習相手となるクラブが近くに複数いること、宿泊施設とグラウンドの近接性が特に重要であることが分かりました。

また、現キャンプ地の沖縄で行いました、各クラブや受入れ市町村へのヒアリング調査では、芝の管理方法のほか、プロスポーツを間近で見ることによる地域の競技力向上に加えて、一定の経済効果があるともお聞きしております。

道内市町村の意向調査結果につきましては、35市町村がキャンプ受入れに前向きな姿勢を示し、札幌周辺でも、複数の市町村がキャンプの受入れを希望していることが判明いたしました。

クラブの絞り込みにつきましては、これらの調査結果を踏まえまして、札幌周辺でキャンプを希

望するクラブのニーズと、キャンプの受入れに前向きな札幌市周辺市町村との動向を勘案しつつ、札幌市にとっても、最も有益と思われるクラブに絞り込みを進めまして、今年の夏頃には、札幌市への受入れクラブと合意をしたいというふうに考えております。

●藤田稔人委員　クラブの絞り込みや、近隣都市との連携含め、キャンプの1年前まであまり時間がありませんので、迅速に進めていただきたいと考えております。

また、クラブのニーズとして、複数クラブが近い場所でキャンプをしている環境が必要との調査結果もございました。例えばですけれども、札幌・苫小牧圏、函館圏、旭川圏、それぞれトレーニングマッチをするのであれば、恐らく少なくとも4チームから5チームぐらいが集まってこない、クラブにとっては魅力的なキャンプ候補地とは言えないかなと考えております。

実際に今年のキャンプでも、各クラブは少なくとも2～3試合、多いところは5～6試合ぐらいのトレーニングマッチをしておりますので、そこは非常に重要な観点かと思っておりますので、札幌だけということではなく、札幌を含め、この近郊近隣でしっかりと連携をしていただきたいと考えております。

札幌市には、北海道コンサドーレ札幌がホームクラブとして活躍していることに加え、先般の答弁では、白旗山競技場に新たにクラブのキャンプを誘致するということがございましたが、効果的にトレーニングマッチをするためには、より多くのパートナーが必要であると考えておりますので、ぜひとも近隣市町村とのキャンプの受入れの協力関係を構築していただきたいと考えております。

北海道からは、35市町村がキャンプの受入れを希望しているとのことですが、天然芝のクオリティや、宿泊施設の状況を考慮しますと、条件に適合する市町村は恐らく、せいぜい10市町村程度しかないかなと考えておりまして、複数ク

ラブの誘致に乗り出すとなれば、都市間連携は大変重要な課題であると考えております。

前回の質疑の際には、さっぽろ連携中枢都市圏の枠組みを活用して、近隣市町村との連携を行うという答弁もございましたが、ほかの有力なキャンプ地について目処が立っているのか、非常に気になっているところでございます。

そこで質問ですが、札幌市の近隣市町村との協議の進捗状況と、複数クラブを受け入れる見込みが現時点であるのか、お伺いさせていただきます。

●中田推進担当部長　近隣市町村との協議状況及び受入れの見込みについて、お答えいたします。

本市の働きかけといたしましては、昨年11月5日に開催されたさっぽろ連携中枢都市圏の区議会会議において、市長から、キャンプ誘致で期待される効果などを示し連携を呼びかけ、現在は担当レベルの協議を進めております。これに加えて、連携中枢都市圏以外にも、キャンプ中の練習試合が可能となる札幌市から1時間程度の移動範囲で、誘致に前向きとの回答のありました市町村について、キャンプ誘致の連携に向けて意見交換を行っております。

協議や意見交換の中では、本市と同様、このチャンスを逃がさないよう、非常に前向きに取り組んでいる市町村も複数ありますことから、複数クラブのキャンプが実現する見込みがあるものと認識をしております。

●藤田稔人委員　複数クラブのキャンプ誘致が実現するよう切に願っておりますし、こちらは選ぶほうではなく、あくまでも選ばれるほうでございますので、最終的にはいつかの段階で、市長からきちんと先方に出向いて頭を下げさせていただきまして、懇願していただければなと思っております。

市民利用を阻害しないことは前提としてでございますけれども、ぜひ一つでも多くのクラブを受け入れることは、札幌市のサッカー、特に子

どもたちのサッカー競技力向上に大きく寄与するものであると考えております。

一方で、Ｊリーグキャンプ誘致の先進地であります沖縄県では、数年かけてキャンプ地を整備し、複数クラブを受け入れていく体制を構築しておりました。

最近の情報では、沖縄県はシーズン移行後も、引き続き、キャンプの受入れを希望しているという情報もあったりしますし、Ｊリーグは海外でのキャンプに助成金を出すという方向であったりもしますので、気候の優位性というだけで、北海道を本当に選んでいただけるのか分からない状況にもあると思っております。

そのような中、あと３か月か４か月ぐらいで、この話が決まってくると思っておりますが、経済効果について考慮すると、やはり５～６クラブぐらいが集まって一つの拠点となり、そのうち幾つかはビッグクラブが含まれていないと、はっきり言って、経済効果は薄いものと思っております。

今後、各クラブと交渉する中で、クラブ側からの具体的な要求など、急な対応もあり得るかもしれませんが、その際は迅速かつ、柔軟な対応をお願いしたいと思っております。

札幌市及び近隣市町村においても、地元の競技団体を巻き込み、協力しながら、１チームでも多くのクラブのキャンプを誘致していただき、この夏に決まるであろう受入れクラブの数に決して満足することなく、継続してこの取組を進め、多くのクラブのキャンプを受け入れる努力を惜しまずに、続けていただきたいと思います。

●小形香織委員　私は、ジャンプ台のデュアル化による大倉山の樹木伐採の問題について、質疑、質問したいと思います。

本市が、2030年の冬季オリンピック・パラリンピックを札幌に招致するため、大会概要案を作り、１回目の概要案では、大倉山と宮の森、それぞれのジャンプ競技場を使う計画でしたが、その後、宮の森ジャンプ競技場にあるノーマルヒルを大倉山のラージヒルの隣に造る、いわゆるデュア

ル化を打ち出しました。

我が党は、2030年冬季オリパラの招致に反対いたしましたでしたが、スキージャンプは積雪寒冷地、札幌でこそできるスポーツです。先ほども、世界屈指のウインタースポーツシティであるという、そういうお話がありましたけれども、まさにそういう場所でありますので、最新の国際規定に適合するための整備を行うこと、これは必要なことだと思っております。

宮の森ジャンプ競技場は、1972年の札幌冬季オリンピックのスキージャンプ競技で金・銀・銅、この三つを日本人の選手が飾った貴重なレガシーである場所です。そのため、私たちは、将来まで、この宮の森ジャンプ競技場を現役として維持・管理し、使い続けることを求めてきましたけれども、本市は、この先人たちが脈々と築いてきたレガシーを運営の効率化、維持管理費の低減などを理由に、デュアル化しようとする方針であります。

このたび、スポーツ局から大倉山ラージヒル部分の国際競技規則適合のための工事として40億円、そして老朽化した競技設備の更新に20億円、これを二つ合わせて60億円ということになります。そして、その後に予定するノーマルヒルの併設費用、想定70億円で、全体130億円の整備費となっていくという資料が示されたところです。

2020年に、冬季五輪招致のために本市が示した大会概要案では、ラージヒルが24億、ノーマルヒルが61億で、合計90億というふうにしておりまして、これが今回130億というふうに出していますから、この先、ラージヒルの建設を終えた後、ノーマルヒルを併設するという段階に進むと、今の70億円という想定を超えるかもしれないと思っております。

スポーツ局が、その資料の中で示しましたところに、大倉山の今のジャンプ台の隣に樹木1,000本を伐採して、併設化していくという、こういう想定が示されましたので、このたびの代表質問でも、CO₂の吸収量を減らすことになるのではな

いかという観点で取り上げました。

その代表質問でも触れましたけれども、東京では、神宮外苑での野球場やラグビー場など、スポーツ施設を含む大規模な再開発が行われようという際に、イチョウの樹木が伐採されることに、亡くなられた坂本龍一氏をはじめ、ラグビーで有名な元選手やミュージシャンたちも声を上げていたところです。

私、やはりこの大倉山ジャンプ競技場を使っている選手の方々でも、この樹木を伐採することに心を痛めている方がいらっしゃるのではないかと考えております。スキージャンプの練習、本番など、日常使っている選手たちにも、このデュアル化による樹木の伐採や環境への影響などがあることを、事前に伝えるべきだと私は考えていますけれども、どのようにお考えなのか。

また、大倉山の自然と親しみながら、日々暮らしている地域の住民に対しても伝えるべきだと思いますけれども、併せてお考えを伺いたいと思います。

●久米田施設整備担当部長 環境への影響に関する選手や、地域住民への事前説明について、お答えいたします。

これまでの競技団体とは、大倉山及び宮の森ジャンプ競技場の改修内容と合わせて、ノーマルヒル併設化に伴う自然環境への影響についても説明し、適宜協議を行ってきたところです。

昨年11月に、全日本スキー連盟からは、選手や競技関係者などの意見も踏まえ、デュアル化の要望書の提出があり、この中では、両競技場が今後も多くの方に親しまれつつ、自然環境と共存する持続可能な形で維持されることも求められているところです。

また、地域住民に対しては、先月より、連合町内会などの会合において、環境調査の結果の速報版等を説明し、意見を伺ってきたところです。

今後も、より効果的な環境保全対策を専門家等の意見を伺いながら検討し、適切に情報発信を行い、競技団体や選手、地域住民などの理解をより

深めてまいりたいと考えています。

●小形香織委員 やはりスポーツをされる選手の方々も、自然環境と共存する持続可能な形で進めてほしいんだということも含めた要望が出されたということでもあります。心を痛めているんじゃないかということなんですよ。

さきの我が党の代表質問の中で、大倉山の樹木伐採の影響について、CO₂吸収量を人為的に減らすことになるのではないかと認識を伺いました。それに対して、影響を極力抑えるんだと、それから、保全対策を検討したいということをもおっしゃいました。つまり、やはり伐採すれば、環境への影響があるということが前提となった対応なんだというふうに思っておりますけれども、この影響を最小限にし、保全に努めていくというご答弁、あるいは具体的な保全策、これらはどういうふうにされる方針なのか、具体的などころを伺いたいと思います。

●久米田施設整備担当部長 樹木伐採に伴う具体的な環境保全の対処方針について、お答えいたします。

令和5年の冬から、四季を通じて、自主的な環境調査を行ってまいりましたが、今後はこの結果に基づき、見識を有する専門家等へ意見を伺いながら、植物の移植や植樹等のより効果的な環境保全対策を検討していくつもりであります。

併せて、敷地内及び民有地の樹木への影響を最小限にとどめるよう、改修事業の設計を進める中で、ノーマルヒル整備に伴う改変範囲や工法等を幅広く検討してまいります。

札幌市が定める環境分野の各種計画が目指す方向性を踏まえ、こうした対策を通じて、自然環境への影響の最小化を図ってまいります。

●小形香織委員 代表質問の答弁のときには、かつて雪印シャンツェのあったところに設置するんだということも理由にされておりましたけれども、つまり雪印シャンツェがあった50年前、50年経った樹木は切っていくんだということなんだろうというふうにも私、解釈したわけですが、やは

り自然環境に影響を与えていくことになるんだと思うんですね。伺ったところ、雪印シャンツェのあった場所、ここと、さらに隣の民有地800平方メートルを要して、想定する伐採の本数は1,000本であると。そして、900本が雪印シャンツェのあった場所で、約100本ぐらいいは新たな隣の天然林としての樹木がある民有地の木として伐採していくということでもありますから、やはりその分のCO₂吸収量を人為的に減らしていくことになる。それは、移植や植樹というやり方を考えているとしても、一旦そこまで生えている100本の天然林として育ててきた樹木を伐採することになるということが大変問題視したいと思っております。

1972年の札幌冬季オリンピックの際に、スキージャンプの競技のために、支笏湖そばの恵庭岳にコースを造って、そのコースを造るときに、造った後は自然に戻すんだということを約束したというふうに伺っておりますけれども、しかし、北海道自然保護環境団体の方々、今でも恵庭岳は元に戻っていないというふうに述べておられるわけです。

それから、先ほどお話ししました東京の明治神宮外苑の再開発の問題のときに、ラグビーの元日本代表選手だった平尾さんが、朝日新聞の記事で、こういうふうに述べておられます。秩父宮ラグビー場は、日本ラグビー界の象徴ですと。また、建設のため、樹齢100年の木を伐採するのもSDGsの考え方に逆行している。競技の継続をうたって、環境破壊をするスポーツウオッシングにしたくないんだと。こういうふうに、やはりスポーツに関わった方がおっしゃっておられるわけです。

今後、適切な保全対策を検討していくんだということでありましたけれども、私、敷地外である民有地、民有林、この樹木は伐採しないという計画に変更をしていただきたい。先ほど、範囲も検討したいということをおっしゃっておりましたので、その部分も、ぜひとも検討していただきたいと思うんですね。

デュアル化によって、宮の森のジャンプ競技場を使わないという方針でありますけれども、まだ間に合いますので、この方針を一旦考え直して、先人たちが脈々と築いてきたレガシーの現地である宮の森ジャンプ場を、引き続きノーマルヒルとして使い続けることを求めて、私の質問を終わりたいと思います。

●脇元繁之委員 私からも、大倉山ジャンプ競技場のデュアル化に係るノーマルヒルの必要性について、お伺いしたいと思います。

大倉山と宮の森の両ジャンプ競技場については、共に現行の国際規則に適合していないということで、このたび札幌市が施設改修の考え方を示しました。その内容は、大倉山にノーマルヒルを併設化するデュアル化を目指す等のことであります。

今後の進め方として、ラージヒルの改修については、国際スキー連盟の公認更新期限である2028年に間に合うよう、先行して設計に着手するということで、今回の予算案で、ラージヒルの改修設計費が計上されております。また、併設化するノーマルヒルの改修については、適切な環境保全対策を検討した後に着手していくとのことでもあります。

先行して改修するラージヒルについては、毎年ワールドカップ大会が開催されていることに加えて、改修の期限もはっきりしておりますが、一方のノーマルヒルについては、近年、競技が大型のジャンプ台に移行する傾向にある中で、今後、どのくらい使われる施設となるのか。将来的な需要や、その必要性という点を分かりやすく市民に示す必要があると思っています。

現状の宮の森のノーマルヒルは、大倉山のラージヒルと比べて、メディアでの取扱いや観光利用が多いわけではない上に、都心からのアクセス性にも劣るといったことから、日々どのように、どのくらい使われているのか、十分に情報が伝わっていない面もあるのではないのでしょうか。

したがいまして、ウインタースポーツ都市札幌

の象徴として、その機能を維持、向上させていく上での改修事業は必要と思いますが、利用実態もきちんと市民に示し、理解を得ていく必要があると考えます。

そこで質問ですが、ノーマルヒルの現状の利用状況はどうなっているのか。そしてまた、先ほど来質疑がありましたが、それも含め確認のため、今後、どのような利用見込みを立てているのか、お伺いしたいと思います。

●久米田施設整備担当部長 ノーマルヒルの利用状況と、今後の見込みについてお答えいたします。

ノーマルヒルは、選手の育成強化面として、中高生から学生、社会人、加えて技術的な調整をするトップ選手など、幅広い選手層から練習で利用されている状況です。このため、練習での利用状況としては、大倉山のラージヒルは年間50日程度に対して、宮の森は約150日程度と、ノーマルヒルの練習需要は高い状況となっております。

併せて、ジャンプの宮様スキー国際競技会やノルディック複合など、様々な大会がノーマルヒルを舞台に開催されており、今後も国内におけるジャンプ競技の中核的な施設として利用されていくものと見込んでおります。

●脇元繁之委員 今、大倉山が年間50日に対して、宮の森のノーマルヒルが練習で、年間150日使われていると聞いて、ちょっと驚きました。そういうところは、多くの市民にとって、なかなか分からない部分ではあると思いますが、中高生など、育成段階の選手が徐々にラージヒルへステップアップしていく過程で、あるいはまた、トップ選手の調整においても、ノーマルヒルは重要かつ必要不可欠な存在であるということは、理解をさせていただきました。

そこで選手の育成、強化面で、ノーマルヒルが重要な役割を担っているとするなら、ラージヒルと併設化することによって、今まで以上に、選手の育成、強化につながるようなメリットがなければ、多額の事業費を投下する意味はないとも言え

ると思います。

そこで質問ですが、今後の大倉山でのデュアル化に当たり、ノーマルヒル併設化に伴う育成、強化面での効果はどのように考えておられるのか、お聞かせください。

●久米田施設整備担当部長 ノーマルヒル併設化に伴う育成、強化面での効果についてお答えいたします。

ラージヒルとノーマルヒルを併設化することにより、多様な層の選手が同じ場所で練習することとなるため、育成段階の選手がトップ選手の高い技術に触れる機会が増えるとともに、練習を支えるコーチや関係者が1か所に集約されます。

また、トレーニング室などのNTC、ナショナルトレーニングセンターの競技別強化拠点の関連設備が大倉山にあることから、これまで主に宮の森で練習をしていた育成団体の選手が、ジャンプの練習と一貫して、トレーニングを行うことが可能となります。

併せて、トップ選手においても、ラージヒルとノーマルヒルを併用した技術面での細やかな調整が可能となるなど、これまで以上に、選手の育成、強化を効率的、効果的に行うことができるようになるものと考えております。

●脇元繁之委員 ただいまの答弁で、様々な恩恵が受けられるということは、よく理解をさせていただきました。

今年2月に、大倉山ジャンプ競技場で開催された男子のワールドカップ札幌大会で優勝した小林陵侑選手の話として、原点に立ち返り、大会前に荒井山の小さなジャンプ台で調整をしたことが、今回の結果につながったというインタビュー記事が出ておりました。ですから、今回のラージヒルとノーマルヒルの併設化を目的とした改修事業によって、大倉山が、今後も世界のトップ選手を輩出する国内のジャンプ競技の拠点として、その機能や価値により、一層高めていただきたいと思います。

最後に、大倉山でデュアル化を進めた後、宮の

森の後利用について、具体的な検討はこれから進めていくものと思いますが、宮の森ジャンプ競技場は、1972年の冬季札幌オリンピックにおいて、日の丸飛行隊が表彰台を独占したという、歴史的な場所でもあります。こうした歴史を踏まえて、市民が誇りに思えるような後利用となるよう、市民や競技団体などからの声を丁寧に受け止めながら、今後の方向性を決めていただくよう求めています。

今、1972年札幌冬季オリンピックの話をしていただきました。このたびの大倉山ジャンプ競技場の改修とノーマルヒルの併設化、デュアル化は、施設の老朽化と国際競技規則への対応、それと選手の育成、強化を目指すものとのことです。が、多額の投資をしての施設整備であるなら、一旦は撤退を表明したものの、将来における冬季オリ・パラの札幌への招致ということも視野に置いたものかどうか、今後、温暖化により冬季大会の開催場所も限られ、開催地の決定そのものが、しのぎを削る招致ではなく、持ち回りになるのではないとも言われております。雪がなければ始まらない冬スポーツだからこそ、このような話になるのもうなずけます。

持ち回り制が実現するとなれば、冬季オリ・パラが定期的に行われるようになるわけで、開催都市としての札幌市には、大きなアドバンテージにもなりますし、来るか来ないか分からない招致活動もすることなく、市民理解も得られるのではないのでしょうか。

併せて、低迷する冬スポーツの振興等、設備等の整備を、余裕を持って計画的にすることも可能になると思います。

この点について、石川副市長にご見解をお聞きしたいところですが、今まだ答えづらいと思いますので、この場であえてお聞きはしません。

私は、環境保全やもろもろの条件さえ整えば、大倉山ジャンプ競技場の改修とノーマルヒルの併設化、デュアル化は大いに賛同するものであります。子どもたちの未来のために、北国の魅力とも

言える冬スポーツの復活のために、夢をもう一度と一人つぶやきながら、私の質問を終わります。

●**かんの太一委員長** 以上で、第2項市民生活費のうち、スポーツ局関係分の質疑を終了いたします。

以上で、本日の質疑を終了いたします。

次回の委員会ですが、3月19日水曜日、午後1時から、都市局関係の質疑を行いますので、定刻までにご参集ください。

本日は、これもちまして散会いたします。

散 会 午後4時50分