

札幌市議会第二部予算特別委員会記録（第7号）

令和8年（2026年）3月16日（月曜日）

●議題 付託案件の審査

●出席委員 33名（欠は欠席者）

委員長	佐藤綾	副委員長	小須田大拓
委員	三上洋右	委員	五十嵐徳美
委員	佐々木みつこ	委員	よこやま峰子
委員	北村光一郎	委員	小竹ともこ
委員	川田ただひさ	委員	中川賢一
委員	藤田稔人	委員	山田洋聡
委員	和田勝也	委員	福士勝
委員	小野正美	委員	しのだ江里子
委員	林清治	委員	たけのうち有美
委員	水上美華	委員	篠原すみれ
委員	定森光	委員	國安政典
委員	好井七海	委員	小口智久
委員	竹内孝代	委員	福田浩太郎
委員	池田由美	委員	田中啓介
委員	吉岡弘子	委員	坂元みちたか
委員	脇元繁之	委員	米倉みな子
委員	波田大専		

開 議 午後1時

●佐藤 綾委員長 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。飯島委員からはよこやま委員と、村山委員からは藤田委員と、森山委員からは福田委員と、荒井委員からは坂元委員と交代する旨、それぞれ届出がありました。

それでは議事に入ります。

最初に、議案第12号 令和8年度札幌市軌道整備事業会計予算及び議案第13号 令和8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。

●林 清治委員 私は軌道運送事業、路面電車の経営について、質問していきたいと思います。

2020年に路面電車の上下分離が実施されて6年を迎えることとなります。そこで、路面電車の安定的な健全経営に対する交通局の関わりを中心に、幾つか質問していきたいと考えております。

路面電車の持続可能な健全経営を目指すための手法の一つとして、上下分離の導入が示されて以降、議会においても多数の議員が賛否を含めて様々な議論を行ってございました。

各議員の議論の中心は、路面電車の存続を願う気持ちで経営課題や利用拡大に関しての議論が中心でありました。

我が会派からは、持続可能な経営形態の確立、安全運行の確保が最重要で、本市の積雪寒冷地であり都心部での運行という特性に対応し、運転手、運行責任者、施設整備の技術者などの技術、技能、

経験の継承が必要だという提言をさせていただいておりました。そのような経過を経て、2020年に上下分離が実施されたところであります。

それ以降は、我が会派としては、路面電車の利用者拡大に向けて、交通局が取り組んできた施策などを交通事業振興公社と連携し、継続実施することを強く求めてきたものであります。

そして、2024年予算特別委員会では、新型コロナウイルス感染症による大幅な収入減からの回復対策なども提言してきたところであります。

そこで最初の質問ですが、上下分離後の軌道運送事業の収支状況について、令和7年度と令和8年度の見込みについてお伺いします。

●**本山事業管理部長** 上下分離後の軌道運送事業の収支状況について、令和7年度と令和8年度の見込みについてお答えをいたします。

まず、令和7年度における乗車人員につきましては、令和6年12月に実施した運賃改定や運転士不足に伴う減便などの影響から、若干の減少が見られたものの、直近では令和6年度と同水準となっております。

こうした状況から、収益の中核となる乗車料収入は令和6年度を上回る一方、人件費や経費の増はその範囲内にとどまり、令和7年度は収支均衡を維持できる見込みであります。

次に、令和8年度予算は、運転手確保に向けた処遇改善に係る経費や、電気料金や修繕資材費などの物価高騰の影響もあり、厳しい収支となる見通しとなっております。

●**林 清治委員** 厳しい経営状況が続いているということでございます。今後も経営の安定を目指して、公社と連携しながらしっかりと取組を進めていただきたいと申しとおきたいと思います。

この軌道整備事業会計の令和8年度予算案を見ても、かなり厳しい状況であるということが分かります。運送事業を担う交通事業振興公社が収益を上げて、経営が安定しなければ、交通局が担う整備事業会計のほうも厳しい、そうした状況にな

るということが分かります。

経営の安定のためにも、安全で確実な運行体制の確保は、重要な課題であると考えております。特にこの冬の大雪というのは、集中的に札幌圏での降雪が続き、JRや路線バスの運休が度々ありました。そのような中でも、路面電車は全面運休とならなかったと聞いております。

そこで次の質問ですが、この冬の降雪による路面電車運行への影響がどの程度あったのか、お聞きします。

●**本山事業管理部長** この冬の降雪による路面電車運行への影響についてお答えをいたします。

この冬の大雪で多くの交通機関が運休を余儀なくされた中、路面電車はササラ電車や除雪センターによる連日の除雪作業により、全面運休することなく運行を継続させることができたところでございます。

12月12日の局地的な大雪の際には、全線での運行継続は困難と判断し、地下鉄駅の接続を優先した運転区間での折り返し運転を行っております。

また、1月25日の大雪以降は、深刻な交通渋滞が発生し、路面電車の運行に支障を来す状態が長期間にわたり継続したことから、通常のダイヤでの運行はかなわなかったものの、車両間を等間隔に保つ運転により、運行の安定化に努めたところでございます。

●**林 清治委員** あの降雪でも全面運休がなかったという答弁がありました。

まさに運転手や運行管理、そして整備などの交通事業振興公社と交通局職員の努力が報われ、除雪業者さんも頑張っていたところであります。そして何より、答弁にあったとおり、ササラ電車の効力が大きかったのかなと思っております。

このササラ電車は、まさに札幌市交通局が開発、発明したものであり、他都市では使用していないものであります。交通局職員の長年の工夫と安全運行への思いが形となったものであると感じております。

また、冬道では車道が狭くなり、軌道上に車が進入して運行の妨げになることも多くあると思います。まさに運転手さんも気苦労が多く、大変な状況であると考えております。特に今年のような災害レベルの大雪の中では、課題も多くあったのではないかと考えます。

そうした運行上の課題や経営状況の厳しい中で、交通事業振興公社が担う軌道運送事業、いわゆる上の部分と、交通局が担う軌道整備事業、下の部分が共に収支を黒字として、安定的な経営状況をつくるため必要なことは、連携と意思疎通を強めていくことと考えております。

そこで次の質問では、交通事業振興公社と経営上、または運行に対して、連携はどのようになっているのか、お伺いしたいと思います。

●**本山事業管理部長** 経営や運行に係る公社との連携についてお答えをいたします。

上下分離における運送事業者は、国の特許を得て、自らの責任と判断で運送事業を経営するもので、その経営や運行につきましては、上下分離の効果を発揮するためにも、運送事業者である公社の自主的な判断により実施していくことが重要となります。

一方で、公社と交通局は、運送事業者と軌道整備事業者として、上下一体の密な運営が求められることから、定期的に協議の場を設けるとともに、公社は市の出資団体であるため、交通局は必要に応じて指導・調整を行うなどの連携を図っております。

具体的には、経営につきましては、経営層が参加する連絡会議のほか、実務者レベルの会議を定期的に行い、情報共有を図るとともに、必要な助言を行っております。

また運行につきましては、安全を統括する責任者が参加する連携会議を定期的に行い、事故やトラブルを漏れなく共有することで、その防止対策や発生時の連携体制を構築しております。

●**林 清治委員** 答弁では、交通事業振興公社

の自主性を尊重しながらも、いろいろな場面とレベルで連携しながら、出資団体としての情報共有もしているというようなことだったと思います。そして、安全性を守っていくということもございました。これからも責任を持った対応をしっかりとしていきたいなと考えるところであります。

質問の冒頭で触れたように、上下分離施行から6年を迎えることとなります。約10年に及ぶ議会議論を経て実施した上下分離であり、市役所担当部署、交通局、交通事業振興公社、それぞれが必要な役割をしっかりと果たし、路面電車の持続的な経営と安全運行を守っていかねばなりません。

私どもが危惧しているのが、やはり年数が経過して、札幌の路面電車の歴史、または上下分離の必要性や目的、実施した意味合いなど、また運送事業をなぜ公社が担っているのかなど、様々な経過を知らない職員が増えているということでもあります。そういうことで、交通局と交通事業振興公社との連携が希薄になることを危惧しているところであります。

そこで次の質問ですが、上下分離実施後の採用者や市長部局から異動した交通局職員の上下分離体制下での路面電車に対する意識は、どのようになっているのか、路面電車経営に向けた研修体制はどのようになっているのかをお聞きます。

●**本山事業管理部長** 上下分離後に交通局に配属された職員に係る路面電車に対する意識や研修の実施についてお答えをいたします。

上下分離後に採用された職員や交通局へ異動してきた職員に対しても、上下分離に至った経緯や目的、効果などについては十分に説明を行っているところでございます。

具体的には、交通局と公社の職員が参加をする局の研修におきまして、路面電車の運行形態や経営状況に加え、上下一体で取り組むことの重要性について説明し、両社が密に連携して事業を担う意識を持つよう、認識の共有を図っております。

加えて路面電車に関する利用者からのご意見や、

交通局と公社の安全確保に関する協議の内容につきましては、関係部署の全職員に共有しており、路面電車の経営や安全運行の重要性も十分理解しているものと考えております。

●林 清治委員 経過や経営状況など、職員への意識づけなども実施しているということでありました。少し安心しますけれども、札幌の歴史の中でも、この路面電車の価値というのは本当に大変大きいものがあるのかなと思います。市民の心にも、いろいろ思い出が残っていることも多くあると思います。

また、観光で札幌に訪れた方なども、写真を撮っているのをよく見ますけれども、旧式の電車も、また新型低床車両もそれぞれファンがいるようでもありますし、市民の移動手段としても、観光資源としても価値を高め、維持していく必要が高いと考えているところでもあります。

そうした意識を強く関係職員が持ち、交通事業振興公社がやることだから交通事業振興公社に任せおくなどと考えないように、交通局並びに市役所各部署においても、札幌の路面電車の価値を理解して高めていくことを考えていただきたいと思います。そのためには職員研修等は重要になると思いますので、今後も対応をしっかりとお願いしていきたいと思います。

今、様々な質疑を行ってきましたけども、今回の質疑で会派議員からも交通局へ路面電車について問合せを行っても、まずは公社に聞いてみないと分からないとか、公社のことですから、そういった対応がちょっと最近多くなってきたということも感じております。そうした中で少し心配になり、この質疑を組み立ててきました。

そうしたことも踏まえて、これまでの質疑の中で交通局の考え方はしっかりお聞きしたところがありますが、そこで最後の質問となりますけれども、今後の経営上の課題と安定経営に向けた交通局のお考えについてお聞きします。

●本山事業管理部長 今後の経営上の課題と安

定経営に向けた交通局の考えについてお答えをいたします。

路面電車につきましては、上下に会計が分かれておりますが、上を担う公社は乗車料を中心とした収入により、路面電車の運行に必要な人件費や道路費等に加え、下の交通局が担う施設整備や維持管理に要する経費を施設使用料として負担する構造となっております。

経営上の課題としては、近年の人手不足に対応した賃上げや物価の上昇に伴う維持管理費の増に加え、金利の上昇による支払利息の増加など、経営計画を上回る厳しい環境に直面していることと認識しております。

一方、必要な安全投資や旅客サービスの向上につながる投資が必要であり、そのためにも、まずは乗車料や広告料等の増収を図り、必要な財源を確保することが重要となります。

交通局としましては、中長期的な収支見通しに立って、国の補助制度なども活用しながら必要な支援を行い、路面電車の安全運行を将来にわたって維持できるよう、公社とともにしっかりと取り組んでまいりたいと思います。

●林 清治委員 もうちょっと踏み込んで欲しいなという気もあつたんですけども、今後も、我々としてもしっかりと公社と交通局の関係だとか、路面電車の収支状況、運行状況をしっかりと確認して、チェックをしていきたいなと思います。

今、答弁にあつたとおり、やはり今後、人口減少による働き手不足、また乗車するお客様の減少、物価高など路面電車の安定経営には課題は多くあるのではないかなと考えております。そして、今後も時代ごとに発生する課題も出てくるんじゃないかと思います。

そうしたものを乗り越えて、持続的に経営を続けるためには、先ほど来言っているとおり、これは市長部局、交通局、そして交通事業振興公社、おのおのが意識をしっかりと持ち、課題共有して、対応していかなければならないと考えているとこ

ろであります。そうしたこともしっかりとこれからも継続して見ていきたいと思っております。そのことを申し上げて質問を終わります。

●竹内孝代委員 私からは、地下鉄の経営状況と路面電車の現状について質問いたします。

本定例市議会の代表質問で、雪国札幌らしい公共交通ネットワークの在り方について質問させていただきました。

市長からは、公共交通を取り巻く環境の変化や雪国という地域特性を踏まえて、公共交通全体の在り方について改めて検討することとし、まずは令和8年度に全市的な公共交通体系の現状と課題を整理するとの答弁をいただいたところであります。

新年度予算では、まちづくり政策局におきまして調査費を計上して、地下鉄も含めた全市的な公共交通体系の現状、そして課題を整理して、将来にわたって持続可能な公共交通の在り方について検討すると聞いております。

交通局におかれましては、これまで長年にわたり積み重ねてきた知見、また実績を踏まえて、情報提供などの協力をされるのではないかと推察しているところでございます。

そうしたことを踏まえ、まず初めに地下鉄の経営状況についてお聞きしたいと思います。

昭和46年、ちょうど私の生まれた年になるのですが、この12月、札幌の地下鉄は全国の都市では4番目として開業され、それ以来、積雪の影響を受けない輸送機関の主力として、今年で56年目を迎えることとなっております。

今冬の大雪でも地下鉄の優位性を発揮して、2月のさっぽろ雪まつり時期には、1日70万人を超える利用があったともお聞きいたしました。

これだけ多くの市民に親しまれ、そして利用されている地下鉄は大切な市民の財産であり、市民の足として重要な役割を担う公共交通機関の主軸として、次世代に確実に引き継いでいかなければなりません。

そこで質問ですが、現在の地下鉄の経営状況と、また課題について伺います。

●本山事業管理部長 地下鉄の経営状況と課題についてお答えをいたします。

地下鉄事業は、初期投資に巨額の資金を要することから、昭和46年の開業以来、赤字が続き、多額の累積欠損金を発生させてきたところでございます。

しかしながら、平成18年度以降はコロナ禍を除き黒字を重ね、令和5年度からは100億円を超える純利益の計上が続いております。

この要因としては、安定的な乗車料収入の確保に加え、企業債残高の減少に伴う企業債利息の減や、業務の効率化による人件費の減など、費用の減少が挙げられます。

一方で、開業から50年以上が経過した施設の老朽化対策や新たな安全投資に加え、コロナ禍で資金不足のため、多額に発行した特別減収対策企業債の償還に備えることが課題であると認識しております。

今後も持続可能な事業運営を継続し、しっかりと次の世代に継承していけるよう、健全な経営に努めてまいります。

●竹内孝代委員 開業以来の赤字から平成18年以降黒字化が続いていること、また、50年以上たちますので、施設の老朽化対策とか安全投資といったものに力を入れてきて、企業債の償還に留意しながら、しっかりと経営状況は順調であると。また、しっかりと健全運営に努めるといった答弁だったと思います。こちらについては理解いたしました。

鉄道事業で、上下分離の導入例というのがあります。鉄道の上下分離というのは、車両の運行や営業を行う上部を鉄道会社が行うと。そして施設の保有や維持管理を行う下部を自治体が行う方式というのが一般的であります。赤字ローカル線の維持や、また新線建設といった負担を公共が行うことで、鉄道会社の経営を身軽にするといった

手法で、地域交通の存続策として全国的にも採用されているといったケースが増えております。

一方で、札幌市の路面電車においては、令和2年から上下分離方式が導入されております。

次に、こちらのほうを質問させていただきたいと思います。

市が運営していた既存路線の運行業務というのを、札幌市交通事業振興公社が行うと。そしてその役割を特化させて専門性を高め、そして経営を効率化するものだと私も承知しております。

先ほど林委員からも収支状況について、また双方の連携について質疑等がございました。札幌市の上下分離方式というのは、新線建設等の負担軽減を目的とする他の地域とは異なる目的で、途中で導入されたものであります。今後の持続可能な公共交通ネットワークの維持に向けて、一つの参考になる取組ではないかなと思っております。

そこで質問ですが、開業の途中から、路面電車を上下分離方式で運行してきたこれまでを振り返りまして、上下分離に係る効果について、どのようにお考えになっているか、伺います。

●**本山事業管理部長** 路面電車の上下分離に係る効果についてお答えをいたします。

効果として、まず公社においては、交通局の非常勤であった運転手が正職員になることで、運転経験が必要な運行管理員の計画的な登用が可能となったほか、人事異動にとらわれず、職員を長期に配置することで専門性が向上するなど、安全運行につながる体制が整ったところでございます。

さらに広告料収入につきましては、低床車両のラッピング広告や停留場のネーミングライツなどの新たな取組により、現在は上下分離前の交通局の収入を上回る実績を上げております。

一方、交通局が施設整備を担い、職員の専門的な知見を生かしながら、新型低床車両の導入や、停留場のバリアフリー対応などを進めることで、誰もが利用しやすい環境を整えております。

今後も上下それぞれの分野におきまして、引き

続き専門性の向上と効率化に取り組むことで、これらの効果をさらに高めてまいります。

●**竹内孝代委員** 安全運行につながる人材の体制が、しっかりと長期化できるように体制が整備された。また、広告料収入も新たな取組ができるようになって、直営時よりも増加したということの効果を伺いました。引き続き、交通局の持っている知見をしっかりと生かしながら、誰もが利用しやすい環境を整えていただきたいと思います。

一方で、路面電車に関する昨年話題を思い返しますと、5月には運転手不足による運行ダイヤの減便というものが行われ、新聞報道でも大きく取り上げられたところでもあります。

令和2年度に上下分離を行って、5年以上が経過したところでありまして、交通局においては、この路面電車の現状を踏まえて、今後に向けて課題を洗い出して、その対応を検討すべきと考えておりますし、こうした捉え方が路面電車だけではなく、地下鉄についても同様に参考になるものと思っております。

そこで質問ですが、路面電車の現状を踏まえた課題と今後の対応について、先ほど林委員の質問とちょっと似たようなイメージになるかもしれませんが、違う答弁を期待して質問させていただきます。

●**本山事業管理部長** 路面電車の現状を踏まえた課題と今後の対応についてお答えをいたします。

路面電車を取り巻く環境としては、全国的な人手不足の影響を受け、運転手の確保に非常に苦慮しており、公社におきましては、令和7年度に基本給を平均9.3%ベースアップさせるなど、処遇改善に力を入れているところでございます。

今後、本格的な人口減少を迎え、長期的には乗車人員の大幅な改善が見込まれない中、人件費や施設の維持管理費の増に加え、老朽化した施設、車両の改修費の増にも対応していくことが課題であると認識しております。

今後の対応としては、公社におきましては、経費の一層の節減はもとより、広告事業の販売促進や、乗客誘致の強化などの増収策に取り組むことが重要となります。

また、新たな設備投資につきましては、引き続き地域公共交通計画に基づき、国の補助制度の活用などにより路面電車を将来の世代へ継承することができるよう、公社と共に取り組んでまいりたいと思います。

●**竹内孝代委員** 処遇改善に向けた努力されながら、またそして課題等も今言っていただきましたけど、やはり国の補助制度をしっかりと活用していくということは、重要なものだと思います。

路面電車の現状について課題はあるものの、上下分離に一定の効果があり、またそれに向けて、改善に向けても努力されるということも理解をいたしました。

これまでの質疑を通して、最後に皆様の実績を踏まえて、今後、地下鉄の延伸に関する調査を行う際には、ぜひ交通局にも積極的に関わっていただいて、事業運営の効率化についての知見、またノウハウをぜひ活用していただくよう要望いたします、私の質問を終わります。

●**田中啓介委員** 私からは、地下鉄運転手の確保について質問をさせていただきます。

全国的にバス運転手不足が課題となっており、札幌市においてもバス運転手不足による減便、廃線等により、市民生活にも大きな影響が出ております。ＪＲ北海道の鉄道部門においても、人員不足と若年層の離職が影響し、トラブルや安全上の課題が指摘されております。

さらに、札幌市の路面電車においても、現在は回復傾向にあるとのことですが、2025年の５月に運転手不足のため、平日の運行本数を１日20便ほど減便しました。背景には、生産年齢人口の減少に加えて、2024年問題に端を発した深刻な人材不足があります。

積雪寒冷地である札幌市にとって、地下鉄は市

民の足として重要な公共交通機関であり、近年の記録的な大雪で、札幌市営地下鉄の重要性が再認識されましたが、将来的な運転手不足によって、地下鉄を利用する乗客をはじめ、市民の社会経済活動に影響を及ぼすことになるのではと懸念している部分がございます。

運転手の確保に向けた採用環境の厳しさが増す中、札幌市の地下鉄運転手は今225名だと聞いております。採用を停止していた時期がございました。現行の地下鉄運転手としては、2020年度から採用を再開しておりますが、それより以前は主に地下鉄乗務員、いわゆる車掌として採用され、経験を積んだ職員が地下鉄の運転手に任用替えというふうな形になる。また、採用の募集に関しては、1999年度から2019年度までの21年間のうち、一時採用を再開した５年間を除く16年間、新規採用を停止していたこともあり、30代、40代の運転手が少なく、今後数年でベテラン職員の大量退職期を迎える状況だと聞いております。

そこでまず、地下鉄運転手の年齢構成と採用実績に対する認識について伺います。

●**本山事業管理部長** 地下鉄運転手の年齢構成と採用実績に対する認識についてお答えをいたします。

現在、約220名いる地下鉄の運転手につきましては、ワンマン運転化などに伴う採用抑制を実施していたことから、55歳以上の職員が全体の約５割を占めており、今後10年の間に多くの職員が退職することを見込んでおります。また、採用人数としては、令和６年度は14名、令和７年度は24名の実績となっております。

近年、全国的な人手不足の影響により、採用倍率は年々低下傾向にあります。令和７年度は4.6倍と、市の行政職と同程度の倍率を確保しており、現時点では必要な人材を採用できているものの予断を許さない状況と考えております。

●**田中啓介委員** 直近での倍率で言うと４倍強あるということでありました。

市のホームページもちょっと見させていただいたんですけども、2022年のときは9.8倍、約10倍もあったんですね。それがその次の年は6.8、24年度に関しては6.2倍と。今、部長が答弁されたように年々減ってきていると。一定は確保できているということではありますけれども、やはり55歳以上の職員が5割を占めているという部分は、今は大丈夫かもしれないけれど、将来的にははっきりと、そこは考えていかなければいけないんじゃないかと思います。

特に少子化、また生産年齢人口が減少している中で、同じ交通業界はもちろんですけれども、他業界との人材争奪戦、これは今後ますます激化していくのではないかと考えられます。

その中で、従来どおりの広報による募集だけでは、今後、地下鉄運転手の必要数を維持できなくなるのではないかとのおそれがあります。

技術の継承の観点からも、若手、中堅、ベテラン、これがバランスよく配置された緩やかな台形型、またはピラミッド型が理想とされる適正な年齢構成に向けた人材の確保をするための採用の仕方が今、求められていると思います。

そこで伺います。地下鉄運転手の採用強化の取組について伺いをいたします。

●**本山事業管理部長** 地下鉄運転手の採用強化の取組についてお答えをいたします。

近年の採用強化の取組といたしましては、運転免許の取得年齢の拡大を目的とした国の省令改正に合わせて、受験資格の対象年齢を満19歳以上から満18歳以上へと引き下げ、高等学校への周知を開始したところでございます。

さらに、活況な転職市場の動向を踏まえまして、転職フェアへの出展を継続するほか、求人ボックスやi n d e e dなどに代表される、インターネット上の求人情報をまとめて検索できる求人検索エンジンの活用も検討してまいります。

これらの取組によりまして、幅広い層から意欲ある採用候補者を募ることで、将来にわたり必要

な人材を確保していきたいと考えております。

●**田中啓介委員** 採用年齢を拡大してきたということと、あとは様々な求人媒体を使って、広く募集をかけていくということとであります。

その中で、やはり計画的に採用を強化して、人材を集めていくということ、これは重要なことだと思います。

それに加えて採用した人材が、せっかく採用しても離職してしまつては駄目なので、やはり定着するための環境整備、こちらが必要不可欠だと思います。

地下鉄運転手という仕事に従事していることにやりがい、誇りを持って働き続けるためには、やはり待遇、職場の環境、また運転手一人一人の過度な負担とならないような人員体制が整備されること、これが長く地下鉄運転手として働き続けられるためには大事だと思うのです。

そこで、地下鉄運転手の人材の定着に向けた取組について伺います。

●**本山事業管理部長** 人材の定着に向けた取組についてお答えをいたします。

現在、地下鉄運転手の離職率は高くない状況ですが、人材定着のためには、まず時間外勤務の削減や休暇取得の促進などにより、一人一人の負担を軽減していくことが重要となります。

負担軽減を実現するためには、交代勤務制であることを踏まえ、休暇取得時の代替職員を確実に配置できるよう、必要な人員数を確保することが不可欠となり、これまでも採用を強化してきたところでございます。

さらに、全国的な若者の離職傾向を踏まえ、若年層に重点を置いた給与のベースアップを実施するとともに、若者の孤立防止につながるスポーツ大会などの福利厚生事業にも取り組んできたところでございます。

今後もこうした取組を通じて、職員がやりがいを持って働き続けることができる環境を整えてまいります。

●**田中啓介委員** 待遇の部分だったりとか、やはり急に病気等で休むということがあった場合にもしっかりと対応できるように、代替職員部分も考えた採用も行っていることを含めて、様々な工夫をされているということ、答弁の中で出たと思います。

あわせて、こちらもちっとネットで調べさせてもらったんですけれども、今、女性の職員、運転手さんも増えてきているということで、2年前に、宿舍、女性専用の休憩スペースも改修しているということで、環境面においても様々な観点で工夫をされていると思います。

そういう中で地下鉄運転手、今は離職率は高いということではありましたが、最初の質問の中でもちっとさせていただいたんですけれども、年齢構成の部分では、今後10年間で多くの職員が退職する見込みになっているということで、その退職に合わせて一挙に増やすということは、もちろんそれは必要なんですけども、そうしてしまうと、また今度はその年齢層が一気に退職してしまうということにもつながってしまいますので、そういうことも含めて、計画的に採用に当たっていただきたいと思います。決して定員割れにはならないように、人員をしっかりと確保できるよう、また、ぎりぎりの人員になってしまうことによって過度な負担にならないように、一定のゆとりを確保される体制になっていただきたい、確保していただきたいと申し上げておきます。

そして最後に、地下鉄というのは365日休まず動いております。

今回は、地下鉄の運転士さんについて質問をさせていただきましたが、毎日時間どおりに安全に運行することが、大勢の乗客を目的地まで運び、人々の貴重な時間を守って、人々の生活を支えているという、大きな社会貢献をしている。まさに本当に大切な公共交通機関だと思います。

地下鉄の運転手に限らず、運行の管理をしている指令所の職員、車両または施設の整備点検をし

ている整備の職員、そして駅で乗客などの対応する職員、地下鉄に関わっている、全ての従事している皆様に改めて感謝を、この大雪のときに感じた次第でございます。

その地下鉄の運行を支えている全ての方々が、自分の業務に誇りとやりがいを持って働き続けられる環境整備、それをしっかりとしていただきたいということを申し上げて質問を終わります。

●**坂元みちたか委員** 私からは1分野から2問の質問をいたします。分野といたしましては、市営地下鉄における専用席の制度についてであります。

一つ目の質問として、専用席設定の法的根拠と公共性について伺います。

札幌市営地下鉄においては、全国的にも珍しい優先席ではなく、対象者のみが座れるという専用席制度が長年維持されているわけですが、しかし、この制度が現在の通勤通学ラッシュ時において、車内の混雑を意図せずに引き起こしているということを感じております。

一般席が満席で専用席が空いている状況で立ち続ける乗客がいることは、限られた車内スペースを有効活用すべき公共交通として、適切なのか少々疑問を感じるところであります。

そこで質問であります。公共交通機関において、特定の座席を専用として一般客の着席を制限する法的根拠の有無、そして専用席が空いている状況で、一般客が座れない状況を適切な運用であると考えているか、併せて伺います。

●**山田高速電車部長** 専用席の明確な法的根拠及び適切かつ効率的な運用についてお答えいたします。

地下鉄の専用席は当初、優先席として運用を開始いたしました。座席を必要とされる方が座れない状況が多くあったことから、議会の議論を踏まえまして専用席としたものであり、法的な根拠は有しておりません。

その後、専用席利用の対象者を適宜拡大し、現

在では高齢の方、体の不自由な方に加えて、乳幼児をお連れの方、妊娠されている方、内部障がいのある方、その他援助や配慮が必要な方などを対象としております。

配慮が必要な方からは、専用席が空席の状態であるにもかかわらず、座席の前が混雑していて座れないというご意見もいただいていることから、座席を必要とされる方々が座りやすい環境となるよう、適正利用について周知してまいりたいと考えているところでございます。

●坂元みちたか委員　ご答弁の最後の部分に、配慮が必要な方から、専用席が空席であっても座席前が混雑していて座れないという声もあるということがございました。おっしゃるとおりでございまして、専用席があっても、その周りが混雑していたら、そこまでたどり着かないということも当然あるわけでございます。そこを把握されているということでしたら、ちょっと問題解決に向けて共有できている部分もあるのかなと感じるところであります。

次に、意識と実態のミスマッチということについて伺いをいたします。

高齢の方々が老人扱いされたくない、自分はまだまだ若いという考え方から、あたかも私は高齢者ですと宣言をするような専用席を避けて、あえて一般席に座る現象が常態化しているようにも感じるところであります。その結果、高齢の方が一般席に座り、混雑がちょっと激しくなっている。このミスマッチの状況が生まれているのではないかと感じるところであります。

そこで質問ですけれども、このような事象に対して、これまでどのような抜本的改革を検討されてきたのか、伺います。

●山田高速電車部長　一般客が座れない状況の抜本的な改革の検討についてお答えいたします。

本来、座席を必要とされる方が乗車された場合には、専用席、一般席に限らず、譲り合ってご利用いただくのが理想と考えております。

今後も引き続き、高齢者や障がい者のさらなる社会進出が進み、ラッシュ時の利用も増えてくると考えられることから、混雑時におきましても、座席を必要とされる方が気兼ねなく座ることができる現行の専用席制度が望ましいと考えているところでございます。

●坂元みちたか委員　ご答弁の最後に、気兼ねなく座ることができる現行の制度というお答えを頂戴いたしました。

やはり専用席という名前になることで、逆に気兼ねしてしまう方もいらっしゃるんじゃないかなと思うわけであります。

私は議員として新米なので、この3年間の議論しか存じ上げないわけですが、長い地下鉄の歴史の中では恐らくいろいろ議論があって、今の状況になっているということは十分に把握するところでございます。

しかし、やはり長い年月の中で、考え方や価値観というのも変化してまいります。この専用という言葉が、ちょっと現代にマッチしていないんじゃないかと思う面もあるんですね。

例えば、札幌市民専用とか、観光客専用とか、男性専用とか、女性専用とか、こういうのは何となく現代、令和8年の価値観にマッチしていないような気もいたします。

この件に関して、我が会派もちょっと勉強を続けていきたいと思っております。部局の方におかれましては、他都市の状況がどうなっているのかということをいま一度お調べいただくことを希望いたしまして、質問を終わります。

●山田洋聡委員　私からは地下鉄駅構内のエスカレーター等の保全業務について質問させていただきます。

現在、札幌市では地下鉄駅が49駅、そこに設置されているエスカレーター、エレベーター等は、令和7年12月現在で合計360台と認識しております。

日々、地下鉄を利用される市民の皆様方の便利

と安心を支えていただいております。誠にありがとうございます。障がいを抱える方々や高齢者の方々にとっても、このエレベーター、エスカレーターというのは重要なものでございまして、各出入口に設置を要望するという声も伺っているところではありますけれども、現在設置されている設備の保全業務ということも必要としますので、今回はその費用について伺ってまいりたいと思います。

エスカレーター増設を望む声を実現したいと考える一方で、維持費というものをやはり考えなきゃいけないというところで、利用する皆様方の安全は絶対です。

あとは残念ながら、全国的に見ると、このエスカレーターの事故というのは、まれに発生しているということも事実でございます。

点検保守は、本当に大切な業務ということでありまして、これはあらゆる事業に通じるところでありますが、本当に必要なところに予算を抑えるべきではないと思っています。ただ、予算が無限にあるわけでもないということも事実でありますので、合理性、安全性を担保した上での歳出抑制は、最大限考慮すべきと考えます。

そこで質問ですが、地下鉄駅構内のエスカレーターやエレベーターの保全業務について、どのような考え方で、どのような企業が実施しているのか、伺います。

●**白勢技術担当部長** エスカレーターやエレベーターの保全業務につきまして、お答えさせていただきます。

山田委員ご指摘のとおり、地下鉄のエスカレーター等は多くの方が利用される重要な設備でございまして、その安全確保につきましては、交通事業者として最大の使命であると認識しております。

保全業務につきまして、保守点検と設備の更新の両面からお答えさせていただきたいと思います。

まず、保守点検につきましてですが、故障時の迅速な対応と復旧、そして高い安全性が求められ

ることから、設計、製造を担ったメーカーによるフルメンテナンス契約を採用しております。日々の点検を通じ、設備の健全性を維持することで、設置から更新に至るライフサイクルコストの低減を図ることが重要であると認識しているところでございます。

次に、設備更新につきまして、工事期間中の停止によるお客様への影響を最小限に抑えるとともに更新費用の抑制を図る観点から、設備の特性に応じた更新を進めております。

具体的には、エレベーターの更新は駆動方式を変更するため、エレベーター全体を更新しております。一方、エスカレーターの更新におきましては、エスカレーターを支える構造体を再使用することで費用を削減しております。

このように適切な保全業務を維持するには、将来にわたり安心を支え、責任ある管理を行うことが、安全性の確保と健全な経営を両立させる上で、効果的であるという考えでございます。

●**山田洋聡委員** 安全性を最大限に図るところ、フルメンテナンスということで、メーカーさんを使われているということでありました。

今後10年の財政推計というところは、ずっとこの本定例市議会中、出ている話ではございますが、ここの状況からも、このまま放っておくと札幌市は危機的状況ということに直面するということも明らかであります。

本来は、今おっしゃられたようにメーカーまたは関連企業の保全業務が望ましいということではあるんですけども、財政立て直しの期間中という限定的な対策とか、いろんな意味を含めて、安全性がしっかり担保できれば、メーカーさんじゃない業者ということも、もしかすると検討の余地はあるかもしれないということを申し上げておきたいと思います。

あらゆる可能性を柔軟に検討していただくということで、安全性の担保は最大限とした上で、より一層効果的なことができるのではないかと思います。

ます。

そこで質問ですが、今後の保全業務を進める上での考え方について伺います。

●**白勢技術担当部長** 今後の保全業務を進める上での考え方につきまして、お答えいたします。

厳しい財政状況の中、あらゆる可能性を排除せず、歳出抑制に向けた柔軟な検討を行うべきとのご指摘をいただきました。そのとおりでございます。持続可能な経営を考える上で、重要な視点であると認識しております。

保全業務における最優先事項は、安全性の確保でございます。鉄道施設特有の非常に厳しい条件下におきまして、限られた時間内での確実な施工と、将来にわたり安心を支え続ける信頼性は、いかなる場合においても欠かすことはできないことであると考えております。

また、故障等の事態に際し、利用者への影響を最小限にとどめるため、迅速な復旧体制が確立されていることはもとより、継続可能な視点に立ち、安定したサービスを提供し続けることも求められております。

これらの要素が、低廉な費用の下で実現可能な場合におきましては、メーカー系以外の事業者でも、安全性や信頼性への影響を慎重に見極め、柔軟に検討してまいりたいと考えております。

●**山田洋聡委員** いろいろな可能性を排除せず、あとはメーカーというところで、大体想像するのは大手企業じゃないかなと思うんですけども、その大手なのか、中小企業なのか、どちらが高いとか安いとか、そういうことは現時点で具体的にしているものではないと思いますが、より効果的な歳出抑制という点において、柔軟な対応してただけそうだとすることで、ぜひそのような対応をお願いしたいと思います。

この大手企業ということが、もしかすると世の中の的には、大手さんからたくさん税金を取ればいいみたいな論調もあったりする中ではあるんですけども、大手企業が安定的に事業収益を上げてい

くということは、そこで働く多くの従業員の皆様、その家族が当たり前に生活が続けるということにつながることでありますので、必ずしも一概に何か言い切れるということではないんですけども、今、札幌市は危機的状況ということをしっかり踏まえた対応をしていただきたいと思っているところであります。

ただ、行政側の札幌市の危機的な状況という都合だけで、転々と発注先を変えるみたいなことも、企業さんからしてみると安定的な経営につながらないということでもありますので、それが望ましいということでもありませんが、官公需からしっかり景気対策をしていくということも大事なことでありますので、いろんな側面を踏まえて取り組んでいただきたいと思います。

その時々々の時代背景や状況を考慮した上で、判断はなかなか困難を極めるとは思いますが、希望を持てる札幌市と、札幌市民が自覚ができて、それが周囲にも波及するようなまちづくりとなるように、経営判断を行っていただきたいと思います。

●**しのだ江里子委員** 私からは、薄野曲線レール交換工事についてと地下鉄におけるエスカレーターの安全な利用について、質問させていただきます。

まず、路面電車の薄野交差点の曲線レール交換工事について質問をさせていただきます。

路面電車ループ化事業は、昨年12月で開業から10周年を迎えました。ループ化後には、1日当たり2,000人を超える利用者数の増加があったと。そしてまた近年の利用者数は、コロナの影響により一時的な利用者減があったものの、沿線人口やインバウンドの増加などにより、コロナ禍前の水準まで回復して、増加傾向にあると聞いております。

都心線では、路面電車が歩道側を走行することで、魅力的な都市景観の形成に貢献しているほか、バリアフリーで歩道から直接乗り降りできることから、車椅子利用者や高齢者、障がい者に優しい

公共交通として浸透していると認識しております。

この都心線において、札幌駅前通と国道36号線が交わる薄野交差点において、レール交換工事を2026年度に実施する予定と聞いております。薄野交差点は、札幌の顔とも言える交差点であり、車両及び歩行者の非常に多い交差点であり、この交差点を通行する車両、自動車や歩行者にどのような影響があるのか大変気になるところです。

そこで質問ですが、薄野交差点におけるレール交換工事について、どのような工事を行うのか。また、通行する車両、自動車や歩行者にどのような影響があるのか、伺います。

●白勢技術担当部長 工事の概要につきまして、お答えさせていただきます。

路面電車の設備につきましては、一定の期間が経過すると更新が必要となりますが、曲線部のレールにつきましては、直線部のレールに比べまして摩耗が激しいことから、おおむね10年を目安に更新しているところでございます。

工事期間につきましては、本年4月から9月末までを予定しておりまして、施工時間帯につきましては、路面電車の営業時間外に行うこととなりますが、準備作業等もございますので、23時頃から翌朝の6時30分頃までを予定しております。

施工場所をブロック化して行うことから、一時通行止めや車両進行方向などの交通規制を行うこととなります。

その内容は、日々変化することになりますので、ご不便をおかけすることもございますが、車両や歩行者の特に多い金曜日と土曜日の夜には工事を実施しないなど、影響範囲を最小限にとどめるよう配慮してまいりたいと考えております。

●しのだ江里子委員 工事が4月から9月にかけて夜間に行われること、工事中は車線の規制などの交通規制を伴うこと、そして、毎日工事を行う場所が変わることに伴い交通規制の内容も変わるということを伺いました。

夜間と言いましても、薄野の夜のことで、

自動車ですとか歩行者が多い特殊な環境下にある場所でもあると思います。このように多くの車両ですとか、歩行者が行き交う交差点で行われる工事ということで、多くのドライバーや歩行者に影響が及ぶことが想像できます。

そこで質問ですが、この工事について広く市民に対して周知をする必要があると考えますが、市民に対してどのように周知をする予定か、伺います。

●白勢技術担当部長 工事の周知につきまして、お答えさせていただきます。

まず、工事規制の内容につきましては、交通管理者である北海道警察、道路管理者である北海道開発局及び札幌市と協議を行っているところでございます。

工事及び交通規制の内容の周知につきましては、これまで関係する町内会、商店街、札幌薄野ビルディング協会、ハイヤー協会、トラック協会に説明を行っている状況でございます。

今後、市民への周知につきましては、広報さっぽろ4月号に掲載するほか、交通局のホームページを使用いたしまして、日々の交通規制情報を閲覧できるようにしてまいりたいと考えているところでございます。

●しのだ江里子委員 路面電車の曲線レールが10年を目安に更新されているということが分かり、大変興味深く伺ったところです。

期間もほぼ6か月を要し、夜間から朝方までの間の工事となります。薄野は眠らない街です。夜遅くても必ず車両や人の流れがあり、日中とは全く環境が変わり、通行止めや車線規制、進行方向の規制など、刻々と変化をする状況では、通行する車両も人もかなり混乱をするのではないかと考えます。既に関係団体等には説明していただいておりますが、一般通行者にはたくさんの道路標識が判別できるのか危惧をするところです。ぜひとも丁寧な誘導をお願いしたいと思います。

そしてまた、広報に関しても、広報さっぽろ4

月号や交通局ホームページに交通規制情報を閲覧できるようにされるということですが、ぜひSNSを使うことも併せて考えていただき、安全・安心に工事が進められることを願い、この質問を終わらせていただきます。

次に、地下鉄におけるエスカレーターの安全な利用について伺います。

私は、2016年10月の決算特別委員会において、エスカレーターの利用マナーの向上について質問させていただきました。

そもそもエスカレーターは、走行しての利用を想定して設計されていなくて、階段とは異なる基準で造られています。建築基準法に定める通常の階段よりもステップの高さが高く、つまずいたり、踏み外したりする危険性が増します。

階段は、走行者がすれ違うことを前提に一定以上の幅を確保しなければならないのに対し、エスカレーターのステップの幅は建築基準法施行令によって1.1メートル以下として規定されており、これによりエスカレーターの左右どちらかの手すりにつかまることができるようになっています。

エスカレーターは、正しい使い方をしていれば安全な乗り物です。しかし、走行してバランスを崩し、転倒、転落することにより、ステップ周りの隙間や降り口部分に靴のひもやゴム製の靴、そしてまた衣服などが挟まったりしますと、大きな事故につながるおそれがあります。また、大きな振動を与えると安全装置が作動し、緊急停止をすることで転倒事故につながるおそれがあると言われており、安全な利用であることが何より必要です。

前回2016年には、本市の地下鉄においても年間30件程度の転倒事故が発生していること、エスカレーターの安全利用を啓発するキャンペーンに取り組んでいること、そしてまた、エスカレーターの更新に合わせ、安全な利用を促す自動音声案内を追加することなどの答弁をいただいたところで

それから間もなく10年が経過しようとしており、全国的には、埼玉県や名古屋市などでエスカレーターの安全利用に関する条例が制定されるほか、昨年開催されました大阪・関西万博では、会場最寄りの大阪メトロ夢洲駅において、片側を空けず2列立ち止まって利用することをLEDライトで促すエスカレーターが設置されるなど、エスカレーターの安全な利用に関する関心は高まってきているように思います。

一方で、本市地下鉄駅のエスカレーターの状況を日々見ておりますと、右側を歩いて利用する市民がまだまだ多い状況が見てとれます。特にキャリーバッグを持った観光客が多くエスカレーターを利用しており、その横を通り抜けようとする歩行者と接触する様子を見ることもあります。

そこで質問ですが、地下鉄駅のエスカレーターに関連するトラブルの直近の発生状況と、この10年でその件数が減少しているのか、件数の推移を伺います。

●山田高速電車部長 地下鉄駅におけるエスカレーターの利用トラブルの現状と件数の推移についてお答えいたします。

交通局では、これまで地下鉄駅構内でのエスカレーターの安全な利用をお願いする啓発を継続して行ってきたものの、エスカレーター上での転倒事案などは、依然として発生している状況でございます。

具体的には、令和6年度にエスカレーター上で転倒したり利用者同士のトラブルに発展した事案は24件発生しております。

また、この10年間の発生件数の推移といたしましては、平成29年度に31件の事案が発生した後、コロナ禍の影響による地下鉄利用者の減少とともに10数件まで減少していたものの、近年は乗車人員の回復とともに、件数も増加傾向にあるところでございます。

●しのだ江里子委員 エスカレーターに起因するトラブルも年間24件発生しており、乗車人員の

回復とともに増加傾向にあるということも、今伺ったところです。

エスカレーター上での事故は、転んだ本人だけではなくて、周りの利用者を巻き込み、大きな事故につながりかねないことから、利用する全ての人が安全な利用方法をしっかり把握し、事故防止に努めることが重要と考えます。

また、親子で利用する市民にとっては、子どもと手をつないでエスカレーターを利用することが安全な利用ですが、現在の利用習慣では、駅構内で親子が並んで利用するのは難しいのが現状であり、そういった観点からも、立ち止まって利用する環境づくりは必要であると考えます。

そこで質問ですが、エスカレーターの安全な利用マナーを周知するため、交通局では近年どのような取組を行っていらっしゃるのか、また、その効果をどのように認識されているのか、伺います。

●山田高速電車部長 エスカレーター利用マナー啓発の取組とその効果についてお答えいたします。

これまで、安全に利用することを啓発するポスターを駅構内のエスカレーター付近に掲出するほか、年に4回程度実施しているマナーキャンペーンの中で、利用者に安全な利用を直接呼びかけるなどの取組を実施してきたところでございます。

これに加えて、平成29年から2人乗りエスカレーターの乗り口の床面に立ち止まって利用することを促すステッカーを順次設置し、令和6年度に完了しております。

これらの取組の効果につきまして、定量的な評価ができるデータはないものの、以前よりもキャンペーン実施中には、左右ともに立ち止まり利用する状況が見られるなど、一定の効果はあるものと認識しております。

この状況がキャンペーンをしていない時期も継続される状況になることを目指して、今後も現在の取組を継続するとともに、課題を共有する他事業者とも引き続き連携しながら、効果的な啓発方

法を検討し、機会を逃さず情報発信してまいりたいと考えているところでございます。

●しのだ江里子委員 札幌市交通局の床面の黄色い啓発ステッカーですとか、立ち止まりの放送をされているということは、私も認識しております。

そしてまた、キャンペーンの実施中には、左右ともに立ち止まり、2列で利用する状況が見られるということなんですけれども、やはりこれはキャンペーンのときだけではなくて、常にそういう状況であっていただきたいと思うところです。

まだまだ左側1列が圧倒的に多い状況が見てられます。一方、市民交流プラザの長いエスカレーターがあるんですけれども、ここはスタッフが声かけをすることで、両側に立つのが定着しております。

2016年の決算特別委員会で質問した際には、沿線学校と連携した取組もされているということでございました。児童生徒のときに、正しいエスカレーターの乗り方を学ぶことはとても大切だと思います。児童が校外学習などで地下鉄を利用する際には、両側に立つことを指導していくと、その児童は身をもって忘れないのではないかと思います。

また、2人乗りのエスカレーターの前に矢印が1本ついていることが大変多く見られるんですけれども、その矢印を2本にすることで、視覚的に2人で並んで乗るんですよと訴えることにつながるのではないかと思います。ぜひ試行的に進めていただきたいをお願いいたします。

名古屋市では、エスカレーターの安全な利用を促進するために、2023年10月1日に名古屋市エスカレーターの安全な利用の促進に関する条例を施行し、エスカレーターでは、左右どちらの手すりにもつかまり、立ち止まって利用することが義務づけられています。この条例はエスカレーター利用時の事故防止を目的としており、特に身体の不自由な方が左右どちらの手すりにもつかまれるよ

う、片側を空けずに、両側に立ち止まって利用することを求めています。

名古屋市では、昨年6月から一月、地下鉄の駅や商業施設など10か所の調査をしたところ、この条例の施行前の歩行者の割合が15.6%だったのに対して、施行後は6.7%と半数以下に減少しており、この条例が広く認識され、利用方法が改善されたことが理由と見ております。

名古屋市ではシンプルに両側に立ちましょとアピールしたことで、右側にも人が立つようになり、立ち止まって乗る人が増えたとされています。

札幌市では条例こそありませんが、名古屋市の取組を参考に取り入れていくことは可能であると思います。今こそ誰もが共感できる方法で、地下鉄のエスカレーターの安全な利用を進めていただくことを強く求めて、私の質問を終わります。

●福田浩太郎委員 私からは、交通局の広告事業についてと、クレジットカードタッチ決済による上限運賃サービスについての2項目を順に質問させていただきたいと思います。

初めに、地下鉄の乗車料以外の収益事業である附帯事業の中でも、特に収入構成比の高い広告事業について、質問させていただきます。

これからの少子高齢化の進展や環境意識の高まり、さらには昨今の雪害等を踏まえると、市民の移動を支える本市地下鉄事業の持続可能性を確保していくことは、今後ますます重要になってくると考えられます。

その中で附帯事業については、人口減少により長期的には減少が見込まれる乗車料収入を補う大きな役割があり、我が会派は、稼ぐ取組を積極的に進めるよう求めてきたところでございます。

昨年の予算特別委員会においても、令和6年度には約12億円の収入があった広告事業の取組実績と、令和7年度の取組について質問をするなど、進捗状況について継続的なやり取りを行い、増収に向けた交通局の取組を確認しているところでございます。

そこで質問ですが、令和7年度の広告料の増収に向けた取組と成果についてお尋ねいたします。

●本山事業管理部長 令和7年度の広告料の増収に向けた取組と成果について、お答えをいたします。

広告料全体の増収に向けては、閑散期に掲出率を上げ、認知拡大やリピート率の向上を図ることが重要になることから、令和7年度の広告販売促進の取組としては、料金の値引きなどのキャンペーンを展開したところでございます。

具体的には、デジタルサイネージを2基以上申し込むと1基分が半額となる割引や、車内中張りポスターを1枠料金の2枠掲出できる企画等を実施し、キャンペーン全体で前年度の約2倍となる4,000万円を超える収入となっております。

また、令和6年度から販売を開始した副駅名の看板広告につきましても、対象駅を新たに8駅拡大し、前年度比で600万円を超える増収となっております。

これらの取組の結果、12月末のキャンペーン終了後の残存効果もあり、令和7年度は前年度比で約1割の増収を見込んでおり、好調な実績となっております。

●福田浩太郎委員 ご答弁によりますと閑散期対策ということで、中張りポスター、これまでのサイズの2倍。昨今、長らく中張り広告が少ないなど感じておりましたけれども、先日も乗りましたら、大きなこの2倍サイズの広告がたくさんありました。こうした取組、キャンペーンをしたということで、2倍の収入ということでした。

また、副駅名広告も新たに8駅拡大をするということで、非常に広告販促キャンペーンが好評であり、取組の効果が出ているということが確認できました。

ただ、コロナ禍に直面をする前の平成30年度には15億円を超える広告料収入がありました。現在の状況では、まだコロナ禍以前の水準にまで完全

に戻ったと言いはれたいところでございます。

収入の回復には、時代の変化を的確に捉え、継続的に増収に向けた戦略的な取組を行っていく必要があると考えます。

そこで質問ですが、広告料収入がコロナ禍以前に届かない要因についての交通局の認識と、令和8年度に計画している増収に向けた取組についてお尋ねいたします。

●**本山事業管理部長** 広告料収入についての認識と令和8年度の増収に向けた取組についてお答えをいたします。

デジタル広告の台頭により企業の広告戦略が変化しており、駅施設や車両を活用した従来の交通広告に振り向けられる費用そのものが減少するなど、厳しい市場環境にあると認識しております。

令和8年度の増収に向けた取組につきましては、駅施設の中でも視認性に優れ、高い広告効果が期待できる副駅名看板広告の対象駅を拡大し、新さっぽろ駅や福住駅など、新たに4駅の募集を開始したところでございます。

加えて、大通駅のデジタルサイネージ、SAPORO SNOW VISIONの好調な稼働状況を踏まえ、東西線大通駅エリアの壁面に大型のデジタルサイネージを新設する計画を進めております。

さらに、今年度好調であった販促キャンペーンの対象に、駅構内のポスター枠やパンフレット広告を加えるとともに、広告枠の割引率を拡充するなど、その取組を強化してまいります。

●**福田浩太郎委員** お答えのように企業の広告戦略、大きく変化しております。そんな中で、新たに大型デジタルサイネージを新設することなど、様々に取組を進めていくというお話でございました。

繰り返しになりますけれども、乗車料収入だけに頼るのではなくて、附帯事業に一層力を入れて、収益構造の改善を図るべきということは、我が会派において、これまでも幾度となく申し上げさせ

ていただきました。引き続き、お願いしたいと思っております。

改めて申し上げますが、交通局としての稼ぐ力を磨き上げていくためには、特効薬はなく、先ほどご答弁があったような、地道な取組の積み重ねによる不断的努力が不可欠となると思います。今後も委員会質疑など通じて、その進捗をしっかりと確認していくことを申し上げて、次の質問に移ります。

2点目は、クレジットカードタッチ決済による上限運賃サービスについてでございます。

我が会派は、これまでクレジットカードによるタッチ決済の導入について、継続して取り上げてまいりました。

令和5年10月の経済観光委員会において、利用者の利便性向上や、地下鉄の利用促進につながるとして、その必要性と実証実験に向けた具体的な検討について質問し、その後、昨年春から地下鉄において実証実験が開始されたと承知しております。

地下鉄のタッチ決済の状況を見ますと、その利用は順調に推移しているということでございます。市民の方を含む利用者の方にも、広く浸透しているものだと感じております。

近年、公共交通におけるタッチ決済の導入は、全国的に急速に進んでおります。本年3月からは、関東の鉄道事業者10社と東京都交通局の合わせて11社局でも、タッチ決済の相互利用が開始されるなど、決済手段の多様化へのニーズはますます高まっているところでございます。

そのような状況の中、本市においてもクレジットカードが1日乗車券として利用可能となるタッチ決済の上限運賃サービスについて、試行実施としてのキャンペーンが行われたと承知しております。

そこで質問ですが、昨年末と今月にキャンペーンとして実施したタッチ決済による上限運賃サービスの利用状況について、お尋ねいたします。

●**本山事業管理部長** タッチ決済による上限運賃サービスの利用状況についてお答えをいたします。

上限運賃サービスにつきましては、昨年11月と12月の土日の計4日間で、タッチ決済を利用した場合の1日の請求上限額を、ドニチカキップと同額の520円とするキャンペーンを実施しております。これに続き、今月6日から8日にかけては、平日を含む3日間で、土日の520円に加え、平日は1日乗車券と同額の830円を上限額とする第2弾のキャンペーンを実施したところでございます。

利用者数につきましては、最初のキャンペーンでは土日の4日間で約4万9,000人、第2弾では平日を含む3日間で約3万6,000人となり、最も多い日で1日1万6,000人の利用となっております。2回のキャンペーンを行った結果、土日の1日当たりの平均利用者数は、キャンペーンを実施していないときの約2.5倍の1万2,000人、平日の利用者数も約2倍の1万人となり、通常よりも多くの方にご利用いただいたところでございます。

●**福田浩太郎委員** ドニチカキップのような取組ということで、キャンペーン時はキャンペーンを行っていない平常時の利用人数を大きく上回ったということでございます。

したがって、この上限運賃サービスは、市民の皆様がふだん利用しているクレジットカードなどをそのまま1日乗車券として活用できる画期的な仕組みであり、キャッシュレス決済の推進に非常に有効な施策であると考えます。

ただ一方で、新しいサービスを導入、定着させていくためには、今回の試行実施を通じて得られた利用者の声や運用上の課題をしっかりと検証し、利用環境の改善につなげていくということも不可欠でございます。

そこで最後の質問ですが、本サービスのキャンペーンを通じて得られた利用者の声とサービス開始の予定についてお尋ねいたします。

●**本山事業管理部長** タッチ決済による上限運

賃サービスのキャンペーン利用者の声とサービス開始の予定についてお答えをいたします。

本キャンペーンにつきましては、周知したSNSの閲覧回数が約17万件に上るなど、大きな反響があったところでございます。

また、利用者からは、乗車券を購入せずに利用できて便利だった、サービスを継続してほしいといった好意的な意見をいただいた一方、対応する改札機を増やしてほしいといった要望もいただいたところでございます。

こうした利用者の声を踏まえ、さっぽろ駅や大通駅など都心部の駅を中心に、対応改札機を20台増設し、現在、全改札機435台の4分の1に当たる113台でタッチ決済の利用が可能となっております。

次年度以降につきましても、既存改札機への増設や新型改札機への置き換えを計画的に進めることにより、利用環境をさらに充実させてまいります。

また、本格導入を希望する多くの声や利用者のニーズも確認できたことを受け、今月26日からは通年サービスとして利用を開始する予定でございます。

上限運賃サービスは、クレジットカードを改札機にかざすだけで簡単に利用できる便利なサービスでありますことから、市民の皆様をはじめ、多くの方にご利用いただきたいと考えております。

●**福田浩太郎委員** 大変好評であったということ、大きな反響があったということでございました。また、改札機も計画的に増やしていくということ、今月26日からはサービスを導入するという予定だということでございました。

まとめますけれども、このたび実施されたタッチ決済による上限運賃サービスは、利用者の利便性を高めるだけでなく、現金管理コストや駅員の業務負担の軽減にもつながる非常に重要な一歩であると高く評価をいたします。

また一方で、このことも大事なんですけど、全

国の公共交通機関における決済手段は、日々多様化のスピードを増しておりまして、ＪＲ東日本などの関東の鉄道事業者８社は、2026年度末以降、紙の磁気乗車券を廃止し、ＱＲコードを使用した乗車券の置き換えについて公表しているところでございます。タッチ決済またはＱＲコード決済、共にこれまであったＩＣカードの壁を乗り越える基盤になる技術だと期待をするところでございます。

交通局においては、今後多様化する乗車手段のニーズに応えるため、他の鉄道事業者などの動向にしっかりとアンテナを張り、ＱＲ乗車券を含めたさらなるサービスの拡充について、引き続き調査検討を進めていただくことを要望して、私からの質問を終わります。

●藤田稔人委員　私も、いつもクレジットカード決済で乗車させていただいております。上限運賃サービスが通年で開始されるということで、福田委員、大変いい質問でした。

一つ懸念しているのは、私にとっては大変いいサービスだと思っておりますけれども、交通事業にとって、これが運賃収入の減少にならないかというのは、ちょっと懸念しておりますけれども、ぜひ積極的に進めてください。

それでは、私からは定期券発売所の混雑対策についてお伺いさせていただきます。

私は地下鉄東西線を利用しておりまして、東西線大通駅の改札を出てから階段を上がって、ちょうど定期券の発売所の前をいつも通って、この札幌市議会に登庁しておりますので、いつもよく見させていただいております。閑散期は、多分手が空いているんだろうなと思って見ていますけれども、混雑するときは本当に長蛇の列ということで、そのギャップがあまりにも大きいかなと思っております。恐らく閑散期は余剰人員を出しておりますし、これから４月を迎えますので、もう本当に何分待ちなのかなということを心配するぐらいの状況だと思っております。

そういった中で、間もなく４月ということで、進学や就職で新生活を始める方、あるいは転勤で札幌へ来られた方が定期券を購入するために発売所の窓口並び、大変混雑しているわけでございます。日常の合間を縫って手続に来る市民や学生にとって、コンコースで長時間待つことは少なからず負担になっていると思っております。

交通局においても、限られた予算と人員の中で、混雑の解消、平準化に向けた努力をしているのは承知しているところでございます。

しかしながら、これほどまでの混雑が毎年繰り返されている現状を鑑みると、もはや現状の対応では、これまで以上の改善は難しいのかなと思っております。

そこで質問ですが、定期券発売所における混雑状況とその要因及び現在実施している対策について、お伺いさせていただきます。

●本山事業管理部長　混雑状況等の要因、現在実施している対策についてお答えをいたします。

当局では、地下鉄駅構内に９か所の定期券発売所を設置しており、特に利用が集中する大通駅の発売所におきましては、昨年４月の最大待ち時間が８０分に達するなど、お客様にご不便をおかけしている状況となっております。

混雑の要因といたしましては、バス路線を含む定期券が窓口でしか購入できないことや、通学定期券の購入時に学生証の確認が必要であることが挙げられます。

これらに加え、令和６年から窓口での取扱いを開始したクレジットカード決済が利便性を向上する一方、券売機で現金購入されていたお客様の窓口へのシフトを招き、結果として待ち時間を押し上げる一因となったものと分析しております。

現在の混雑対策としては、通学定期券購入時の学生証の確認について、中高校生は入学時のみと変更したほか、混雑状況をホームページで確認できるサービスやポスターの掲出などにより混雑緩和や分散購入を促す取組を行っております。

●藤田稔人委員 交通局が限られたリソースの中で、中高生を対象とした資格確認の運用改善やホームページで混雑状況を確認できるサービスの提供など、少しでも混雑を和らげる取組や時期を分散しての購入を促す取組をしているということは、確認させていただきました。

しかしながら、こうした対策では、新学期、新年度を迎える時期の混雑を、特に先ほど最大80分ということでございましたけれども、ここまでの混雑を解消するには至らないのではないかと懸念しているところでございます。

現在の定期券発売所の利用環境を改善していくことはもちろんのこと、東京や大阪などの大都市圏の鉄道事業者のように、スマートフォンアプリを活用し、そもそも定期券発売所に足を運ばなくても手続きが完結する仕組みの構築が必要になってきていると考えております。

そこで質問ですが、今後予定している混雑対策について、お伺いさせていただきます。

●本山事業管理部長 今後の混雑政策についてお答えをいたします。

今後予定している混雑対策として、まずは令和9年の導入に向け、モバイル定期券の検討を進めているところでございます。これにより定期券購入時の学生証の確認やクレジットカード決済がスマートフォンで完結でき、乗車時もスマホをかざすだけで利用できるようになります。

さらに令和11年を目途に、クレジットカード決済専用の定期券発行機の地下鉄全駅への設置を計画しており、発売所の窓口以外でもクレジットカードの利用ができるようになる予定となっております。

また、混雑が著しい大通駅の定期券発売所については、同じ駅構内にある東豊線乗務係庁舎の跡スペースへの移設に向け、現在準備を進めているところでございます。新しい発売所は、令和9年春の供用開始を目指しており、専用の待合スペースの設置などにより、利用環境の改善を図ります。

これらの取組を進めることで、定期券発売所の混雑緩和とさらなるサービスの向上に努めてまいります。

●藤田稔人委員 モバイル定期券、あるいはクレジットカード決済専用の定期券発行機の導入ということで、デジタル技術を活用して新たな対策へ踏み出そうとするということでございました。

将来的な混雑解消とサービス向上に積極的に取り組んでいただきたいと思っておりますし、より利用しやすい公共交通の在り方を整備していただきたいと考えております。

最後になりますが、先ほど定期券発売所の混雑の要因として、バスの乗継ぎと、バス路線を含む定期券が窓口でしか発行されないということがございました。

そういった意味では、ぜひバス事業者などで採用されている、購入した運賃額以下の対象路線が乗り降り自由となる金額式定期券の導入など、利用者の視点に立った、よりシンプルで分かりやすい制度への見直しを進めていただきたいと思っておりますし、そうすることで、恐らくこの定期券発売所の混雑も大きく改善されることだと思っております。ぜひ市民の目線に立って、公共交通ネットワークの構築に努めていただきたいと考えております。

●小口智久委員 私からは地下鉄の暑さ対策について伺います。

我が会派では、地球温暖化による近年の気温上昇により、地下鉄の暑さ対策が急務と考え、令和6年第1回定例市議会予算特別委員会、令和7年第3回定例市議会代表質問において、質疑を行ってまいりました。

昨今の札幌の夏は、真夏日が年を追うごとに増加しており、昨年は統計開始以来、1924年の31日間を101年ぶりに更新し、将来的にもこのような暑い夏が続くことが予測されていることから、地下鉄の暑さ対策の改善を求めるお声が多数寄せられております。

日常的に地下鉄を利用する方々をはじめ、熱中症のリスクの高い高齢者、小さなお子さん連れの方や持病をお持ちの方などの健康を守る観点からも、地下鉄車内への冷房設置については、早期に実現すべきものと考えます。

さきの令和6年第1回定例市議会予算特別委員会において、我が会派の熊谷委員が、地下鉄の車内冷房の設置について質疑を行い、交通局からは、本市の地下鉄車両には重量制限が設けられ、現行の南北線5000形車両は重量の余裕が少ない状態となっており、南北線の更新車両に車内冷房を設置するためには、車両全体で軽量化の検討が必要になり、更新車両の発注に向けて、令和6年度には更新車両の具体的な仕様と機能の検討を進めるとの答弁でございました。

とりわけ市民の関心が高い冷房設置に向け、これまでいかなる具体的検討が重ねられてきたのか、その進捗状況を確認したいと思います。

そこで質問ですが、南北線の更新車両への冷房設置の検討状況について、お伺いいたします。

●白勢技術担当部長 南北線の更新車両への冷房設置の検討状況につきましてお答えさせていただきます。

南北線の更新車両への冷房装置搭載に向けまして、令和6年から7年に実施した市場調査により、本市独自のゴムタイヤ方式による特有の重量制限や車両の電源設備といった制約条件がある中におきまして、これまで技術的な実現性を検討してまいりました。

令和7年度に実施した市場調査におきまして、軽量かつ高効率な最新型の機器を採用することで、技術的な制約条件を解決し、車両の屋根上に冷房装置を搭載できる見込みであるとの回答を得ているところでございます。

今後につきましては、令和8年度に作成する発注仕様書におきまして、冷房装置搭載を含めた更新車両に関する仕様を決定し、令和9年度にはメーカーとの契約締結、令和12年度の第1編成の導

入を目指してまいりたいと考えているところでございます。

●小口智久委員 南北線の更新車両に向けて検証したところ、軽量、また高効率な最新機器を採用するということで、車両の屋根上に冷房装置を搭載できる見込みであるということ、また、令和12年度の第1編成の導入を目指しているということでございました。

このように、南北線の更新車両には冷房装置設置が見込まれる一方で、東西線や東豊線では、次の更新時期まで長期間を要するとも聞いております。東西線、東豊線の利用者からは、長期間現状のままとされることへの強い不安と不満の声が上がっており、私の元にも多数の声が寄せられております。

現に私も東豊線を多く利用していますけれども、私自身も夏の地下鉄の蒸し暑さは不快で、いち早く冷房設置を求めるものでございます。

令和7年第3回定例市議会の我が会派の代表質問において、天野副市長からは、東西線、東豊線の既存車両についても、快適な車内環境の実現に向けて、技術開発の動向を見ながら冷房設置の可能性を検討するとの前向きな答弁がございました。

そして、交通局の令和8年度予算主要事業の中には、暑さ対策として、地下鉄車両空調装置の搭載検討業務が挙げられております。

そこで質問ですが、地下鉄車両空調装置の搭載検討業務の具体的な内容について伺います。

●白勢技術担当部長 地下鉄車両空調装置の搭載検討業務の具体的な内容についてお答えさせていただきます。

地下鉄既存車両への冷房搭載につきましては、先ほどご説明させていただきましたように、重量制限への対応や電源の増強など車両の基本的な機能変更を伴いますので、車両更新時が望ましいと認識しているところでございます。

しかしながら、東西線と東豊線につきましては、車両更新まで相当な年月を要することに加え、近

年の猛暑により車内環境が悪化していることなどを踏まえまして、既存車両への冷房設備に関わる検討を行うことといたしました。

次年度につきましては、既存車両への改修であることによる厳しい制約はございますが、少しでも車内環境を改善するために、技術的にどのような対応ができるのか、基本的な検討を行う考えでございます。

それを踏まえまして、令和9年度以降、費用的な面も含め、さらなる詳細な検討を進めていくことを想定しております。

●小口智久委員 南北線や東豊線の既存車両への検討をしっかりと実施するというところでございました。

多くの検討事項、課題があって、令和9年度以降の検討ということで、随分とまた時間がかかる見込みだということでございました。

この冷房装置の設置については、集中式エアコンというか、それとあと分散式といった方式別、そういうことの判断もあります。また、この方式別にダクトが必要なのか、必要じゃないのか。また、維持コストも、これによってまた違うわけがあります。

そして電源の確保などの検討があって、さらに改造に伴う車体の補強、また車両剛性の確保、冗長性の確保、1台が駄目になってもほかでカバーするとか、そういうようなことの検討もございます。

また、当初から言われている重量対策。これについては、冷房装置自体の小型軽量化はもちろんですけれども、ゴムタイヤの変更も含まれるんじゃないかと考えております。

タイヤの材質というのはNR、天然ゴム、また合成ゴムSBR、そういうのもありますし、その中にシリカを含ませるカーボンブラック、また、タイヤで一番重要なのは架橋反応をさせるということで、硫黄を入れて加熱して、その時間によって硬さが決まったりとか、そういうことでござい

ますけれども、そういう検討をしつつ、タイヤの形式も考えていかなければいけません。

現在はラジアルタイヤと、よく使われるタイヤですけれども、今、高荷重に耐える先進のラジアル構造3Rというタイヤも開発されております。

逆に古いタイプなんですけれども、大型トラックとかで使われておりますバイアスタイヤやベルテッドバイアスタイヤも再考していくということは、安全側になるとも考えられますので、この足回りの検討というのも、いま一度見直すことが必要でないのかと思います。

このように検討項目が多数あるということでございますので、先日の市長記者会見で、市長は、物理的な支障の問題と費用の問題を検討する、そういうような慎重なコメントでした。

ですが、最近の新聞報道では、東西線、東豊線に関し、希望的観測のスタート年度が掲載されておりましたが、今回、令和8年度の搭載業務では、安全確保と費用対効果をしっかりと検証して進めていただきたいと思っております。

話が変わりますけれども、次に駅舎についての暑さ対策について伺います。

地下鉄車両内の暑さばかりではなく、駅舎で待っている間の暑さ対策の声も多く、昨年の夏には南北線の高架駅を対象に、スポットクーラーや扇風機を設置したと聞いております。

駅舎への冷房設置についても多くの課題があるとは思いますが、今後の駅舎における暑さ対策についても、さらに強化すべきものと考えます。

そこで質問ですが、今後の駅舎における暑さ対策をどのように考えているのか伺います。

●山田高速電車部長 今後の駅舎における暑さ対策について、お答えいたします。

委員ご指摘のとおり、昨年の猛暑におきまして、利用者の要望を受け、緊急的な暑さ対策として、特に南北線の高架駅が暑かったため、高架駅3駅にスポットクーラーなどを設置しております。暑さ対策としての効果は限定的とはいえ、設置に好

意的な声もあったことから、来年度はさらなる対策として、冷房機能を持つ大通駅以外の南北線全駅にスポットクーラーを購入した上で、設置を拡大する予定でございます。

さらに高架部におきましては、様々な制限がある中で、クーリングルームや常設型冷房の設置など、さらなる暑さ軽減対策が実現可能か、業務委託により調査を行うこととしたところでございます。

●小口智久委員 効果は限定的とはいっても、この南北線全線にスポットクーラーの設置を進め、高架部においてはクーリングルームや常設型冷房の設置など、暑さ対策が可能か調査するというところですけれども、東西線、東豊線に対しても対策を進めていただきますようお願いいたします。

また、今後調査を行うということですので、GXを推進する環境都市さっぽろですので、脱炭素、省エネといった点を取り入れた暑さ対策を要望いたします。

例えば、地下水の冷熱、雪の冷熱エネルギーの利活用、また温熱活用として、下水熱というものが使えるんですけども、その熱を利用して吸収式冷凍機を使って、冷熱をつくり出すと。そういうことを利用するのもいいんじゃないかと。そしてまた、冷熱を冷風に効率よく熱交換するために、例えば、高効率で有名なプレート式熱交換器の使用など、そういうことも考えるべきではないかと思えます。

もう一方、再生可能エネルギーの活用として、太陽光発電、さらに様々な設置が可能な、ペロブスカイト太陽光発電による電力供給等々の調査研究も行っていたきたいと思えます。

いずれにしても、地下鉄利用者のより一層の期待に応えられるよう、引き続き効果的で実効性のある暑さ対策を検討し、快適な地下鉄の利用環境を構築することを強く求めさせていただき、私の質問を終わります。

●脇元繁之委員 質問に入ります前に、交通局

の皆様には、日頃から市民の足である地下鉄、路面電車の安全、安定運行にご尽力をいただいておりますことを、心より敬意と感謝を申し上げます。本当にありがとうございます。

さて私からは、地下鉄事業に関して大きく2点、乗車人員の動向と地下鉄駅構内におけるスロープ設置についてお伺いをいたします。

まずは、乗車人員輸送実績の動向についてお尋ねします。

昨年の決算特別委員会の際でも取り上げさせていただきましたが、令和6年度における地下鉄事業の業務量は、1日当たりの乗車人員が約63万人、年間の乗車料収入も約444億円と、いずれも過去最大規模、最高の業績でありました。

その要因としては、コロナ禍からの本格的な需要の回復に加えて、札幌を訪れる外国人観光客が増え、さらにバス交通の地下鉄駅への短絡化、いわゆるフィーダー化です。こちらが寄与しているものと思われませんが、人口減少社会に突入しつつも、このように地下鉄の乗車人員や乗車料収入が伸びていることは喜ばしい限りであると思っております。

そこでまずお伺いします。この令和6年度における好業績を受けつつも、令和7年度予算では1日当たりの乗車人員を約62万人に設定する一方、乗車料収入を436億円と、やや控えめに見込んでおりますが、今はまだ3月ですから決算を取りまとめるには早いものの、本年度の業務量はどのように推移していくのか、お聞かせください。

●本山事業管理部長 令和7年度の業務量の推移についてお答えをいたします。

1月までの実績の合計は、1日当たりの乗車人員が64万9,000人、乗車料収入は累計で382億円となっており、いずれも予算比で5%程度の増、前年度比では4%程度の増となっております。

また、記録的な大雪が降った1月の1日当たりの乗車人員は69万3,000人となり、前年度比7.4%の増と大きく伸びております。

増加要因としましては、通勤・通学需要による定期券利用の増や、観光客による増のほか、1月につきましては、大雪で交通事情が悪化する中で、天候に左右されない地下鉄の利用者が増加した影響によるものと推察しております。

●**脇元繁之委員** 本年1月の大雪の件についても、詳しい数字をお示しいただきまして、ありがとうございました。

令和6年度の過去最高水準という高い実績を維持しつつ、今年度についても、1月までの実績で1日当たり約65万人、予算比で5%増と、非常に堅調に推移していることが確認できました。

特に1月の記録的大雪の際には、1日当たり約69万人もの方々が地下鉄を利用されたとのことでありました。地上交通が麻痺する中で、北国に暮らす札幌市民にとって、天候に左右されない都市交通の要としての地下鉄の重要性和信頼性が、改めて数字として証明されたものと感じております。

人口減少という懸念材料はありますが、観光需要の取り込みや、フィーダー化といったバス路線との連携経営施策が、こと地下鉄事業にとっては確実に結実していることは高く評価をいたします。

今後も、この安定した乗車料収入を背景に、将来に向けた健全な事業経営と、市民の足としての確固たる地位を維持していただくことを期待しております。

さて、そこで令和8年度予算の内容を拝見しますと、1日平均の乗車人員は、令和7年度予算を3万2,000人も上回る65万3,000人と見込み、また乗車料収入も、令和7年度予算を25億円も上回る461億円と見込んでおります。

どれも業務量としては、過去最大規模のものと思われそうですが、近年における当初予算をも上回るような業績の伸びを見ていると、地下鉄事業の将来に極めて明るい展望が開けてきたのではないかと感じているところであります。

そこでお伺いいたします。令和8年度予算における、かなり強気とも言える乗車人員や乗車料収

入の見込みは、どのようなことを要因、あるいは背景として積み上げておられるのか、お伺いいたします。

●**本山事業管理部長** 令和8年度予算における乗車人員や乗車料収入の見込みについてお答えいたします。

乗車人員及び乗車料収入につきましては、基本的には令和7年度の実績と冬期間の伸びを考慮して積算しております。

委員ご指摘のとおり、予算比で大きく増加しておりますが、これは好調な令和7年度の実績を反映したことによるものでございます。

●**脇元繁之委員** 令和8年度の予算編成において、1日平均65万3000人の乗車人員、そして461億円という過去最大規模の乗車料収入を見込む根拠が、令和7年度の極めて堅調な実績、とりわけ冬期間の顕著な伸びを的確に反映したものであることが理解できました。

札幌の地下鉄事業は、昭和46年の南北線の開業以来、人口急増や市街地の拡大に合わせて、東西線や東豊線の開業、さらにはその延長を重ねてきた経緯があり、市民生活にかけがえのない公共交通機関としての役割を果たしてきました。特に冬期間においては、雪を物ともしない定時運行とともに、大量輸送機関としての強みを遺憾なく発揮してきたと言えます。

その一方で、多額の累積欠損金をどう解消していくか。そしてまた、老朽化が進んでいる施設整備への対応といったことが、長年の課題となっていたわけであります。

ですが、近年における経営改善に向けた数々の取組やそれに伴う業績の向上によって、車両の更新をはじめ、南車両基地の改築、南北線さっぽろ駅のホーム増設といった大型の事業にも積極果敢に取り組める体力がついてきたように思っている次第であります。

今後は、地下鉄利用者へのサービスアップ策として、タッチ決済のさらなる普及をはじめ、車両

への冷房装置搭載の実現可能性の調査や南北線高架駅における暑さ対策などにも取り組んでいく予定ということです。乗車料収入等の業績の堅調さが設備投資を促し、それが一層のサービスアップにつながっていくという好循環を生み出していると思いますし、今後もまたそうであってほしいと願いながら、次の質問に移らせていただきます。

二つ目の質問は、地下鉄駅構内におけるスロープ設置についてであります。

このように、地下鉄事業が好業績を続けている中で、車椅子利用者などにとって、地下鉄をより利用しやすくするという観点から進められている、地下鉄駅構内におけるスロープの設置に関してであります。

令和6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るところであります。

1年目は、東豊線の栄町駅から環状通東駅までの4駅でスロープの設置が完了し、2年目の令和7年度は、地下鉄3線の24駅でスロープを設置、令和8年度に残りの21駅で工事を実施して、全駅でスロープ設置を完了する予定と伺っているところであります。

ただ、最初に東豊線の4駅にスロープが設置されたものの、車椅子利用者から、車両とスロープに段差があり過ぎて、乗り降りの際に車椅子が突っかかってしまうこともあるので、もう少しスロープをかさ上げたほうがよいのではないかという意見が寄せられました。

そこで、昨年の決算特別委員会の場で私から、今後スロープの設置工事を進めるに当たっては、車椅子利用者がスムーズに乗り降りできるよう、車両とホームとの段差や隙間のさらなる解消に向けて見直しを検討すべきではないかと指摘させていただいたところ、交通局からは、障がい者団体

の協力も得て、単独で乗り降りが可能か検証したほか、設計の見直しも図ったとの答弁をいただきました。

そこで、具体的にどのように設計を見直したのか、その効果も含めてお聞かせいただきたいと思います。

●山田高速電車部長 どのように設計を見直したのか、また、その効果についてお答えいたします。

本市地下鉄は、ゴムタイヤの特性上、車両が軽くなる空車時におきまして、ホームとの段差が大きくなることから、スロープ設置後におきましても、なお残された段差によって乗降できない利用者が一部いたところでございます。

このため、空車時におきましても段差がさらに縮小されるよう設計の見直しを図り、その効果として、南北線15ミリメートル、東西線11ミリメートル、東豊線7ミリメートル、スロープをかさ上げたことによって、段差を縮小したところでございます。

●脇元繁之委員 南北線で15ミリメートル、東西線で11ミリメートル、東豊線で7ミリメートルという、この僅かな差が車椅子を利用される方にとっては、自力で乗り降りできるか否かを分ける大きな壁であり、この改善によって地下鉄の利便性が高まっているというふうに受け止めました。

令和8年度には、いよいよ全駅での設置が完了する予定とのことですが、ハード面の整備はもちろんのこと、こうした当事者の視点を常に忘れない改善姿勢を継続していただくことを強く期待します。

ただいま答弁をいただきましたその見直しも踏まえて、南北線や東西線でのスロープ設置も進められているとのことですが、車椅子利用者からは、南北線は車椅子での乗り降りがスムーズになったとの評価が寄せられた一方で、東西線については車椅子での乗り降りがしづらいように感じるとの声が寄せられたところであります。

そこでお伺いいたします。札幌の地下鉄は、全国的にも珍しいゴムタイヤ方式を採用しておりますから、車両構造上の問題があるのかもしれませんが、スロープ設置によって、南北線は車椅子での乗り降りがスムーズにできるようになったものの、東西線は乗り降りがしづらい面があるというのは、どのようなことが要因として挙げられるのか、お聞かせください。

●**白勢技術担当部長** 南北線に比べ、東西線が乗降しづらい要因についてお答えさせていただきます。

東西線車両の走行装置には、南北線の車両には装着されていない緩衝用のばねが装着されており、このばねの変形量が車両床面の変動に大きく影響いたします。このため東西線では、空車状態と満車状態での車両床面高さの変動量が、南北線に比べて大きくなりやすいということでございます。

一方、国の基準におきましては、安全確保の観点から、ホームより車両床面が下がる状態は20ミリメートル以内とされております。この基準内でスロープの高さを設定しますと、東西線では空車時の段差が南北線よりも大きくなってしまい、そのことが乗降しづらい要因の一つと考えられております。

現時点では、これ以上、国の基準を満たしながら施設的な改善は難しいことから、ご不便をおかけすることになりますが、状況に応じて駅員による乗降介助をご活用いただきたいと思います。

●**脇元繁之委員** 南北線と東西線では走行装置の構造、特に緩衝用ばねの変形量に違いがあり、それが空車時と満車時の床面高さの変動幅に影響しているというメカニズム、こちらのほう、理解させていただきました。

国の基準である逆段差20ミリ以内を遵守しつつ、安全を最優先に設定した結果、東西線ではどうしても南北線ほどの平たんを確保しきれないという現状があることも承知いたしました。

ただ、車椅子利用者の方々からすれば、せっかくスロープが設置されたのに、結局は駅員の手を借りなければならないという状況は、心理的なハードルを完全に取り除いたとは言いきれません。

また、せっかく大きなお金を使ってスロープを設置するわけですから、それは1人で車椅子で乗り降りができるということが大前提のスロープであります。そういった意味では、今後の車椅子の利用者の方にとっては、気持ち的にはやはり意味があるのか、ないのかということも受け止めているところであります。

自立した移動を支えるための設備が機能的に不十分な面を残していることは、非常に惜しまれます。現在は、駅員の介助で補完するとのことですが、これはあくまでも暫定的な対応であるということをお願いしたい。ハード面での改善が現時点で困難であっても、将来に向けてあらゆる可能性を排除せずに模索し続けてください。

札幌の地下鉄は、どの路線でも1人で安心して乗れると胸を張って言える日が一日も早く来るよう、不断の改善努力を求め、私の質問を終わります。

●**佐藤 綾委員長** 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。

ここでおおよそ20分間、委員会を休憩いたします。
なお、再開時刻は3時25分といたします。

休 憩 午後3時1分

再 開 午後3時25分

●**小須田大拓副委員長** 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。

●**好井七海委員** 私からは大和ハウスプレミストドームの活用促進に関連して、札幌ドーム活用促進費についてと地域の交流拠点としての活用についての2点と、障がい者スポーツの振興について

て3点お伺いいたします。

最初に札幌ドーム活用促進費についてですが、プレミストドームでは昨日までの3日間、嵐のコンサートが開催され、大変な盛り上がりとなっております。

今年度は、5月のサザンオールスターズをはじめとして、Snow Manなど人気アーティストのコンサートが立て続けに開催され、コンサート以外でも、eスポーツの世界大会やモビリティショー、秋の花火大会など、多くの観客が集まる大規模なイベントが開催されており、ドームがにぎわう様子を目にする機会が増えたように思います。

思い返せば、北海道日本ハムファイターズが本拠地を移転した直後の令和5年度は、年間60試合以上開催されていたプロ野球がなくなった影響が大きく、ドームの稼働率が低下し、ドームの将来を不安視する声も多く聞かれました。

札幌市では、その対応として、令和6年度から札幌ドーム活用促進費を予算計上し、プレミストドームでイベントを開催する主催者への支援を実施し、新規イベントの誘致や平日の稼働率向上に取り組んでまいりました。

このような取組の成果があったことで、イベントの開催が増え、明るい兆しが見えてきたと感じているところでありますが、来年度予算にこの札幌ドーム活用促進費が計上されていないと、市の支援がなくなることで、活用促進の取組が後退するのではないかと不安に思うところであります。

そこで質問ですが、プレミストドームの活用促進の現状と、令和8年度予算に札幌ドーム活用促進費を計上しなかった理由について、お伺いいたします。

●金谷スポーツ部長 プレミストドームの活用促進の現状と令和8年度予算に札幌ドーム活用促進費を計上しなかった理由について、お答えをさせていただきます。

札幌ドーム活用促進費は、日本ハムファイター

ズの本拠地移転により、プレミストドームの活用促進が喫緊の課題となったことを受け、新規イベントに対する助成等の主催者支援を実施してきたものであります。

その結果、複数の新規イベントが開催されるなど、ドームの活用促進が着実に図られてきており、稼働率は昨年度70.4%、今年度も70%を上回る見込みであり、ファイターズ移転前と同程度まで回復してきているところでございます。

また、株式会社札幌ドームは新社長を迎えて新たな経営プランを発表し、その目標値として、2030年度までに過去最高となる稼働率80%を達成することを掲げ、営業力の強化に取り組んでおり、来年度以降、同社による一層の活用促進が期待できる状況となっております。

以上のことから、本事業の当初の目的は果たされたものと判断いたしまして、令和7年度をもって事業を終了することとしたものであります。

●好井七海委員 ファイターズの移転前と同じくらいまで稼働率が回復してきて、さらに株式会社札幌ドームの営業力も強化されてきたということで、今回の事業は前向きな理由で終了したものと、大変うれしく思っております。また、今後はこうした支援がなくても多くの大イベントが開催されて、高い稼働率を維持されていくよう、株式会社札幌ドームの今後の取組に期待しております。

次に、地域の交流拠点としての活用について、お伺いいたします。

プレミストドームは公の施設であり、市民の大切な財産であることから、多くの市民が利用し、その価値を実感してもらえる機会をより多く提供することが求められているものと考えます。

特に私の地元、豊平区にとっては、プレミストドームはシンボリックな存在でありますので、地域住民がもっと気軽に訪れ、様々な交流が生まれる場となることで、地域振興の拠点として機能することを、私としても大いに期待しております。

しかしながら、イベントが開催されている日は

大勢の観客でにぎわうものの、イベントがない日は閑散としていることが多く、地域住民の皆さんの中でも、実際にドームを訪れる機会があまりないという方もまだまだ少なくないと思います。

魅力的なイベントをたくさん開催し、イベントを目的に来場してもらうことはもちろん大切なことでありますが、イベントが開催されていない日も含めて、日常的に多くの市民が訪れ、にぎわいが生まれる施設となることで、地域の活性化にもつながるものと考えます。

そこで質問ですが、プレミストドームを地域の交流拠点として活用するために、どのような取組を進めているのか、お伺いいたします。

●金谷スポーツ部長 地域の交流拠点としての活用について、お答えさせていただきます。

株式会社札幌ドームは新たな経営プランにおいて、地域との共生を事業の柱と位置づけ、ドームが地域住民の居場所となることを目指して、ドームを訪れる目的や機会を提供するための様々な取組を進めております。

例えば、地域の方々にドームを訪れていただくきっかけを提供するため、コンサドーレ戦に地元町内会の方々を招待したり、ドームで開催されたイベントで地域の子どもたちに雪像を制作してもらうなど、ドームをより身近に感じていただけるような取組を展開しているところであります。

また、冬でも天候に左右されずに、健康づくりや仲間との交流ができるよう、アリーナ内を開放し、ランニングやスケートボードを楽しめる機会を提供するといった取組を実施しております。

さらに、広大な敷地を活用した雪遊びコンテンツの拡充や、展望台を活用したヨガ体験や巨大アートの展示、老舗和菓子屋と共同開発いたしました特製スイーツの販売など、地域の方々がドームに行ってみたいと思ってもらえるような新たな魅力づくりにも取り組んでいるところであります。

札幌市としても、このような株式会社札幌ドームの取組を後押しし、イベント開催時だけでなく、

日常的に多くの市民が訪れる地域交流の拠点として、さらなる活用促進を目指してまいります。

●好井七海委員 株式会社札幌ドームが立て続けに様々な取組をされているということ、また記者会見などで積極的に発信しているということで、プレミストドームのイメージが少しずつよくなっているのではないかと感じるところでありますが、これからも魅力的な大規模イベントの誘致や地域住民を巻き込んだ様々な取組を展開していただき、プレミストドームが豊平区、札幌市、北海道を盛り上げる拠点となっていけるよう、株式会社札幌ドームの取組に大いに期待しております。

また、札幌市におきましても、引き続き株式会社札幌ドームと連携して、プレミストドームのさらなる活用促進に積極的に取り組んでいただくことを求めまして、次の質問に移ります。

次に、障がい者スポーツ振興についてお伺いいたします。

1点目に、SAPPOROスポーツバリアフリーにおける専門職による支援についてお伺いいたします。

我が会派では、共生社会の実現に向けた障がい者スポーツの振興を図る上で、専門職による障がい当事者へのサポートの重要性を一貫して訴えてまいりました。

昨年10月に行われました決算特別委員会におきましては、12月に初めて開催される予定の、障がいのある方とその介助者を対象にした新たなスポーツ体験会である、SAPPOROスポーツバリアフリーの目的と特色について質疑を行ったところであります。

スポーツ部長のご答弁では、障がいのある方がスポーツや運動を始める、続けるということを目指したものであり、障がいの種別や状態に合ったものを選べるようにするため、軽運動から競技性のある種目まで幅広く提供するとの説明でありました。

加えて、この体験会の大きな特色として、理学

療法士などの専門職による個別相談や介助といったサポートを導入するとの方針が示され、我が会派としては、障がい者スポーツを振興する上で画期的な試みと捉えております。

我が会派でも、このSAPPOROスポーツバリアフリーを視察させていただき、多くの障がいのある方が生き生きと運動やスポーツに取り組む姿が見られ、当事者が運動やスポーツを始める、続ける上で効果的であると実感いたしました。

障がいのある方々が運動やスポーツに取り組もうとするとき、心理的、また身体的なハードルが存在しており、こういった当事者の方一人一人が抱える不安や疑問を解消できる場が必要となりますが、決して十分ではないと認識しております。

そのため、専門的な知見を基に、安全で効果的な体の使い方をアドバイスして、当事者の不安を軽減させることは、障がい者スポーツを振興する上でとても重要であり、理学療法士などの専門職が体験会などの場にいることで、一時的なレクリエーションの提供にとどまらず、運動やスポーツを始める、続けることを後押しすることが期待できます。

そこで質問ですが、SAPPOROスポーツバリアフリーにおいて、専門職による相談対応や技術的なサポートを具体的にどのように実施したのか、また、参加した障がい者の反応について伺いたいと思います。

●金谷スポーツ部長 SAPPOROスポーツバリアフリーにおける専門職による支援とその反応についてお答えをさせていただきます。

今年度、初開催をいたしましたSAPPOROスポーツバリアフリーにつきましては、北海道理学療法士会の協力を得て、6名の理学療法士を配置し、専門的な知見に基づく参加者への支援を実施いたしました。

具体的な取組といたしましては、会場内に相談デスクを設け、参加者の障がい特性に合った体験種目へとつないでいったほか、ストレッチなどの

実践も交えながら、体の使い方に関する介助や指導を行ったところであります。

また、多くの体験種目において、パラスポーツ指導員を配置し、競技の特性や魅力を説明したほか、障がい特性や運動能力などに応じて、用具の使い方やルールを工夫するなど、無理なく取り組めるようにサポートを行ったところであります。

参加した136名の障がい当事者のうち、9割近い120名を超える方々に支援を行った結果、参加者アンケートにおける回答者の多くから、これらのコンテンツを体験してみてよかったという回答をいただいたほか、イベント全体への満足度も非常に高いという回答をいただいたところでございます。

また、多くの方々が笑顔で意欲的に取り組む姿が見受けられたことから、障がい当事者に安心感を持ってスポーツに取り組んでいただけたものと捉えており、専門職による個別のサポートについては、効果的かつ参加者のニーズが高いものであったと認識しております。

●好井七海委員 SAPPOROスポーツバリアフリーにおきまして、このような専門職による個別の相談、またサポートがあるということ、大変ニーズがあるということを確認できました。ぜひこのようなことを継続的に実施するよう要望いたします。

次に、運動やスポーツを続ける仕組みについて伺いたいと思います。

障がいスポーツの振興におきまして、こういったイベントは、運動やスポーツに触れる第一歩としてとても重要ですが、自発的な継続へとつなげていくためには、日常的に活動できる場の確保など、さらなる後押しも必要です。

昨日ですが、大きな感動のうちに幕を閉じましたパラリンピックで活躍された選手たちも、元をたどれば1人の初心者であり、身近にスポーツを続けられる場があったからこそ、たゆまぬ研さんを積み、世界の舞台へと羽ばたくことができたこ

とは明らかなです。

このように、運動やスポーツを始める、続けるということを着実に推進していくためには、体験会のような始めるためのきっかけづくりと、日常的に運動やスポーツを継続できる環境づくりを有機的につなげることが必要です。体験会などで創出した意欲が習慣的な取組につながっていくことにより、障がい者スポーツの実施率向上へとつながっていくのではないかと考えます。

そこで質問ですが、SAPOROスポーツバリアフリーなどの体験会を通じて、新たにスポーツに触れた当事者の方々を、どのようにして日常的なスポーツや運動に取り組む場へつなげていく考えなのか、お伺いいたします。

●金谷スポーツ部長 スポーツや運動を続けるための仕組みについてお答えさせていただきます。

日常的にスポーツや運動に取り組んでもらうためには、始めるための入り口としてのイベントだけではなく、継続的に活動できる環境の整備や、そこへ導くための具体的な仕組みも重要と認識しております。

継続的に活動できる環境の整備につきましては、令和6年10月より、学校開放の優先利用校を1校から7校へと増やしたことで、延べ利用者数が大幅に増えており、実際に利用されている方々からも、これまでよりも活動しやすくなったといった好意的な反応が届いております。

そのほかにも、これまで障がい者のスポーツチームやクラブなどの団体を対象とした学校開放の専用利用を、市立札幌みなみの杜高等支援学校で実施してきたほか、肢体不自由のお子さんを対象とした車椅子ソフトボールなどの競技に、継続的に取り組む地域スポーツクラブの立ち上げ支援を行うなど、活動の場の充実に努め、進めてきたところであります。

継続的に活動できる場へ導くための仕組みについては、今後、体験会等において、専門家によるサポートとともに、障がい者のスポーツチームな

どの関係団体と直接触れ合える場を設けるなど、チームや競技団体へとつなぐ機会も提供することで、日常的な活動につながるよう後押ししてまいります。

●好井七海委員 専門職による支援や競技団体への橋渡しなど、当事者に寄り添って後押ししていくとのことでありました。

次に、暫定拠点の開設に向けた取組についてお伺いいたします。

昨年12月に行われました経済観光委員会では、障がいの有無にかかわらず、いつでも誰でもが気軽に安心してスポーツを楽しむことができる環境の実現の拠点を整えるための（仮称）札幌市障がい者スポーツセンター基本構想案が報告されました。

この基本構想案の中では、本格拠点の整備には一定の期間を要することから、既存の市有施設に障がい者スポーツの暫定的な活動拠点、いわゆる暫定拠点を設置することとし、札幌国際交流館を令和10年度に転用することが示されたところであります。

我が会派としては、この暫定拠点の検討におきましても、専門職による支援や相談体制などの構築など、いかに実効性のある取組を展開し、当事者の期待に応えていくかが問われていると認識しております。

そこで質問ですが、基本構想策定後の当面の取組である暫定拠点の開設に向けて、どのように進めていくのか、お伺いいたします。

●金谷スポーツ部長 暫定拠点の開設に向けた取組についてお答えをいたします。

札幌国際交流館を活用した暫定拠点は、障がいのある方が日常的にスポーツに親しめる場にもなるとともに、将来の障がい者スポーツセンターに求められる機能の検討や施設の運営ノウハウを蓄積していく場にもなるものと認識しております。

その開設に向けた取組として、新年度のSAPOROスポーツバリアフリーを札幌国際交流館

でも試験的に開催することとし、専門職による支援や相談体制の在り方等を現場で検証したいと考えております。

加えて、障がい者スポーツセンターに関する外部有識者検討会議を新年度も引き続き開催し、幅広い分野の方々からご意見をいただきながら、施設の運営や事業についての検討を行い、ご期待に応えられる暫定拠点の開設につなげてまいりたいと考えております。

●好井七海委員 最後に要望ですが、暫定拠点の開設に向けた検討に当たっては、札幌国際交流館でもSAPPOROスポーツバリアフリーも進めていくとともに、幅広い分野の方々から意見を伺うとのことでありました。

当面の取組による暫定拠点の開設については、令和10年度の開設まではおよそ2年ありますが、言い方を変えますと2年しかありません。障がい当事者をはじめ、多くの市民が期待する取組であることから、限られた時間の中でも丁寧に検討、調整を進めていただくことを求めまして、私の全ての質問を終わります。

●よこやま峰子委員 私は、新琴似スポーツ広場について質問させていただきます。

私は、地元北区新琴似の市民運動広場整備に関して、この3万9,306平米、坪数にして約1万2,000坪の広大な土地について、長い間関心を寄せてまいりました。

2003年の土地取得から長い歳月を経て、ようやく今年2026年、この夏に供用開始予定と伺い、非常に感慨深いものを感じております。

そこで、これまでの経緯を振り返りながら、今後について幾つか質問をさせていただきます。

そもそも北区新琴似760番地の2、この土地は1962年から1967年の5年間にわたって、札幌市のごみ埋立地、廃棄物最終処分場として利用されており、そのため軟弱地盤並びに地下水汚染などの課題があり、長い間この土地は放置状態となっております。

この間、地域に住む皆様からは、あの広大な土地をぜひパークゴルフ場に、あるいはスポーツ関係の方たちからは、ぜひ市民のラグビー場に、サッカー場にとというご要望が数多く寄せられておりました。

このような状況の中、2013年に、当時ご存命でいらした伊与部年男市議が、当時の北区市議10名全員に呼びかけまして、伊与部先生が世話人代表として北区新琴似における市民運動広場について、この土地を市民の運動広場にとの要望書を市に提出いたしました。私も当時の北区全議員10名のうちの1人として名前を連ねましたが、今現在、物故者となられた伊与部先生をはじめ、5名の方々がお辞めになり、当時の市議は半数の5名となり、改めて過ぎた13年間の歳月の重さを感じずにはられません。

要望書提出から2年後に、当該地は2015年戦略ビジョンアクションプランに位置づけられ、8億5,000万円の予算が計上され、基本計画が策定されました。

しかしその後、この土地の軟弱地盤、地下水汚染などの課題が判明し、その対策のために専門家委員会が開催され、事業の方向性が検討されました。

そしてその結果、この策定された基本計画は、中止せざるを得ない状態となりました。

私はこの間、2016年、17年、18年、19年、そして2021年の小須田市議の代表質問への答弁を受けての委員会質問と、計5回にわたりパークゴルフ場の開設を待ち望んでいる地域の方々のお声に対して、事業の進捗状況を問う質問を繰り返してまいりました。

しかし、この10年の間には、スポーツ局の担当も代わり、状況も変化し、膠着状態となり、私はこの土地は不毛の地として、札幌市の負の遺産になるのではないかと危惧した時期もございました。

しかしながら、2003年の土地取得から実に23年のときを経て、ようやく今年の夏に供用開始予定

となり、やっとここまで来たのかという安堵の思いと同時に、本当に今まで開業を阻んできた課題は大丈夫なのか、また今後の検証はどのように行っていくおつもりなのかなどの不安も払拭できておりません。

そこで質問ですが、この広場の安全の確保に向けたこれまでの取組、並びにどのように今後の安全性を担保されるのかをお伺いいたします。

●金谷スポーツ部長 新琴似スポーツ広場の安全確保に向けた取組と今後の安全性の担保について、お答えをさせていただきます。

広場整備の安全性を確認するため、令和2年度までに土壌調査や地下水モニタリング、試験盛土等を実施し、それらの調査結果を基に専門家委員会で検討した結果、健康被害が生じるような汚染状況にはなく、広場を整備することに問題はないとの結論を得て、令和3年度に事業化を決定いたしました。

ただし、造成工事で実施する盛土が地下水に影響を与え、汚染濃度の上昇や敷地外への汚染物質の流出がないかを確認する必要があったことから、造成工事期間中においても、地下水のモニタリングを継続してきたところであります。

そのモニタリングの調査結果を専門家委員会で検証した結果、公園造成による地下水質への影響は生じていないと判断をされたことから、現時点において、広場の安全性が確保されているものと考えております。

供用開始後においても、専門家委員会のアドバイスを受けながら、当面の間、札幌市が定期的なモニタリングを継続して実施し、地下水質を注視し続けることで安全性を担保してまいります。

●よこやま峰子委員 ご答弁から、現時点で安全性が確保されており、今後も札幌市が責任を持って安全性の確認を続けていただけるということが分かりました。

私は数回にわたる質問において、いつも質問の最後に要望として、地元でパークゴルフを楽しみ

に待っている高齢の方々が元気にプレーできるように何とかできるだけ早い開設をお願い続けておりました。現に、完成を待たずして亡くなった方もたくさんおられます。

そこで質問ですが、土地取得から開設まで23年、また具体的な設備計画が示されてからも10年という非常に長い年月を要した要因、そしてそのことに対する札幌市の認識、考え方をお尋ねいたします。

●金谷スポーツ部長 開設までに長い年月を要した要因と認識、考え方についてお答えをさせていただきます。

ごみ埋立地というこの土地の特殊性から、事業を進めるに当たっては、地盤や地下水の状況などを調査し、専門家の意見も伺いながら、どういった施設なら整備が可能か、安全に整備するためにはどのような手法を採ればよいか、設計の段階から慎重に検討を進めてまいりました。

また、事業着手後においても、詳細な調査や実際の作業を進める中で、様々な課題に直面し、その都度事業方針の見直しや追加の調査・検証を重ねる必要が生じたことから、事業が長期化したものと認識しております。

この広場の開設を待ち望んでいた多くの方を長らくお待たせしていることは、大変心苦しいところではありますが、何より安全性の確保を最優先に取り組んできた結果であり、また制約の多い中、地域住民や競技関係者のご要望にもできるだけ答えられるよう取り組んできたことにはご理解をいただきたいと考えております。

●よこやま峰子委員 ご答弁から、設計段階から地盤検討や専門家委員会での評価など、安全を第一に事業を進めてきた結果、開業までの期間が長期化したというお話でございました。

それは私も理解いたしますが、でもやはりここまで時間がかかったというのは、進め方にも問題があったのではないかと思いますので、ぜひ札幌市におかれては、今回の教訓を今後の公共施設設

備に生かしていただきたいと思います。

この事業には、20年を超える長い期間もさることながら、今回の整備にかかった総事業費は13億5,000万円、そして過去の土地取得や土壌調査費などを加えると継続20億円以上の市税が投じられてまいりました。

この広場には、18ホールのパークゴルフ場とラグビーやサッカーなどに利用可能な天然芝の多目的広場が整備される予定でございます。

要望どおりのパークゴルフ場と市内でも希少である天然芝グラウンドは、地域住民や競技関係者にとって待望の施設になるものと、私も期待しております。

そこで質問ですが、これだけの長い年月と莫大な費用をかけた施設です。子どもから若者、高齢者まで、幅広い世代が利用する施設になることと思いますが、札幌市としてこの施設の利用促進をどのように考えておられるのか、お伺いいたします。

●金谷スポーツ部長 施設の利用促進についてお答えをいたします。

多目的広場の利用促進に向けては、主に学生やアマチュア団体の利用が想定されることから、競技団体をはじめとした関係団体との良好な関係構築が重要であり、そのことを指定管理業務の仕様書にも明記しております。

また、子ども向けイベントや地域の憩いの場としての活用など、指定管理者のアイデアも取り入れながら、地元の方々に幅広く利用していただけるような企画を実施してまいります。

さらに、指定管理者には、定期的なアンケートの実施など、利用者や地域住民の声を常に把握し、施設の管理運営に反映させることを求めており、よりよい利用環境を整え、利用者満足度の向上を図ることで、さらなる利用促進につなげていく考えであります。

地域や競技関係者からの強い要望を受けて整備した、貴重な天然芝のグラウンドでありますこと

から、その価値をより多くの市民に実感していただけるよう、積極的な利用促進に取り組んでまいります。

●よこやま峰子委員 最後にこの施設の管理運用について、2点お伺いいたします。

この運動広場の管理には、指定管理者制度を導入するとのことでした。

近年、スポーツ施設をはじめ、多くの公共施設において、民間のノウハウを活用する観点から、指定管理者制度が導入されております。

一方で、施設はあくまで市民のための公共施設であり、市民にとって利用しやすい施設であることが求められており、施設所有者である札幌市の責任は極めて重要であります。特にこの施設においては、その経緯においても長い間の市民の期待に応え、長く親しまれ、しっかり活用される施設となるように努めていただきたいと願ってやみません。

そこで1点目ですが、新琴似スポーツ広場の指定管理において、札幌市としてどのように運営状況を把握し、市民にとって利用しやすい施設となるよう管理していかれるのか、運営管理についてお尋ねいたします。

●金谷スポーツ部長 施設管理運営についてお答えいたします。

指定管理者に対しては、仕様書において、施設管理の基本的な方針として、公の施設であることを念頭に、市民の公平な利用を確保することや幅広い世代の市民が親しみやすい施設となることなどを求めているところであります。

その上で、指定管理者の選定に当たっては事業計画や収支計画の提案を求め、その妥当性を評価することで、市が求める管理運営が十分に期待できる団体を選定したいと考えております。

また指定管理者と札幌市が、施設運営について協議する場である運営協議会を定期的に開催するなど、指定管理者との連携を密にし、施設の運営状況を的確に把握するとともに、必要に応じて助

言や指導を行ってまいります。

このスポーツ広場が多くの方にご利用いただき、長きにわたり市民に親しまれる施設となるよう、札幌市も積極的に関与し、適切な管理運営に努めてまいります。

●よこやま峰子委員 いろいろ伺いまして、再度繰り返しとなるかと思いますが、安全性の確保について、ちょっとまた質問させていただきます。

近年は地球規模で気候変動が起きており、局地的な豪雨や地震など、これまで以上に自然災害のリスクが高まっております。新琴似スポーツ広場においても、供用開始後に想定外の事態が起きないとも限りません。

そして、地盤沈下や地下水の汚染が起こらないとも限りませんので、この施設は指定管理者制度による管理が予定されてはおりますが、供用開始後に、仮にそうした不測の事態が起きた場合、施設所有者である札幌市の役割も含め、どのように対応されるのか、お伺いいたします。

●金谷スポーツ部長 不測の事態への対応についてお答えをさせていただきます。

供用開始後の安全性の確保については、先ほどもお答えしたとおり、当面の間、定期的なモニタリングを継続し、地下水質の状況を注視していくこととしております。その結果、地下水質に異常が見られるなど、安全性に疑義が生じた場合には、専門家のアドバイスを受けながら、速やかに必要な対策を講じてまいります。

なお、指定管理者との役割分担において、施設そのものの欠陥や、天災等による事故への対応は札幌市の役割と整理しており、不測の事態が生じた場合には、札幌市が責任を持って対応してまいります。

●よこやま峰子委員 最後に要望です。

新琴似運動広場は、用地取得から長い年月を経て、ようやく開設に至った施設です。これから、いかに市民に愛され、長く利用される施設にしていくかが重要であり、そのため札幌市には、地域

住民や利用団体の声をしっかり受け止め、利用しやすく安全な施設運営を強く求めたいと思います。

また、完成して終わりではないので、今後起こり得る自然災害並びに不測の事態への対応にも、しっかり備えていただきたいと思います。

また、今後導入される指定管理においては、単に効率性や経費の観点からだけではなく、子どもから高齢者まで、幅広い世代に親しまれるような公共施設としての観点で選定していただきたいと思います。

この新琴似スポーツ広場が末永く市民に親しまれるスポーツの拠点となりますように、札幌市には責任ある運営、並びに適切な指定管理者の選定を強く要望し、私の質問を終わります。

●篠原すみれ委員 私からは、みるスポーツの推進について、質問いたします。

1 点目は今年度の取組と課題についてです。

先月 2 月に、ミラノ・コルティナ2026 冬季オリンピックが開催され、昨日パラリンピックが閉幕いたしました。

オリンピックでは、日本が過去最多のメダルを獲得するなど大きな盛り上がりを見せ、市民を含め多くの方がテレビなどを通じてスポーツを観戦し、日本中が熱気に包まれました。改めてスポーツを見ることの魅力や楽しさを実感したところで

札幌市においても、サッカーやバスケットボールのプロリーグの試合が開催される際には、市外、道外から対戦チームのファンが観戦のため本市を訪れており、みるスポーツは地域経済の活性化やスポーツツーリズムの推進にも貢献していると考えます。

国が2022年3月に公表した第3期スポーツ基本計画では、スポーツをする、みる、支えるという多様な立場で関わることの重要性が示されております。また、スポーツ庁の審議会においては、みるスポーツ分科会というものがあるのですが、ふだんスポーツに関心がない人に関心を持ってもら

うことが重要であるとされております。

我が会派からは、2023年第2回定例市議会の議案審査特別委員会において、2019年に日本で開催されたラグビーワールドカップの際、札幌ドームでパブリックビューイングが行われたことに触れました。その上で、市民がスポーツを観戦する機会の提供や観戦文化の定着など、みるスポーツを積極的に推進していくことの重要性について、質疑いたしました。

そのような中、本市では2024年10月に、第2期札幌市スポーツ推進計画が策定され、国際大会などの誘致などにより、市民のスポーツ観戦機会の充実を図ることが掲げられております。

みることをきっかけにスポーツへの興味や関心が高まり、する、支えるといったその先の行動につながることも期待されることから、みるスポーツは非常に重要なものと考えます。

そこで質問ですが、みるスポーツの推進に関して、本市としてどのように位置づけているのか、伺います。また、2025年度に実施した取組の内容とその取組を通じて明らかになった課題について伺います。

●金谷スポーツ部長 みるスポーツの推進の位置づけ、令和7年度の取組内容、そして取組を通じて明らかになった課題についてお答えをさせていただきます。

スポーツをみることは、札幌市スポーツ推進計画で位置づけておりますとおり、多くの人が心をつなぐことで応援する一体感や、明日への活力を得ることができるほか、自らもスポーツを始めるきっかけにもなる、スポーツ振興にとって非常に重要なものと認識しております。

このため、今年度のみるスポーツの取組では、プロスポーツをより多くの市民に観戦してもらうことを目指し、平成25年に設立いたしましたプロスポネットSAPPOROの枠組みを活用いたしまして、加入しているプロスポーツチームと共に無料招待企画である区民応援デーやサッポロキッ

ズデーを実施したところであります。

また、ウィンタースポーツの大会を直接観戦できる機会をつくるため、今年度は、今月開催されましたスノーボードワールドカップを誘致したほか、毎年開催しておりますジャンプ大会においても、より多く子どもたちに大会会場に足を運んでもらうため、各大会におきまして、縁日コーナーですとか、eスポーツ体験会、ジャンプ体験コーナーなど、競技観戦の合間などに楽しんでもらえるような企画も実施いたしました。

これに加え、子ども向けのスポーツ体験イベントでありますチャレンジ！スポーツパーク内において、日本最高峰のパルクールの大会であります、PREMIER CUPを開催することで、するスポーツを楽しみながらみるスポーツにも触れる機会を提供いたしました。

その結果でございますが、本市におけます令和6年度の直接スポーツ観戦率は49.3%と、スポーツ推進計画の目標値である50%をおおむね達成しておりますことから、今後は、これまで観戦していない市民に特に重点を置きまして、引き続きみるスポーツの推進に取り組んでまいります。

●篠原すみれ委員 スポーツ観戦は、競技経験の有無にかかわらず、誰でも楽しめる文化的な活動であります。文化芸術と同じように心を豊かにし、人生の幅を広げるとともに市民の余暇の選択肢を広げるという意義があると考えます。こうした観点からも、みるスポーツの取組を進めていくことは重要であると認識しておりますし、ただいまの答弁でもそのように受け止めました。

そこで、次は競技の観戦へ関心を広げる取組についてです。

本市には複数のプロスポーツチームが存在しており、多くの市民がスポーツ観戦に親しむ環境があります。こうした環境を生かし、既にスポーツに興味・関心のある層に対して、異なる競技にも関心を広げてもらうことは、みるスポーツを推進する上で有効な取組であると考えます。

例えば、プロバスケットチームのレバンガ北海道とプロバレーボールチームの北海道イエロースターズは、同じ日に同じ会場で試合を開催することで、お互いのファンがもう一つの競技に関心を持つような連携企画を実施していると聞いております。

ある試合のチケットを購入すると違う競技の試合も見られるという、ぜひ使いたいと思える取組も一部あるということは、意外に知られていないようです。このような取組は、それぞれの集客の増加やファン層の拡大にもつながっているものと考えます。特にファンの人数が多い夏季競技の観戦者に対して、ウィンタースポーツや観戦の機会が少ない、ほかの競技へ関心を広げ、実際に会場へ足を運んでもらうことは、札幌ならではの取組として大きな可能性があるのではないのでしょうか。

そこで質問ですが、こうした観点から、競技間の観戦の広がりをもつ取組について、本市はどのように考えているのか、伺います。

●金谷スポーツ部長 競技間の観戦の広がりを促す取組の市としての考え方についてお答えをさせていただきます。

ウィンタースポーツの関心を高める一つの手段として、プロスポネットSAPPOROに加入しておりますプロスポーツチームのファンの方々に、ウィンタースポーツが持つ魅力を知っていただき、さらにはこれをきっかけに自らウィンタースポーツに取り組んでもらうといった取組も有効であると考えております。

このため、スキージャンプワールドカップにおいて、プロスポネットSAPPOROに加入しておりますチームのSNSで情報発信してもらったり、チームマスコットに会場に来てもらうなど、ウィンタースポーツのファン拡大に向け、プロスポーツチームの協力も得てきたところであります。

また、今年度、新たな取組といたしまして、スキージャンプワールドカップとアジアリーグアイスホッケーとの連携観戦企画を実施し、ウィンタ

ースポーツの新たな魅力を知ることができたと高い評価をいただいたところであります。

このように各競技が垣根を越えて、みるスポーツを推進していくことは、各競技のファン拡大に相乗効果をもたらすほか、札幌市にとってもウィンタースポーツ振興のみならず、スポーツ全体の振興にもつながるものであることから、来年度においては、夏季競技とウィンタースポーツの連携企画や、各プロスポーツチーム同士の連携企画にも取り組んでまいりたいと考えております。

●篠原すみれ委員 ただいまの答弁いただいた内容に期待しております。

次にみるスポーツの位置づけ、拡充のための来年度の取組についてです。

みるスポーツを市民文化として広げていくためには、スポーツに強い関心を持つ層だけではなく、これまでスポーツ観戦にあまりなじみのなかった層にもその魅力を届けていく観点が重要ではないかと考えます。というのも、スポーツに興味・関心のある人たちは、自ら情報を取りに行く傾向があります。

一方で、スポーツに興味・関心の薄い人たちは、どこから触れたらいいのかわからない、情報を取り入れる方法もわからないなど、興味・関心の高い人と比較して、情報に触れる機会が限られてしまいがちです。その結果、スポーツ観戦に関する情報について、いわば情報格差が生じてしまう側面もあるのではないかと感じております。

そのため、例えば無料招待企画などの取組についても知らないままとなってしまう、結果としてスポーツに接したり、観戦したりする機会が少なくなってしまうのではないかと懸念しております。こうした層にスポーツ観戦の魅力を届けていくためには、まずは様々な競技に触れるきっかけを広げていくことも重要ではないかと考えます。

こうしたことから、市民の観戦文化を醸成していくためには、人気競技だけではなく、様々な競技に光を当て、みるスポーツの選択肢を広げてい

く視点も重要ではないかと考えます。

そこで質問ですが、スポーツ観戦にこれまで関心の薄かった層も含め、みるスポーツの裾野拡大と観戦文化の醸成に向けて、来年度どのように施策を展開していくのか、併せて伺います。

●金谷スポーツ部長 スポーツ観戦に関心の薄かった層も含めて、みるスポーツの裾野拡大と観戦文化の醸成に向けての施策展開についてお答えをさせていただきます。

みるスポーツの推進に向けては、プロスポーツとの連携や競技の垣根を越えた取組が効果的と考えており、今年度も引き続き、取組を進めていきたいと考えているところであります。

そこで今年度、新たにバレーボールの北海道イエロースターズ、アイスホッケーのレッドイーグルス北海道にプロスポネットSAPPOROに加わっていただいたことから、これまで以上に観戦機会を拡充するため、来年度については、両チームにおいても区民応援デーやサッポロキッズデーを実施する予定となっております。

さらには、スポーツ観戦に関心がなかった層へも、スポーツイベントを観戦するきっかけとなるよう、プロスポーツチームの開幕戦などに合わせて、市民の目に直接触れる機会の多いチ・カ・ホの壁面や柱へのシティドレッシングを継続していくほか、例えば親子でのスポーツ体験会において、希望者を大会観戦に無料招待するなど、親にも関心を持っていただく取組を実施いたします。

今後においても、札幌市として、札幌に在ながら様々なスポーツを観戦できるまちを目指し、スポーツをみる機会を充実させてまいります。

●篠原すみれ委員 最後に要望です。

スポーツ庁では、スポーツの多面的な価値を広く社会に伝えていくため、スポーツで人生が変わる、スポーツで社会を変える、スポーツで世界とつながる、スポーツで未来をつくるという四つの方向性を掲げています。

こうした考え方の下、現在スポーツ界で注目さ

れているのがマルチスポーツです。

マルチスポーツは、一つの競技に縛られず、毎回違う動きやルールに触れることで、やってみよう、できたという喜びを積み重ねます。このような体験を通じて、運動への前向きな気持ちと自信を育むことができる取組です。

私自身の経験からも、スポーツに触れる機会は、家庭環境などの影響を受ける可能性が高く、スポーツに苦手意識を持ってしまうと、それ以来ずっと距離を感じてしまうこともあります。

本市でもチャレンジ！スポーツパークや、札幌市スポーツ協会主催のDO！スポKIDSなど、子どもたちがいろんな運動やスポーツに触れる取組を既に進めておりますが、自分に合ったスポーツを見つけるきっかけがマルチスポーツだと考えます。こうした考え方は、様々な競技に触れる機会が広がるという意味で、みるスポーツの推進とも通ずるものがあるのではないのでしょうか。

スポーツに関わる入り口は一つではありません。例えば、2023年3月24日に閣議決定された、文化芸術推進基本計画（第2期）においては、スポーツツーリズムと文化芸術を融合させたスポーツ文化ツーリズムの推進が掲げられております。

スポーツになじみのない層へ魅力を届けていくためには、先ほど1問目の答弁でも縁日というキーワードが出てきましたが、さらに食や文化芸術など、ほかの分野とスポーツを掛け合わせた取組も面白いと考えます。

観戦文化の醸成も含め、様々な関わり方があることを広く市民に届けていくことが重要であり、スポーツ資源が豊富と言える本市においても、みるスポーツの可能性を着実に進めていただくことを求めて、私からの質問を終わります。

●竹内孝代委員 私からは、eスポーツの振興について質問をいたします。

エレクトリックスポーツの略称、eスポーツは、コンピューターゲームやビデオゲームを使って技術や戦略を競い合い、勝敗を決める競技として大

会やリーグ戦が開催され、観客や配信視聴者がいる新しい形のスポーツであります。このeスポーツは、ゲーム競技を通じて若者の交流促進、また地域イベント、近年では高齢者の認知機能向上への効果もあるといった、教育、地域活性化、福祉分野の活用へとその広がりを見せております。

我が会派は、スポーツ振興はもとより、経済観光振興、共生社会の実現に寄与するとの観点からeスポーツの可能性に注目しており、札幌市においてもeスポーツのさらなる普及振興に取り組んでいただきたいとの考えから、先進事例の視察調査をはじめ、関係企業との意見交換を踏まえ、これまで繰り返し議会で取り上げてまいりました。

本年1月、大和ハウスプレミストドームにおいて、eスポーツ世界大会であるApex Legends Global Series Championshipが開催されました。この大会は、アメリカのエレクトロニックアーツ社、EA社が主催するものであり、前回令和7年度においては、5日間で延べ3万4,000人以上と、多くの参加者が詰められております。この大会は、その規模の大きさ、また話題性から、札幌におけるeスポーツの振興にも大きく寄与するものであります。

そのため、今回の開催に対しても非常に期待しており、応援する立場から、我が会派議員全員で会場に訪問し、応援とともに現地の視察してまいりました。会場の熱気はすさまじく、圧倒的なもので、試合の展開に合わせて観客の皆さんが大いに盛り上がるその姿は、まさにスポーツを観戦しているかのようでありました。

来場者の中には、道外や海外など、遠くから足を運んでいただいた方も多かったと聞いており、来場された方々の満足度を高める取組が期待されております。

この大会、昨年に続いて札幌では2回目の開催でありまして、3回目となる次年度の札幌開催も既に決定していると伺っておりますので、回を重ねるごとに、よりよいイベントとしてつくり上げていただくことが、より多くのリピーターの獲得はもちろん、ホストシティとしての札幌市の評価にもつながると考えます。

そこで質問ですが、札幌での2回目となる大会について、その開催結果はどうだったのであったのか、また、来場者の満足度を高めるためどのような取組が行われてきたのか、この点について伺います。

●中田推進担当部長 今大会の開催結果と来場者の満足度を高める取組についてお答えいたします。

今回の大会の来場者数は、4日間で延べ3万8,000人と、前回を超える結果となり、また、最終日の入場チケットは完売となるなど、大変多くの方にお越しをいただきました。

来場者は主に道外から参加しており、主催者の提供データによりますと、チケットの購入者は8割が道外の方、1割が海外の方であったということで、昨年度に引き続き、札幌市の観光閑散期における交流人口の増加に資する大会であったと考えております。

また、来場者の満足度を高める取組としては、ゲームの観戦にとどまらない様々な体験が楽しめるファンゾーンを、より充実したことが挙げられます。このファンゾーンでは、前回に引き続き、プレーヤーとファンとの交流といった企画が実施されたほか、様々なメニューの食事が楽しめるフードマーケットが新たに設けられました。ブースによっては長い行列もできるなど、多くの方々によるにぎわいを見せており、来場者が長時間にわたる観戦の合間を活用して楽しむことができる効果的な取組であったと考えております。

●竹内孝代委員 札幌での2回目の開催ということで、今お話がありましたように、1日少ないけれども前回は上回る、そのような来場者であったと、また、満足度を高めるための様々な取組について実施されたことを理解いたしました。

当日、スポーツ局の皆さんが全軍を挙げて、主催者の方々、また関係者との連携をしながら、大会の準備、そして運営のサポートに尽力されている姿を拝見しましたが、本当に大規模なイベントでありながら大成功を収めたということであり、前大会を上回ったこの成果というのは高く評価されるべきものと考えております。この大会は、次年度も札幌で開催されるということでもありますので、多数の来場者による集客交流を通じた経済波及効果というのはもちろんでありますけれども、それ以外にも、スポーツならではの強みを生かした様々な開催効果を期待しております。

例えば、eスポーツはオンライン視聴者が多いという特徴を持っておりまして、本大会でも相当な視聴者数が見込まれるということを考えますと、例えば、ホストシティである札幌のPRをオンライン視聴者に向けて行うというのは非常に効果的ではないでしょうか。

実際に、私も応援する立場から、今大会のPRを、視察した当日にSNS投稿で拡散させていただき、オンライン観戦のアドレスも一緒にご案内しました。そうしましたら、初めて観戦した方々から大好評で、本当に楽しかったと、来年も楽しみにしていますといった声も多く寄せられたところであります。

また、若者世代に人気が高いというこのeスポーツでありますけど、札幌の若者にとっては、世界大会が身近で開催されるという非常に貴重な機会でもあります。そこで、試合観戦だけではなく、例えば何らかの形で若者の成長につながるような、そうした機会を設けるといった取組はできないものだろうかとも考えております。

eスポーツがこれだけ若者世代に人気が高いということを踏まえますと、これをその成長に生かす視点というのも重要になってくると考えられます。

このように、ぜひ札幌市には、経済波及効果にとどまらない様々な観点での大会開催効果を高め

るよう取り組んでいただきたいと思います。

そこで質問ですが、経済波及効果にとどまらない大会開催の効果、そしてそれを高めるための今後の取組について、ぜひやっていただきたいと思います。札幌市の考えについて伺います。

●中田推進担当部長 経済波及効果にとどまらない大会開催の効果と、それを高めるための今後の取組についてお答えいたします。

本大会は、経済波及効果以外にも様々な効果を持つイベントと考えておりまして、例えば、委員からご指摘のあったオンラインでのPRにつきましては、大会の配信において、札幌という名前やサッポロスマイルのロゴが繰り返し放映され、多くの視聴者に開催地として知られることとなりました。

さらに、参加選手や来場者による札幌での滞在を楽しむ様子のSNSの発信が多数行われておりまして、大会の配信と併せて、開催地である札幌の知名度やイメージの向上に寄与したと認識しております。

また、ファンゾーンの企画・運営に市内近郊の大学や専門学校生に参加をいただくなど、学生に世界規模の現場体験機会を創出したことで、将来のゲーム関連産業の担い手となる人材の育成にも資することができたと考えております。

次回の大会におきましても、こうした様々な面での開催効果をさらに発揮できるよう、経済観光局とも緊密に連携しつつ、これまで主催者と築いてきたパートナーシップを十分に生かし、関係者とともに積極的に検討を進めてまいりたいと考えております。

●竹内孝代委員 力強いご答弁だったと思います。

2回目、本当に成功されて、3回目に向けてさらに期待もどんどん高まってきて大変かと思えますけれども、応援してまいりたいと思います。

やはり、オンライン配信、またSNS発信のお話、先ほど答弁で出しましたけども、こうしたこと

をきっかけに、ぜひ札幌に行ってみたい、そういう訪れたいくなるようなきっかけになり、札幌市の魅力を本当に発信していく上では最高の機会だだと思いますので、ぜひ発揮をいただきたいと思えますし、若者の人材育成についてのお話も理解をいたしました。

今大会では、スポーツ局からご案内がありまして、経済観光委員に対してバックヤード視察の機会もつくっていただきました。私も実際に運営現場を拝見することができまして、会場内を案内してくださった、アメリカから来札された主催者E A様から、札幌開催が来年に向けて本当に楽しみだと、そしてその意気込みも直接伺いました。この札幌がe スポーツの聖地としてその魅力を発揮しているんだなということを実感し、うれしく思ったところでありました。

大規模な大会でもあり、海外企業との連携ということで様々な課題というのも出てくとも思いますが、主催者であるエレクトロニックアーツ社、そして関係者との連携、また、部長からは経済観光局等の連携ということもありました。ぜひとも大会と地域との結びつき、こうしたことを強めながら、次回大会の成功に向けて取り組んでいただきたいと思えます。

冒頭申し上げましたように、e スポーツは様々な効果が期待できるスポーツであります。ぜひとも、関係される皆様と連携の下、さらなる振興、そして札幌の魅力を世界に発信していただくことを求めまして、質問を終わります。

●藤田稔人委員 私からは、ヴィッセル神戸の開幕前トレーニングキャンプの受入れについて、スポーツ施設の維持管理の財源確保について、そして、部活動の地域展開を契機とした今後の地域スポーツの担い手となる団体の支援について、大きく3項目、質問させていただきます。

まず、ヴィッセル神戸の開幕前トレーニングキャンプの受入れについてでございます。

このたびの代表質問で、我が会派の山田洋聡議

員からも取り上げさせていただきました。今年のJリーグシーズン移行に合わせて、札幌市が他自治体よりもいち早く開幕前トレーニングキャンプの誘致に乗り出し、粘り強く交渉を行った結果、ヴィッセル神戸の白旗山競技場受入れが決定し、覚書を交わしたことは、サッカー関係者からすると大変喜ばしいことであると、大変評価しているところでございます。

しかしながら、このたびの覚書は、スタートラインに立ったにすぎず、これからヴィッセル神戸と末永く交流し、そしてヴィッセル神戸が札幌でキャンプを実施したから優勝できたと言っているだけ、我々としてもヴィッセル神戸に可能な限りの協力をしなければならないと考えているところでございます。

今般の代表質問で、秋元市長より、ヴィッセル神戸の札幌定着には快適な練習環境の提供が重要であり、良質な芝の管理など万全なサポート体制を築くこととご答弁いただきましたが、白旗山競技場は1990年に整備され、老朽化も進んでおります。

そこで質問ですが、ヴィッセル神戸の受入れ体制を整備するに当たり、札幌市はどのように対応していくのか。また、クラブ側からの急なリクエストなどがあった場合、どの程度対応できるのか、伺いさせていただきます。

●中田推進担当部長 受入れ体制の整備と急なリクエスト対応についてお答えいたします。

受入れに当たっては、さっぽろグローバルスポーツコミッション内にクラブのサポート窓口を設け、クラブからの申出に迅速に対応するなど、クラブの快適な合宿環境の実現に努めているところであります。

これまでも、サポート窓口を通じまして、クラブから出された要望に対して、更衣室へエアコンを設置したほか、白旗山へのグリーンキーパーの集中的配置、芝刈り機の更新など、最大限かつ速やかに対応したところでございます。今後もクラブとの定期的な打合せを実施し、急なリクエスト

にも可能な限り速やかに対応し、クラブに安心感を持っていただけるよう努めてまいります。

また、施設改修に関する要望など、対応に一定の経費と時間を要する事柄につきましても、今後予定しております保全改修のタイミングも踏まえながらの対応を検討するなど、札幌定着に向けた最大限の努力をしてまいりたいと考えております。

●藤田稔人委員 サポート窓口を設け、グリーンキーパーを常駐させ、そしてエアコンの設置、芝刈り機の更新など、積極的に対応しているということでした。

そのほかにも、例えばですけれども、歓迎の横断幕や道路沿いののぼりなど、これから作成しなければならないものもあると思われます。この開幕前トレーニングキャンプの誘致活動については、特に予算として項目を立てているわけではございませんので、クラブから新たな要望や課題が出た際は可能な限り対応を検討するというところでございますので、受入れ環境の整備を含めて万全の体制でヴィッセル神戸をお迎えできるように努めていただきたいと考えておりますので、どうかよろしく願いいたします。

さて、このたびＪリーグの開幕前トレーニングキャンプの誘致活動を見ていると、従来の沖縄や宮崎に比べて北海道は格段に広大であり、函館を中心とした道南圏、苫小牧を中心とした道央圏、旭川を中心とした道北圏に分かれ、誘致活動が点在してしまい、全体としてはまとまりに欠けたように感じており、その音頭を取るべき北海道の動きは芳しくなかったと感じている次第でございます。道央圏も、札幌と苫小牧ではクラブ側の想定以上に距離が離れており、トレーニングマッチを実施するには厳しい現状であります。

今後、道央圏の受入れクラブ数を増やし、そのためにグラウンドを整備するなど、さらなる対応に迫られることも想定され、その調整機関が必要となり連携体制を強化しなければならないと考えております。

そこで質問ですが、道央圏の連携体制の強化に向けて今後どのように対応していくのか、お伺いさせていただきます。

●中田推進担当部長 道央圏の連携体制強化についてお答えいたします。

現在、クラブの合宿の受入れが決まっております苫小牧市、白老町、室蘭市とともに実務者レベルの連絡会議をさっぽろグローバルスポーツコミッションが事務局となりまして、本年２月に立ち上げたところでございます。

この実務者会議では、各クラブの要望や受入れ体制の準備状況などについて情報交換を行っているほか、参加都市が連携しながら道央圏全体の受入れ体制を強化することを目指して取組を進めることを確認したところでございます。

具体的には、クラブが快適に合宿できるよう、トレーニングマッチの際に必要な審判やボランティアの手配の調整といったサポートを今後行うとともに、道央圏の誘致を希望する他の自治体に対してノウハウの共有やサポートを行うなど、道央圏での合宿誘致が促進されるよう、札幌市としても努めてまいりたいと考えております。

●藤田稔人委員 実務者会議による連携を深めており、他自治体にノウハウ共有、そしてサポート体制も築いていくということでしたので、今後さらなる展開を期待しております。

道央圏、とりわけ札幌圏に４から５クラブぐらい来ないと、トレーニングマッチを組むことができないと考えております。ヴィッセル神戸の受入れが決定したことは一つの成果であり、評価しておりますけれども、他クラブの受入れに向けて引き続き精力的に誘致に臨んでいただきたく思っておりますし、札幌圏をＪリーグの一大キャンプ地にさせていただきたいと思っておりますので、どうか引き続きよろしく願いいたします。

また、このたびの誘致活動で露呈されたのが、札幌市内における天然芝、人工芝の慢性的な不足であります。人口１５０万人に満たない沖縄県にキ

キャンプで使用できる天然芝のグラウンドが30面近くあるのに対して、札幌市は10面にも満たない現状であります。スポーツ局もサッカーの環境整備にご尽力いただいていることは十分理解しておりますが、引き続き整備に努めていただきたいと考えておりますので、こちらもどうかよろしくお願いいたします。

それでは2点目、スポーツ施設の維持管理の財源確保について質問させていただきます。

ただいま申し上げました慢性的な芝生のグラウンド不足という課題に対しまして、先ほどよこやま委員から新琴似スポーツ広場を取り上げていただきましたが、こちらも大変期待しておりますし、東雁来公園サッカー場の人工芝更新経費が令和8年度予算に計上されたところでございます。

この人工芝は、2008年の供用開始後17年が経過し、劣化が激しく、競技性や安全性の低下が懸念されていることから、以前から、サッカー関係者から早急なる更新を求める要望がございました。

これまでなかなか実現しなかったこの人工芝更新が、このたび予算計上された背景としては、北海道サッカー協会が窓口となり日本サッカー協会の助成金を受けられる見通しを立てられたことが予算化を後押ししたものと考えており、約1割の財源を日本サッカー協会から捻出することができたということでございます。

市民が安全、快適にスポーツを楽しみ、また、選手が競技力を向上させていくためには、施設が良好に維持されていくことが重要であります。スポーツ施設の維持管理には多額の費用がかかることから、札幌市の厳しい財政状況を踏まえると、税金に頼るだけではなく、スポーツ関係者自らも汗をかき、その財源の確保に取り組まなければならないと考えているところであります。

私が日々いろいろな方とお話する中でも、スポーツ環境の整備のために協力したいというお声をお聞きすることもございますが、どうすれば支援できるのか分からない、実際の支援にまで至っ

ていないということもあるのではないかと考えております。

財源確保の手法は様々あると思いますが、スポーツを応援したいと考えている企業や個人からの支援を積極的に受け入れ、そのような支援の輪を広げていくような取組を、ぜひとも札幌市として今後積極的に取り組んでいただきたいと考えております。

そこで質問ですが、今後のスポーツ施設の維持管理に関する課題認識とその財源確保に向けて札幌市としてどのように取り組んでいくのか、お答えをお伺いいたします。

●金谷スポーツ部長 スポーツ施設の維持管理に関する課題認識と今後の財源確保に向けた取組についてお答えさせていただきます。

札幌市のスポーツ施設は、建設から40年以上経過し老朽化が進んでいる施設が多く、今後、大規模な保全改修や更新が必要となるタイミングが一斉に訪れますことから、中長期的な視点を持って計画的かつ効率的な保全、修繕を行っていくことで、財政支出の平準化や経費の抑制に取り組んでいく必要があるものと認識しております。

また、競技団体等から施設の修繕や備品更新について多くの要望が寄せられておりますが、限られた財源の中で優先順位をつけて対応しているところであり、今後もスポーツ施設を良好に維持していくためには、そのための財源をいかに確保していくか、こちらが重要な課題であると認識しております。

財源確保の手法といたしましては、施設への広告掲出やネーミングライツによる広告料収入、ふるさと納税など、スポーツ振興を目的に寄附していただいた資金などをスポーツ施設の維持管理の財源に充てることが想定されるところであります。今後は、競技団体や民間企業の皆様と意見交換をさせていただきながら、このような取組の周知方法や対象施設の拡大などについて検討をいたしますとともに、他都市の事例など、その他の財源確

保の手法についても引き続き研究してまいります。

●藤田稔人委員 老朽化が進んでいる施設が多く、限られた財源の中で優先順位をつけて対応していくということでもございましたけれども、冬季オリンピック・パラリンピック招致が頓挫してから、この順番待ちがさらに長蛇の列になったような気がしております、何とか少しでも財源確保のために、我々スポーツ団体もしっかりと汗をかなければならないと感じているところでございますので、ぜひ、皆様方の持っているノウハウをスポーツ団体にも提示していただきながら、お互いに歩みを進めていければと思っておりますので、どうかよろしくお願いいたします。

広告掲出やネーミングライツ、ふるさと納税といった具体的な答弁もございました。広告やネーミングライツにつきましては、これまでも取り組んできていると思いますけれども、早急に拡大していただきたいと考えております。

また、ふるさと納税につきましては、最近、企業版ふるさと納税、またはガバメントクラウドファンディングという言い方をしておりますけれども、そういった資金集めをしている自治体もございます。民間だけではできない取組でございますので、ぜひ札幌市としても、こういった企業からの寄附制度につきましてもご協力いただきたいと思いますし、特に、寄附につきましては税制優遇といった要素もございますので、それはやはり寄附する側からしても大変重要なことでございますので、行政として積極的に関与していただきたいと考えております。

また、民間のスポーツ関係者やクラブ関係者が稼ぐということも大変重要であると思っております、今までスポーツに経済性がなかったということが、やはりこういった財源確保の中でも難しい要因になっているかなと考えているところでもございます。民間のスポーツ関係者やクラブ関係者が、例えば自前のグラウンドや体育館を持ったりすることは本当に大変なことでございますし、

スポーツで飯を食っていく、あるいはスポーツをなりわいとすることも大変難しいことですので、そういったことも含めて、ぜひスポーツに経済性を持たせるということを念頭に置いていただきたいと考えております。

最後になりますが、このたびの部活動の地域展開を契機とした今後の地域スポーツの担い手となる団体の支援について、質問させていただきます。

本日の質問のキーワードとしては、クラブというところを取り上げさせていただきます。

最初にＪリーグのキャンプ誘致を取り上げましたが、Ｊリーグは、チームではなくクラブという表現の仕方をします。今夏のシーズン移行に伴い、Ｊリーグ百年構想リーグというものがただいま開催されております。百年構想と大げさなことを言っていると思う方もいるかもしれませんが、これは30年ほど前、Ｊリーグが発足したときに作られたコピーで、地域密着クラブ型のスポーツ文化を創造するというところでございます。

戦後、良くも悪くもスポーツを牽引してきたのは、学校の部活動とプロ野球でございました。学校の部活動は、会費や月謝などを最低限に抑えて無料も同然で運営され、学校の教員のただ働きに近い涙ぐましい犠牲によって支えられ、学校のグラウンドや体育館などの施設も当然無料、つまりスポーツに経済性が全くなかったわけでございます。また、先生と生徒の関係や、先輩と後輩は上下主従の関係であり、極めて古典的な日本特有の組織構造であり、集権的な文化であったといっても過言ではございません。

1990年代、政治、行政において中央集権から地方分権の潮流が生まれたときに、スポーツでは、Ｊリーグ百年構想で地域密着クラブ型のスポーツ文化へと転換する動きが起きました。クラブの関係性は、上下主従ではなく対等、平等の横のつながりを大切にするものでありまして、すなわちスポーツにおいても中央集権から地方分権的な考えへと移行していったわけでございます。そして、

クラブが独自に資金を稼ぐ、スポーツで飯を食っていけるようにするということでもありました。

私個人としては、どちらが大事ということではなく、どちらも大事だと思っておりますが、多様なスポーツの在り方が求められている中で、本市においては圧倒的に部活動のウエートが高いまま現在に至ったと考えております。

さて、部活動の地域展開でございますが、国では令和5年度からの3年間を部活動の地域展開における改革推進期間としており、令和8年度からの6年間を新たに改革実行期間と定めております。また、学習指導要領にも規定されている部活動は、引き続き学校教育の一環という位置づけが維持される一方、部活動の地域展開の動きを受け、地域クラブの位置づけ、意義や、学校との連携が記載される方針になるということになっております。学校教育の一環であるという位置づけが維持されることから、本市における中学校部活動の地域展開の方針や取組案についても引き続き教育委員会が中心となって検討していくことになるかと思われませんが、部活動地域移行及び地域スポーツ、文化芸術活動の機会確保に向けた検討委員会の事務局の一員であるスポーツ局としても、スポーツ振興の観点から積極的に協力していただきたいと考えております。

昨年の予算特別委員会でも指摘させていただきましたが、総合型地域スポーツクラブは、中学生はもちろん、他の世代も一緒になってスポーツを楽しみ、地域密着のスポーツや運動をする環境づくりにも寄与するものであり、運動部活動の地域展開においても重要な役割を果たすものと考えております。

このように、地域スポーツの受皿として期待されてきた総合型地域スポーツクラブでございますが、国が平成7年度から総合型地域スポーツクラブ育成モデル事業を開始し、総合型地域スポーツクラブの育成、普及に本格的に着手してから約30年が経過しましたが、当初の理念から考えると育

成、普及に若干の停滞を感じているところでもございます。

民間主体の総合型地域スポーツクラブは、子どもから高齢者まで参加者の幅が広く、様々な種目ができるものであり、地域密着のスポーツ振興を推進する候補の一つとして考えておりますが、その育成は一朝一夕にいかないのも事実であると考えております。

一方で、総合型地域スポーツクラブのほか、スポーツ少年団や地域スポーツクラブなど、いろいろな地域スポーツ団体が地域に存在することは、子どもたちの多様なニーズに応じ、運動する機会の確保にもつながります。

そこで質問ですが、部活動の地域展開における将来の受皿の可能性も視野に入れつつ、スポーツ振興の観点から、地域スポーツの担い手となる団体に対し今後どのように活動を支援していくのか、お伺いさせていただきます。

●金谷スポーツ部長 スポーツ振興の観点での地域スポーツの担い手となる団体への活動支援についてお答えをさせていただきます。

幅広い世代にスポーツに親しんでもらうためには、総合型地域スポーツクラブをはじめ、様々な地域スポーツ団体が育ち、根づいていくことが極めて重要なことと認識しております。

現在、札幌市における地域スポーツ団体の状況といたしましては、市内に100を超える体育振興会が、多種目の競技を多世代の方々が楽しむ地域スポーツクラブとして、主に小学校の体育館を拠点に活動しているところであります。

しかしながら、この体育振興会においては、若年層の会員が少ない、高齢化によって会員数が減少してきているといった課題を抱え、広報活動も十分にできていない団体もあるため、認知度向上や会員獲得に向け、今月、東苗穂体育振興会と共同でモデル事業を実施いたしました。

こうした体育振興会など、地域スポーツ団体の活動を活性化させることが、多くの地域住民にと

って身近な場所でスポーツに取り組んでもらうことにつながり、また、将来的な部活動の地域展開の受皿にもなり得るものと考えておりますことから、今回のモデル事業の実施結果を踏まえつつ、今後も団体の活動支援に取り組んでまいります。

●**藤田稔人委員** 市内の100を超える体育振興会ということでございましたけれども、若年層が少なく高齢化が進んでいると。そして今般、東苗穂でモデル事業を実施したということでございますので、ぜひそういったところに若年層が集まるような仕組みをつくっていただきまして、それが部活動の受皿となるように、今後、取組を進めていただきたいと考えております。

そして、先ほど触れた総合型地域スポーツクラブということに関しましては、この部活動の地域移行を通じてしっかりと育成していただき、それが部活動の受皿になるかどうか、これは本市のスポーツ文化が成熟への道を歩めるかどうか、大変大きな鍵となることだと思っております。部活動の地域展開の議論の中では、人、場所、金の問題がまた生じてくるかと思っておりますけれども、ぜひ民間クラブの目線に立って、スポーツ局が主導権を握って議論を進めていく場面もあってほしいと感じております。

あわせて、本市スポーツ局が真にスポーツ局としてスポーツ文化の醸成をできるかどうか、存在意義の問われるところでもあると思っております。総合型地域スポーツクラブをはじめとした多様な団体が、部活動をはじめ、様々な場面で活動できるように全力をもって支援していただきたいと考えておりますので、ぜひ、よろしくお願いいたします。

●**たけのうち有美委員** 私からは、障がいのある方へのスポーツ普及促進事業における当事者の意見反映について質問します。

障がいのある方に対するスポーツの普及促進は、当事者の心身の健康維持や生活の質の向上に寄与するだけでなく、社会参加の促進を通じた孤独・

孤立の解消にもつながる重要な役割を担う取組です。

こうした観点から、我が会派はこれまでも、障がい者スポーツの普及促進について庁内連携や情報発信の強化なども含めて求めてきましたが、普及促進の取組をさらに実効性の高いものとしていくことが重要であると考えます。

札幌市はこれまで、市民にとって身近な各区体育館でのパラスポーツ体験会の開催や、大型体育施設であるつど一むを会場として多くのパラスポーツ種目を体験できるチャレンジパラスポーツフェスタ in つど一むの開催など、障がいのある方がスポーツに親しむ機会の創出に取り組んできたことと承知しています。

一方、障がい者の権利に関する条約では、世界各国の当事者団体から提唱された基本理念として、「私たちのことを抜きに、私たちのことを決めないで」という言葉があります。この考え方は、自治体の政策づくりにおいても大切にされるべき視点であると考えます。

障がいの特性は多様です。例えば移動に関してバリアフリー対応を必要とする方、音や周囲の視線などに強い不安を感じるなど、感覚の特性に配慮が必要な場合など、様々です。多様なニーズを全て事業に反映することは容易ではありませんが、スポーツに取り組むきっかけを提供する取組を実効性の高いものとしていくためには、実際に利用する当事者の声を丁寧に把握し、事業へ反映させていくことが不可欠です。この視点が十分に反映されなければ、当事者が参加しにくいイベントになってしまうおそれもあります。

そこで質問ですが、障がいのある方のスポーツへの取組を促進するに当たり、これまで当事者の意見をどのように集約し事業内容へと反映させてきたのか、その方法と実績を伺います。

●**金谷スポーツ部長** 障がい当事者の意見を事業に反映させる方法と実績についてお答えをさせていただきます。

障がいのある方が安心して主体的にスポーツに取り組める機会を確保するためには、札幌市としても、当事者や関係団体の声に耳を傾けてニーズを把握し、事業へ反映させることが重要と認識しております。

このため、体験会などに参加された方へのアンケートや、毎年度行っている障がい者手帳をお持ちの方に対する運動やスポーツに関するアンケート調査のほか、関係団体へのヒアリングなどを通じ、課題やニーズの把握に努めてまいりました。

その結果、例えばチャレンジパラスポーツフェスタ i n つど一むなど、委員からお話のありましたイベントでございますが、子どもでも参加できる体験会にしてほしいとの声を踏まえ、車椅子バスケットボールなどの競技種目のほか、遊具を中心としたエリアも設けることでニーズに対応してきたところでございます。

また、多くの体験会において、重度の障がいがある方でも体験できる種目が欲しいとの意見を受け、ボッチャやモルックなど、補助用具を使うことで重度の方でも取り組める種目を提供してまいりました。

さらに、今年度においては、運動に関して相談できる場が必要といったニーズに応えるため、多くの体験種目のほか、理学療法士などの専門人材による相談対応や介助を提供する、SAPPOROスポーツバリアフリーを新たに開催するなど、当事者の声を形にしてきたところであります。

●たけのうち有美委員 当事者や関係団体の声を受け止め、既存の体験会の見直しや新たな取組へとつなげてきたとのことでした。

チャレンジパラスポーツフェスタ i n つど一むは、私も毎年、参加というか、見せていただいていますけれども、年々本当に充実してきているなということを実感しているところです。

また、昨年12月には西区体育館・温水プールで、障がいのある方専用の開放イベント、SAPPOROスポーツバリアフリーが初めて開催されまし

た。私も、短い時間でしたが視察させていただきました。

会場では、多くの当事者がいきいきと笑顔で様々な種目に取り組まれている姿が印象的で、スポーツを始める、続けるためのきっかけづくりとして、チャレンジパラスポーツフェスタ i n つど一むなどとはまた違う大きな意義がある取組だなと感じました。また、先ほども質疑でありましたが、理学療法士の支援があり、安心してスポーツに取り組める環境づくりが進められていることも感じたところです。

しかし、障がい者スポーツの裾野を広げていくためには、単に体験の場を提供するだけではなく、当事者が抱える心理的な不安や感覚の特性などにも配慮した会場づくりなどが重要です。障がいの特性が多様である以上、そのニーズの把握と改善には継続的な取組が求められます。

そこで質問ですが、SAPPOROスポーツバリアフリーをはじめ、体験会に参加された方々からどのような意見が出ていたのか。

また、その意見を踏まえ今後の事業実施に向けての課題についてどのように取り組むのか、伺います。

●金谷スポーツ部長 障がい当事者の意見を踏まえた今後の取組についてお答えさせていただきます。

SAPPOROスポーツバリアフリーに参加をされた方々に行いましたアンケートを通じて、今後の定期開催や様々な体験種目の提供を望む声が多く寄せられており、ニーズの高さを実感できたところであります。

このため、継続的に開催していくことで、運動やスポーツを始める、続けるきっかけづくりを推進してまいります。

一方、事業実施を通じて、改善を求める当事者の声の一例といたしまして、ダンスの音量が大きくて心理的な負担を感じたといった声や、他の体験会では、体験種目のルールを言葉だけで説明さ

れても理解が難しいなどの意見が出されているのも事実であります。

こうした意見に対して、例えばダンスの音量に関する意見につきましては、音や光などの刺激を遮断して落ち着きを取り戻すための個室であるカーンダウンルームを用意したり、ルールの説明の意見については、理解を助けるためのルールや手順を示したパネルを用意するなど、改善を求める声を参考に、障がい特性に対する配慮を向上させることで、より多くの方が参加しやすいようにしてまいります。

●たけのうち有美委員 当事者の声に継続して耳を傾け事業の改善に取り組んでいくとのことでした。こうしたきめ細やかな改善を今後も継続していただくことを求めます。

一方で、先ほども申し上げましたが、障がいと一口に言っても、その特性や必要とされる支援は多様であり、一人一人が抱えている課題は異なります。一部の声だけが反映されるのでは、真の意味でのバリアフリーは実現できないと考えます。事業の実効性を高めていくためには、より多くの当事者に体験の場へ参加していただき、そこで得られる多様な生の声を丁寧に拾い上げていくことが重要です。そして、その声や当事者の視点を事業づくりに生かしていくことこそが、真に必要なとされる取組につながるものと考えます。

そこで質問ですが、今後、様々な事業の改善を検討するに当たり、障がいのある方々の意見をどのように把握し事業改善へとつなげていく考えなのか、伺います。

●金谷スポーツ部長 障がいのある方の意見を広く把握するための取組についてお答えをさせていただきます。

障がいのある方の意見を広く把握していくためには、まずはより多くの当事者に体験会などに参加していただき、直接ニーズを把握していくことが重要と認識しております。

このため、イベントの開催に当たり、SNSや

チラシなど複数の媒体を使用して周知を図っていくほか、障がい当事者団体が発行する広報紙に掲載してもらうなど、各団体のネットワークも活用していくことで、1人でも多くの方に情報が行き届くよう努めてまいります。また、体験会の会場を選定する上では、地域的な偏りが生じないようにするだけでなく、公共交通機関からのアクセシビリティも考慮したいと考えております。

これに加え、障がい特性によりアンケートの記載が難しい場合には、個別に聞き取りを行うなど、丁寧な意見収集を行っていくことも必要であるほか、障がい当事者団体を交えた会議体などにおいて、当事者の視点から意見をいただくことで、これまで以上に多様なニーズを丁寧に把握し、事業の改善に反映してまいります。

●たけのうち有美委員 当事者の実態に応じた対応であったり、当事者団体を交えた会議体で意見をもらうなど、当事者の声やニーズを丁寧に把握し事業改善につなげていくとのことでした。今後もこうした取組を着実に進めていただくことを求めます。

本市では現在、障がい者スポーツセンター構想の検討が進められており、暫定的な活動拠点の整備も予定されています。障がいのある方が安心してスポーツに親しめる環境を整えるとともに、障がいのある方とない方が共にスポーツを楽しむ機会を広げていくことは、互いの理解を深め、共生社会の実現に寄与する重要な取組であると考えます。今後、暫定拠点の運営や将来的な施設整備を進めていくに当たっては、当事者の声をより一層丁寧に把握し、その成果や課題をしっかりと検証しながら取組を進めていただくことを求めます。

障がいのある方が日常的にスポーツに親しみ、誰もがスポーツを通じてつながる社会の実現に向け、取組を着実に進めていただくことを期待して、私の質問を終わります。

●川田ただひさ委員 私からは、先ほど藤田委員から総合型の地域スポーツクラブの話もござい

ましたが、それとは別に、体育振興会にも入っていない、特に小学生が中心となっているスポーツ少年団、この位置づけなどについてお伺いしたいと思っております。

札幌市や、それから競技団体、少年団など、多様な主体が連携・協働し、それぞれが持つスポーツ資源を集約することで、積極的なスポーツ関連情報の発信や様々なイベントを実施するなど、スポーツ参加の機会創出について検討しますと第2期札幌市スポーツ推進計画には明記されているところでございます。

札幌市内には、多数の小学生など、児童が関わっている各地域で団体があるわけでありますが、その中でも多種多様な競技のスポーツ少年団がございます。市としても大会などに支援していることは承知しております。

スポーツ少年団は、スポーツの普及振興や競技力の向上という点においても非常に重要な役割を担っており、その活動拠点の多くが、子どもたちにとってアクセスしやすく安全性の高い学校体育施設となっております。また、活動費用が比較的安価であるという特性から、経済的な背景にかかわらず、全ての子どもたちにひとしくスポーツの機会を提供するといった公共性の高い活動が維持されている団体でもございます。そのため、スポーツ少年団は、地域におけるスポーツクラブの役割を担う体育振興会と同様、地域スポーツの活性化やその拡大に大きく寄与している存在であり、地域におけるスポーツ振興の重要な担い手として日々活動しております。

少子化の影響もあって、最近では少年団員の数は減少傾向にあることから、未来の子どもたちのためにも何とかこの活動が継続してほしいと私は願っているところでもございます。

そこで質問ですが、さらなる活性化が必要と私は考えるわけですが、本市としてスポーツ少年団をどのように位置づけているのか、お伺いいたします。

●金谷スポーツ部長 スポーツ少年団の位置づけについてお答えをさせていただきます。

スポーツ少年団は全国各地に存在いたしますが、札幌市においても、地域に根差した子どもたちのスポーツ活動を支える重要な団体であり、スポーツをすることの楽しさに触れ、将来にわたってスポーツに親しむことにつながる生涯スポーツにとって大切な入り口であると認識しております。また、スポーツ少年団の活動は、単に技術を教える場にとどまらず、異なる年齢間での子ども同士の交流、指導者や保護者との関わりなどを通じて礼儀や協調性を育む場にもなっております。

このため、スポーツ少年団は、地域での子どもたちのスポーツ振興という観点はもちろん、次世代を担う子どもたちの健全育成という観点からも、札幌市にとって極めて重要な存在であると認識しております。

●川田ただひさ委員 先ほどの回答からも、大切な人生の入り口、多様な年代がいるということで、教育的な観点からも重要であるという認識をお持ちということはお伺いしたところでございます。

先月の山田洋聡議員の補充の代表質問でもお話しいただいたところでございますが、少年団の活動における学校施設の活用について質問させていただいたところ、教育長から、学校施設は少年団に所属する小学生などをはじめ多くの方々に利用されており、その在り方については、今後も子どもたちの健全育成に資するよう検討していくと答弁をいただきました。

先ほど前段でもお話ししましたが、地域の子子どもたちが中心として活動しているのは、やはり学校施設ということでございます。ある意味では、この学校施設が非常に重要ではございますが、この部分は教育委員会のほうでありますけれども、ただ、やはりスポーツの重要性という視点からいっても、どのようにしてやれるかという環境をつくっていくのは、私はスポーツ局の役目であると

思っております。

今、この少子化の中でも、特に地元厚別でも、ほかの区でもそうだと思いますが、野球など非常に人数を必要とする団体競技でも、少年団を維持しながら一生懸命頑張っている団体もございます。

それぞれの地域の方々の努力でそういった環境をつくっているという意味においては本当に敬意を表しますし、それがまた地域の子どもたちをはじめとした活性化にもつながるという意味において、この地域で行っているスポーツ少年団の役割というものは非常に大きいというところでもございます。

現在、そういう少子化も進む中でも活発に活動している少年団がおられるわけですが、しかしながら、小学生をはじめ中学校も閉校となり、今の現状というのは非常に厳しくなっているのも事実でございます。中学生でありますけれども、令和4年度全国体力・運動能力、運動習慣等調査では、札幌市内の子どもは男女ともに平均を下回っているという実情もございます。先ほどからお話がありますように、非常に重要だというわけではございますが、現状としては、やはりこのような結果も招いているという意味において、やはり活発な活動ができる環境をつくるというのは、体育の授業とはまた違う意味において、それぞれの競技のスポーツ少年団の役割というのは重要でございます。

スポーツ少年団及び競技団体の活動は、幼少期から社会人に至るまでの市民のスポーツ活動の重要な機会となることから、活動場所や内容等について情報発信を進めながら、多様化する市民ニーズに応じた参加しやすい環境を整えていくことが必要と、本市のスポーツ推進計画においても明記をされております。

先ほどもお話しいたしましたが、学校のそういった体育館の閉鎖だけではなく、先生方もいろいろと大変なわけでございます。学校を管理されている先生方の働き方改革、これを契機として、学

校管理職の勤務時間外における校務への向き合い方、または平日の目的外使用の時間が短くなるというケースもございます。

そして今、教育委員会でもこれから出されようとしておりますけれども、土日祝日の学校体育施設の目的外使用における外部委託単価の上昇、こういったことで目的外使用における貸出し要件が変更となり、少年団の地域団体が利用できる時間が減少するなど、活動の継続性が危ぶまれる団体も出てきている実情もございます。

そういう中において、スポーツ活動の機会が減少することは、子どものスポーツ離れを加速させ、地域コミュニティーにおける子どもの居場所を失うことにつながりかねないと危惧するところでもございます。

スポーツ少年団の活動場所を必ず私としては守らなければならないと考えているところでございますが、そこでお伺いいたしますけれども、スポーツ少年団が活動しやすい環境についてスポーツ局としてはどのような認識をお持ちなのか、伺います。

●金谷スポーツ部長 スポーツ少年団が活動しやすい環境についてのスポーツ局としての認識についてお答えをさせていただきます。

子どもたちが地域でスポーツ活動をするための団体といたしましては、スポーツ少年団も含め様々な団体が存在しており、団体ごとの活動実態に応じて安定した活動場所が確保されることで、子どもたちの地域スポーツの振興が図られることから、活動場所を守るということは非常に大事なことでありと認識しております。

このため、今後もスポーツ少年団をはじめとした、子どもたちが活動するスポーツ団体における活動実態の把握を適切に行うとともに、引き続き庁内関係部局や関係団体との連携を図りながら、どのような対応が可能か、スポーツ団体の活動実態等に応じまして検討してまいりたいと考えております。

●川田ただひさ委員 当然、活動場所を守るということは大事であるわけでございますが、しかしながら、財政的な事情でありますとか、いろいろな環境は、決していい状況とは言えないわけですし、先ほど藤田議員の質疑でもございましたけれども、当然、新しくつくるというのは当然なかなか難しいわけですから、財源の問題で整備もなかなか難しいという状態もあるわけであります。

しかしながら、やはりこのスポーツ局の一つの仕事の役目としては、いかにしてこれは老若男女スポーツを楽しめる環境をつくっていくかということも、創意工夫をしながらやっていくことも私は重要な役目だと思っております。

特に、子どもについては先ほど来お話ししているように、将来にわたって様々な教育的な観点からも少年団の役割をしっかりと中に置いて活動することが、子どもたちの育成にも非常に重要であるという意味において、私は少年団は大きな役目を負っていると思っております。

様々な活用しやすい施設を、先ほど来、いろいろとありますけれども、特に市の施設だけでなく、いろいろな施設をやはり情報収集しながら、学校などが閉鎖されて活動ができなくなったであるとか、行事が、例えば入学式の時期であるとか卒業式の時期であるとかは1週間練習ができないとか、こういった細かな部分もいろいろとあるわけでありまして、そういった人たちに対して、幅広く窓口として受け入れて調整していくという場所があれば、ある意味では推薦していくというのも私は一つの大きな役目ではないかと思っております。

特に、私の知り合いでは、例えば警察署の道場、これを使って柔道少年団が練習したりとか、それから自衛隊の施設を使ったりであるとか、こういったこともございます。こういった、私は、できる全てのことをいろいろと尽くしていくということも調整していくのもスポーツ局の大事な役目ではないかと思っております。

そういう意味において、子どもたちの、特にこの少年団の活性化のためにスポーツ局の皆さんには頑張っていただきたい、その要望も兼ねまして、私の質疑を終了いたします。

●和田勝也委員 私からは、オリンピック・パラリンピック招致を契機として札幌市が進めてきたウインタースポーツの裾野拡大、アスリートの発掘、育成、そして国際大会誘致の取組についてお伺いをいたします。

札幌市におけるオリンピック・パラリンピック招致の動きは、平成26年11月、当時の上田市長が2026年冬季オリンピック招致を進める考えを正式に表明したところから本格的に始まりました。

その後、本市は単に大会を招致するということにとどまらず、札幌が真のウインタースポーツ都市となることを目指し、ウインタースポーツの裾野拡大、オリンピック、パラリンピアンを目指すアスリートの発掘、育成、さらには札幌のポテンシャルを世界に発信するための国際大会の誘致という三つの柱を掲げ様々な取組を進めてきたところであります。

我が会派としても、当時の議会において、オリンピック招致を成功させるためには、札幌が名実ともに世界に誇れるウインタースポーツ都市となることが不可欠であると主張してきたところであり、こうした観点から本市の取組を注視してまいりました。

その後、2026年大会の招致を断念し、2030年大会へと目標を変更するなどの経過を経て、2023年には招致活動が停止され、現在は大会招致の議論が一旦立ち止まっている状況でございます。

しかしながら、これまで進めてきたウインタースポーツの裾野拡大やアスリート育成、国際大会誘致といった取組は、オリンピックの招致の有無にかかわらず、本市が掲げる世界屈指のウインタースポーツシティを実現していく上で極めて重要な取組であり、その成果や課題をしっかりと検証し、今後につなげていくことが必要であると考

えております。

さきの代表質問においても、我が会派の山田洋聡委員から世界屈指のウインタースポーツシティの実現に向けた取組について質問したところでございますが、これまで進めてきた具体的な取組がどのような成果を生み出してきたのかについては改めて整理しておく必要があると考えております。

そこで質問ですが、これまで札幌市が冬季オリンピック招致を見据えて進めてきたウインタースポーツの裾野拡大、アスリートの発掘、育成や国際大会の誘致の取組について、どのような成果があり、札幌市としての評価をお伺いいたします。

●金谷スポーツ部長 ウインタースポーツの裾野拡大、アスリートの発掘、育成の取組、国際大会の誘致についての成果と札幌市としての評価についてお答えをさせていただきます。

ウインタースポーツの裾野拡大につきましては、これまで様々な取組を進めてまいりましたが、特に実際に体験する機会を創出することが何よりも大切であることから、平成29年度には様々な競技を体験することができるウインタースポーツ塾をエントリーコースとして開始したほか、平成30年度にはカーリングスクール事業を開始するなど、より体験の機会の確保を重視した取組を進め、子どもたちにウインタースポーツに親しんでもらう新たな機会を提供してきたと認識しております。

また、アスリートの発掘、育成につきましては、平成29年度からのウインタースポーツ塾エキスパートコースを発展させる形で、令和2年度からジュニアアスリート発掘育成事業を競技団体と連携して取り組んできており、先月ミラノ・コルティナで開催された冬季オリンピックでも、スノーボード競技のハーフパイプに卒業生2名が出場し、そのうち1名は銅メダルを獲得するなど、着実に成果が出てきていると認識しております。

また、国際大会誘致につきましては、冬季アジア大会のほか、スキージャンプやパラノルディッ

クスキーのワールドカップなど、多様な国際大会の誘致・開催を通じ、札幌のまちの大会運営能力が磨き上げられ、各競技団体等との太いパイプを構築できたことは大きな成果であり、現在の国際大会誘致にも生かされていると認識しております。

このように、ウインタースポーツの裾野拡大、アスリート発掘、育成、国際大会誘致を並行して進めてまいりましたことで、ウインタースポーツの普及振興に寄与してきたと考えているものの、ウインタースポーツの普及促進の観点から、世界屈指のウインタースポーツシティ実現にはまだ道半ばであり、今後も力を入れて取り組んでまいりたいと考えております。

●和田勝也委員 今までの成果のお話でございました。これに満足することなく、これからもしっかりと取り組んでいただきたいと思います。と思っています。

一方で、ウインタースポーツの裾野拡大という観点でいえば、事業を単に継続するだけではなく、時代や環境の変化を踏まえながら、その内容を不断に見直し、より効果的な形へと発展させていくことが重要であると考えております。

スポーツの世界では、トップアスリートの活躍が子どもたちの夢や憧れにつながり、その競技の競技人口の拡大や次世代アスリートの育成につながると言われております。

昨日、負けてしまいましたけども、WBCにおいて大谷翔平選手をはじめとする日本選手の活躍が大きな注目を集めました。こうしたトップ選手の姿を見てその競技に憧れを抱き、競技を始める子どもたちが増えるという好循環は、ウインタースポーツにおいても同様であると考えております。

その意味では、札幌市において、スキージャンプの原田雅彦さんやノルディック複合の阿部雅司さん、アイスホッケーの藤本那菜さんなど、オリンピックに出場したトップアスリートが講師となるウインタースポーツ塾を実施していることは、

子どもたちがトップレベルの選手と直接触れ合うことができる貴重な機会であり、まさにウインタースポーツ都市である札幌市ならではの取組であると思っております。

このような取組を通じて、子どもたちがウインタースポーツに親しみ、競技を始め、その中から将来世界で活躍するアスリートが育っていくという流れを着実につくっていくことこそが、本市が掲げる世界屈指のウインタースポーツシティの実現につながるものと考えております。

そして、こうした選手が国際大会で活躍し、その姿を多くの市民が応援するという好循環が生まれることは、札幌のスポーツ文化をさらに発展させていく上でも重要であります。

そこで質問ですが、これまでの取組の成果を踏まえ、今後、国際大会で活躍する選手を輩出するためどのような取組を進めていくのか、お伺いたします。

●金谷スポーツ部長 今後、国際大会で活躍する選手を輩出するための取組についてお答えをさせていただきます。

国際大会で活躍する選手を輩出するためには、競技団体がアスリート育成の役割を担うというのが基本であるものの、行政としても、それを支えるために裾野拡大の取組、アスリートの発掘、育成、国際大会等の誘致に加え、練習場所の整備も併せて行うとともに、これらを一連のものとして推進することで相乗効果を生み出していくことが重要と認識しております。

今回ミラノ・コルティナ2026冬季オリンピックで銅メダルを獲得いたしました山田琉聖選手の例でも、さっぽろばんけいスキー場が冬季アジア大会をきっかけにハーフパイプのコースを造成し、札幌市のスポーツ施設整備費補助金で、b. S A Pという夏場の練習環境の整備がさらに進み、その場所で札幌市スポーツ協会が札幌スキー連盟、そして札幌市と連携し実施しておりますアスリート発掘、育成事業を継続してきた結果、成し遂げ

られたものであると考えております。

また、先日さっぽろばんけいスキー場においてスノーボードワールドカップを開催したことも、10年前のワールドカップを現地で見ました山田選手と同じように、オリンピックで活躍した選手の演技を間近に見た子どもたちが競技や選手に憧れを持ち、自らスノーボードに取り組み、やがてアスリートへと育っていくことにつながっていくのではないかと考えております。

こうした成功事例を途切れさすことなく継続して取り組んでいくため、これまで以上に民間企業、競技団体、札幌市、それぞれが連携しながら、応援する市民も巻き込み、一連のウインタースポーツ振興を発展させ、世界に羽ばたくアスリートが生まれるよう取り組んでまいります。

●和田勝也委員 練習場所の整備ということのお話も出てまいりました。

今ほど川田委員も藤田委員もおっしゃっていましたが、やはり練習の環境ですとか、最先端のA I、I C T技術を使った例えば動作解析とか、そういったものが今、主流になってきておりますから、そういった技術を入れることによって格段にプレーヤーの人たちは技術を上げてくると思いますので、ぜひそういったことも併せて行っていただきたいと思っております。

札幌は、1972年に冬季オリンピックを開催した世界でも数少ない都市であり、そのレガシーは現在も市内各地の競技施設やスポーツ文化として息づいております。

また、豊かな雪資源や充実した競技環境、さらには多くのトップアスリートを輩出してきた実績など、札幌は世界の中でもウインタースポーツ都市として高いポテンシャルを有している都市であると考えております。

近年、オリンピック・パラリンピックを取り巻く環境は大きく変化しており、開催の在り方について様々な議論があることは承知しております。

しかしながら、世界中のトップアスリートが集

い、その最高峰の舞台で競い合う姿は、多くの
人々に勇気や感動を与えるとともに、スポーツの
価値や可能性を改めて示すものであり、オリンピ
ック・パラリンピックが持つ意義や価値は今なお
極めて大きいものがあると考えております。

最近では、札幌商工会議所の安田会頭が将来的
なオリンピック開催について言及されているほか、
北海道町村会からも北海道オリンピックという考
え方が提言されるなど、北海道におけるオリンピ
ック開催の意義について、改めて議論が始まりつ
つあるものと感じております。

そして、札幌市は2023年に招致活動を停止して
おりますが、将来、北海道・札幌で再びオリンピ
ック、そしてパラリンピックを開催したいという
思いは、私だけではなく、多くの市民や関係者が
共有している願いではないかと考えております。

オリンピックは決して一つの都市だけで実現す
るものではなく、地域、国、そして多くの関係者
が長い時間をかけて積み重ねていく努力の先に実
現するものであります。

だからこそ、いつの日か再びその舞台を北海
道・札幌で迎えることができるよう、今できる取
組を一つ一つ積み重ねていくことが我々に課され
た責任ではないかと私は考えております。

その意味でも、本市が掲げる世界屈指のウイン
タースポーツシティを実現していくことが何よ
り重要であり、ウインタースポーツの普及振興や
アスリート育成、さらには国際大会の誘致などの
取組を着実に積み重ねていくことが必要であると
考えております。

そこで最後に、これまでオリンピック・パラ
リンピック招致を最前線で牽引してこられました奥
村局長にお伺いをいたします。

オリンピック・パラリンピック招致の取組に最
前線で携わってきた局長として、オリンピック・
パラリンピックの価値や意義についてどのように
認識しているのか。

また、招致活動停止後、本市が目指している世

界屈指のウインタースポーツシティをどのよう
に実現していく考えか、局長の見解を伺い、私の
質問を終わります。

●奥村スポーツ局長　オリンピック・パラリン
ピックの価値や意義についての認識、それから本
市が掲げる世界屈指のウインタースポーツシティ
をどのように実現していく考えかというご質問
にお答えをいたします。

先月のイタリアでのオリンピックでは、多くの
日本人選手が活躍をされて、改めてスポーツのす
ばらしさを多くの方々に共有できたのではないかと
感じているところでございます。

その上で、将来、札幌・北海道を舞台にした大
会を間近で見たいという、そういう思いは、これ
まで招致に携わってきた者として今も強く感じて
いるところでございます。

オリンピックを通じてウインタースポーツの関
心を高め、子どもたちにスポーツのすばらしさを
伝えることは大変意義深いと考えており、また、
パラリンピックも含め、大規模な国際大会は地域
の活性化あるいは共生社会の推進、こういったこ
とに大きく寄与し得るものでございますので、こ
うした意義や価値をいかに共有していけるかが重
要だと考えているところでございます。

一方、将来の大会というものを考えた場合に、
財政負担の問題、あるいは地球温暖化対応など、
オリンピックそのものが抱える課題というのも、
委員ご指摘のとおり、少なくないというような状
況でございます。

そうした中、今回のイタリアの大会は、いわゆ
る広域開催ということで実施されましたし、それ
もまた手法の一つでございますけれども、持続可
能な大会というものを目指していくためには、オ
リンピックの在り方そのものも、今後も変わって
いくのではないかと予想しているところでござい
まして、I O Cなど国際情勢にも注視が必要なも
のと認識しているところでございます。

その上で、札幌市は、2023年の招致停止に当た

り、当面の取組といたしまして、世界屈指のウインタースポーツシティの実現を進めると整理したところでございます。

ウインタースポーツシティの理想像といたしましては、市民誰もがウインタースポーツに慣れ親しみ、シーズンを通じて様々な大会やイベントが開催され、そして国内にとどまらず世界中から人が集い、さらにはそうした環境の中からアスリートが生まれていく、そのようなウインタースポーツシティを目指していきたいと考えております。

そのためには、やはり、子どもの頃からウインタースポーツに触れる機会の充実を図ること、そういうことに加えまして、アスリートとして世界で活躍することを夢見る子どもたちをしっかりとサポートする、そして、それらを支える競技、練習面での環境の整備、あるいは活躍の場となる国際大会の積極的な誘致、そういったことを着実かつ総合的に行っていくことが重要だと改めて考えているところでございます。

今後も引き続き、議会の皆様、関係者の皆様と議論を重ね、市民の皆様のご理解もいただきながら、世界屈指のウインタースポーツシティ札幌の実現に向けた取組を進めていきたいと考えているところでございます。

●協元繁之委員 質問に入ります前に、スポーツ局の皆様には、日頃より札幌市のスポーツ振興並びに市民の健康増進にご尽力をいただいておりますことに敬意と感謝を申し上げます。いつもありがとうございます。

私からは、大きく二つ、北海道日本ハムファイターズ2軍施設の誘致について、また札幌ドームへのプロ野球試合の誘致について、お聞きしたいと思います。

まずは、北海道日本ハムファイターズ2軍施設の誘致についてであります。

北海道日本ハムファイターズが北広島市のエスコンフィールドHOKKAIDOを核としたFビ

レッジで新たな感動を広げている中、昨年7月、球団より2軍施設を札幌圏へ移転する方針が示されました。このニュースは、多くの市民や野球ファンにとって、プロ野球をより身近に感じ、地域活性化の大きな起爆剤になるという大きな期待を抱かせるものであります。

現在は、札幌市を含む近隣5市が候補として名のりを上げております。報道によりますと、近隣自治体では、官民一体となった強力な誘致組織を立ち上げ、首長自らが熱心にトップセールスを展開するなど、非常にスピード感のある動きを見せているところであります。

一方、札幌市の現状を拝見しますと、市民の間からは、札幌市はこの絶好の機会をどのように捉えているのか、具体的な検討状況が見えにくい、実際、札幌市はやる気があるのかといった、期待の裏返しとも取れる不安の声が届いているところであります。スポーツを核としたまちづくりは、札幌市の未来にとって極めて重要なテーマであると考えます。

そこで、まずは単刀直入にお伺いします。

札幌市には、本当にこの2軍施設を誘致するやる気があるのか、それともないのか、お答えください。

●金谷スポーツ部長 2軍施設を誘致する意欲についてお答えをさせていただきます。

施設移転の実現に向けては、球団にとっていかに魅力的な提案を行うことができるか、こういったことが重要であると当初から認識してきたところであります。

そのためには、これまでもご答弁申し上げてきたとおり、球団が示している諸条件や整備スケジュール等に照らして活用、提案可能な適地を確保することが必要かつ検討の前提になることは改めてご理解をいただきたいと思います。

その上で、以前から検討は行っているものの、現時点で適地が確保できるめどは立っていない状況でございます。

●**脇元繁之委員** 適地の確保という現実的な課題に直面し、行政として無責任なことは言えないという立場も分かります。

しかしながら、私が今回、単刀直入にお伺いした誘致に対するやる気、すなわち札幌市としての確固たる意思については、残念ながら、ご答弁の中では明確な一言をいただくことができませんでした。多くの市民は、札幌市の意思を確認したいんです。その声が私のところにもたくさん届いております。具体的な適地のめどが立っていないからこそ、まずは何としてでも誘致したいという市側の熱意や姿勢が、球団や市民に伝わるのが重要なのではないのでしょうか。

そこで、何度も聞いて申し訳ありませんが、改めてお伺いします。

札幌市には本当にこの2軍施設を誘致するやる気があるのか、それともないのか、お答えください。

●**金谷スポーツ部長** 誘致に対する意欲についての再質問でございます。

繰り返しになり恐縮でございますが、施設移転の実現に向けては球団にとっていかに魅力的な提案を行うことができるかが重要であると、こういう認識してきたところでございます。

そのためには、球団が示している諸条件や整備スケジュール等に照らして、活用、提案可能な適地を確保することが必要かつ検討の前提になることはご理解をいただきたい、このように思います。

●**脇元繁之委員** よく分かるんです。よく分かるんです。ご答弁は。

ただ、質問しているのは、やる気があるのか、ないのかということで、今検討されているなら、やる気があると言っていたらいいんですけども、なかなかそれを言うっていただけないというのは、どうしてそれをご答弁いただけないのかなと。そういうところを市民は見ていますので。ぜひ、私のこの思いも分かっていたきたい、市民の思いも理解していただきたいのと、そんなふう

うに思います。

なかなか、こちらの質問に明確な答弁をいただけないようですので、これからまた改めて質問させていただきながら、やる気の喚起をさせていただきたいと、そんなふうに思いますのでよろしく願いいたします。

次に、適地の有無及び候補地決定時期の明示について、お尋ねします。

市長は会見の場で、活用可能な土地があるかどうかが重要とおっしゃる一方で、公園のような規制の多い場所では土地の確保は困難であるとも発言されております。この言葉の裏には、規制があるから初めから難しいのだという、誘致を諦めていらっしゃるような消極的な響きを感じざるを得ません。

そこでお尋ねします。

昨秋の決算特別委員会でも、理事者は検討中だが課題を解決できていないと答弁されました。それから4か月という貴重な時間が流れた現在、具体的な提案に資する候補地は一つでもあったのでしょうか、それともなかったのでしょうか。

また、報道では、本年6月には候補地を決定するという極めてタイトな期限も伝えられております。この6月という期限は、球団側から公式に、あるいは実務者協議の中で明示されている事実なのか、併せて明確にお答えください。

●**金谷スポーツ部長** 適地の有無と候補地決定時期の球団からの明示についてお答えをさせていただきます。

球団が示している諸条件や整備スケジュールに照らし、魅力的な提案を行うために活用が可能な適地は、現時点では見つかっていない状況でございます。

また、候補地決定時期につきまして、ご質問のような報道があることは承知しておりますが、球団側から候補地の正式な決定時期については報告は受けてございません。

●**脇元繁之委員** 現時点においても具体的な候

補地、適地は見つかっておらず、また球団側からも公式な期限の明示はないとの状況ということでした。

広大な面積を要し、かつ興行施設としての条件を満たす土地の確保がいかに困難であるか、その苦心については推察するに余りあります。

しかしながら、この決定時期について、正式な報告がないという1点をもって時間の猶予があるとは言いきれないのが、この誘致競争の極めてシビアな側面ではないでしょうか。

また、もし、この報道は知っているけれども、まだ球団から正式な報告はないということであっても、例えば実務者協議の中でそういう確認はすべきではないでしょうか。ほかの自治体が猛烈なスピードで具体的な提案を固めているという事実は、球団側が求める決断の時期が刻一刻と近づいていることはご認識いただきたいと思います。

次に、2軍施設誘致に伴う効果の検証等についてお伺いいたします。

球団が目指している2軍施設の札幌圏への移転は、球場施設のみならず、商業施設、宿泊施設、さらには住宅建設をも視野に入れた包括的なまちづくりのプロジェクトであります。

この構想に関し、2025年、昨年11月19日に三菱UFJリサーチ&コンサルティングが発表したレポートによれば、本プロジェクトがもたらす価値は計り知れません。まちづくりと連動した開発により、開業後10年間で約1,422億円の経済波及効果、そして、自治体には約113億円もの市税収入増がもたらされると試算されております。さらに、3,000人以上の定住人口増という人口減少抑制効果は、極めて大きい社会的価値を有しているところであります。

そこでお伺いします。

この2軍施設誘致に伴う莫大な経済効果や、財政基盤を強化する113億円という税収増、そして何より都市の活力を維持する定住人口の増加について、スポーツ局もしくは、まちづくりの司令塔

であるまちづくり政策局として、具体的にその内容を検証し、政策的な評価を行ったことはあるのでしょうか、お願いします。

●金谷スポーツ部長 2軍施設誘致に伴う効果の検証等についてお答えをさせていただきます。

民間シンクタンクが、新ファーム施設が開発された場合の社会的価値、経済的価値を予測するレポートを公表していることは承知しているところであります。本レポートについては、一定の仮説に基づいて経済的価値等を試算したものであること、また会社の統一的な見解ではなく、執筆者個人による見解と位置づけられていることなどが前提となっていることから、あくまでも参考となる分析結果の一つとして受け止めており、この内容について検証等を行ってはおられません。

●脇元繁之委員 民間シンクタンクによる試算は、あくまで一定の条件下での仮説に基づくものであり、行政としてそのまま公式な数字として採用することに慎重にならざるを得ないという立場は理解いたしました。

しかしながら、これほど具体的な数字が示され、将来にわたる財政基盤の強化や人口減少対策への大きな可能性が示唆されている事実は見過ごせません。たとえ一つの参考であったとしても、そこに示された1,422億円の経済効果や3,000人の定住人口増というこのポテンシャル、札幌市が直面している課題を解決する大きなヒントになり得るはずではと思うんです。

検証は行っていないとのことですが、その試算が札幌市のまちづくりにどのような利益を生み出すのか、一歩踏み込んでシミュレーションを行うことこそが未来への投資ではないでしょうか。

そんな中で、新年度予算にもこの調査検討への予算措置はありませんけれども、そういうことはやはりスポーツ局としても行う必要があるのではないのでしょうか。スポーツ局とまちづくり政策局が連携し、このチャンスを最大限に生かすための札幌市独自の検証、これが行われることを切に願

います。

次に、市民の思い及び署名に対する受け止めについてお伺いします。

市民の有志が立ち上がり、真冬の寒空の下、震える手で一筆一筆集めた2,700筆の署名が、去る1月19日、秋元市長宛の要望書とともに奥村スポーツ局長へ託されました。その際、期成会の代表が、検討にとどまらず市長自らがリーダーシップを発揮し決断することを強く要望したいと訴えられたことは、適地選定の難航や、方向性が見えない札幌市の市政に対する市民の率直な憤りの表れであると私は感じております。今回の2,700筆は、その8年前の挫折を知らながら、今度こそはと立ち上がった市民の願いと思いであります。

そこで、奥村局長にお尋ねします。

本年1月19日に署名と要望書を直接受け取られたものに対して、奥村局長は、真冬に署名活動を行った市民の思い、そしてこの署名の重みをどのように受け止められておられるでしょうか、お答え願います。

●奥村スポーツ局長 署名活動を行った市民の思い、それから署名に対するその受け止めについてのご質問にお答えをいたします。

本年1月19日に、2,700筆の署名とともに、北海道日本ハムファイターズ2軍札幌誘致期成会など、4団体の関係者の皆様が札幌市役所に来られ、施設誘致への改めての要望を私が直接受けたところでございます。

団体関係者からは、誘致への熱い期待がその場で寄せられたところでもございまして、札幌市民の中で、札幌への誘致を強く望んでいる方が少なからずいらっしゃるというような状況を改めて認識し、その思いを受け止めさせていただいたところでございます。

こうした思いを受け止めつつ、一方で、誘致の実現には、これまでも繰り返し申し上げておりますけれども、球団にとって魅力的な提案を行うことができるのかどうなのか、そしてそれに見合っ

た適地が確保できるのかどうなのか、そういうことが重要だと言わざるを得ないというような状況でございまして、これまでそうした観点で、適地の確保について検討を行ってきたというような状況でございます。

●協元繁之委員 市民から託された2,700筆の署名を、誘致を望む声として再認識されたとのこと、まずはその受け止めに伺いました。

奥村局長がおっしゃるとおり、どれほど熱意があっても、物理的な適地の確保が不可欠であるという現実には、誰もが理解するところであります。

しかし、その署名の一筆一筆に込められた市民の体温を、札幌市としてしっかりと受け止めていただきたいんです。真冬の寒空の下でペンを走らせた方々の思いは、単に誘致を望んでいる人が一定数いるという数字以上の重みを持っているはずですよ。

この署名活動に参加された方、正月の三が日、神社で寒空の中、署名の声を上げました。その中には、大病を患って、1月22日に入院して手術するという方もいらっしゃったんです。けれども、そんな思いを、しっかりと局長に受け止めていただきたいなと、そんなふうに思います。よろしく願います。

8年前の挫折を知るからこそ、今度こそは札幌市のリーダーシップを信じたい、そういう切実な期待の表れでもあります。署名という形で示された市民の強い意志を単なる要望の一つとして終わらせるのではなく、一歩前へ踏み出すための最大の原動力に変えていただきたいと思います。

奥村局長を筆頭に、現場の皆様がその重みを深く胸に刻み、市民の期待に応えるべく、あらゆる可能性を尽くされることを強く求めておきます。

大きな項目の2点目は、ファイターズに関連して、札幌ドームへのプロ野球の試合の誘致についてお伺いします。

プロ野球には、保護地域、フランチャイズという制度があり、北海道を保護地域とするファイタ

ーズの承諾がなければ、他球団が札幌ドームで公式戦を行うことは原則としてかないません。このいわばファイターズの壁によって、市民の財産である札幌ドームがプロ野球という最大級のコンテンツを失ったままとなっている現状は、施設活用としてあまりに大きな損失であると考えます。

現在、株式会社札幌ドームは、新社長の下、不退職の決意で収支改善に取り組まれており、その意欲的な姿勢は私も高く評価しております。

その上で、経営を安定させ、再びドームに活気を取り戻すためには、やはりプロ野球の試合開催こそが最も有効な方策の一つではないでしょうか。

ですが、実際には3年前のオープン戦を最後に、ドームでプロ野球の熱狂を味わう機会は途絶えたままです。

他球団が札幌で試合を行うには、球団同士の協議が前提となることは承知しております。しかし民間の動きをただ見守るだけでは、事態は一步も前に進みません。そこに、行政が接着剤となり、両者の間を取り持つ政治の出番があるのではないのでしょうか。

そこでお伺いします。

札幌市はこれまで、ドームの収益向上と利活用の促進に向けて、セリーグ球団やほかのパリーグ球団による主催試合の誘致について、ファイターズに対し、公式に承諾の打診や協議を行ったことがあるのでしょうか。

もし打診をされているのであれば、その感触や壁となっているハードルの正体についても併せてお聞かせください。

●金谷スポーツ部長 ファイターズへの打診や協議についてお答えをさせていただきます。

大和ハウスプレミストドームの価値を最大限発揮する観点から、プロ野球をはじめとしたプロスポーツの積極的な誘致が大変重要であると認識しております。

そのような観点から、株式会社札幌ドームと札幌市では、様々なプロスポーツ関係者と協議や意

見交換を進めており、個別具体の協議内容等の公表は差し控えさせていただきますが、開催実現に当たっての諸条件や課題の整理を行いながら、引き続き積極的な誘致に取り組んでまいります。

●協元繁之委員 ドームの価値を最大限に発揮するためプロ野球の誘致が極めて重要であるという認識を市と共有できたことは、一歩前進であると受け止めます。

個別の協議内容については守秘義務等もあるかと存じますが、ドーム側が経営改善に不退職の決意で臨んでいる今、答弁にもあった様々な方との協議が単なる情報交換に終わっていないか、私は危惧しているところであります。

フランチャイズ制、保護地域という制度上の壁は、一企業である株式会社札幌ドームだけで乗り越えるには、あまりにも高く険しいものであります。だからこそ、球団同士、あるいは球団と地域との間に立ち、互いにメリットがある着地点を見いだす行政の外交力が不可欠と考えます。

プロ野球という熱狂が再びドームに戻ってくることは、収益面だけでなく都市のブランド力を再燃させる象徴的な出来事となります。今後、積極的な誘致という言葉が具体的な試合日程の確保という形になって実を結ぶよう、札幌市がリーダーシップを発揮し、ファイターズを含む各球団との本音の対話を加速させることを強く要望いたします。

以上、北海道日本ハムファイターズの2軍施設誘致、並びに札幌ドームへの試合誘致について、お伺いしてまいりました。

一連のご答弁を通じて感じたのは、行政としての慎重な姿勢の裏にある、球団への、一言で言うならば懸念ということであります。

しかし、今私たちが向き合うべきは、過去の経緯や課題にとらわれることなく、これからの札幌がどうあるべきかという未来のビジョンではないのでしょうか。2軍施設の誘致も、ドームへの試合誘致も、その実現の鍵を握るのは、ほかなら

ぬ球団との信頼関係であります。

かつて、様々な議論や難しい局面があったことは事実かもしれません。しかし、ファイターズは今や北海道に、そしてこの札幌に欠かせない、市民に夢を与えるかけがえのない宝物であります。本市が目指すべきは、単なる施設の誘致という事務的な交渉ではありません。球団を、共にこの町を豊かにしていく対等なパートナーとして心から歓迎し、互いの利益と発展のために知恵を出し合う温かい協力体制の再構築であります。わだかまりを捨て、本市が誠意を持って一步一步歩み寄ることで、改めて適地の確保や制度の壁を突破する新しいアイデアが生まれるのだと確信しております。

2,700筆の署名や1,422億円の経済効果といった数字の向こう側には、活力あるまちを願う市民の切実な思いがあります。

札幌市と北海道日本ハムファイターズが再び手を取り合い、このまちに新たな熱狂と豊かさを生み出していく、そんなスポーツによるまちづくりを実現する、未来の札幌の姿を共に描いていけることを強く期待し、私の質問を終わります。

●波田大専委員 私からは、大和ハウスプレミストドームの今後の経営について質問させていただきます。

大和ハウスプレミストドームを管理運営する株式会社札幌ドームの決算は、2024年3月期の約6億5,000万円の赤字から一転し、2025年3月期には約4,200万円の黒字となりました。今年度はさらにイベント利用が好調で、稼働率が70%を超え、2026年3月期決算は純利益が1億円を超える見通しとの報道もあります。

しかし、一方では、ドームで新規イベントを開催する主催者に対する補助という形で、札幌市から新たに札幌ドーム活用促進費として令和6年度には6,000万円が支出され、令和7年度予算ではこの札幌ドーム活用促進費が1億3,500万円にまで増額されております。

このように、イベント主催者に対する補助という公金の支出を年々増額することで、イベント利用を増やして稼働率を上げ、結果として株式会社札幌ドームの経営状況がV字回復しているように見せる手法は、やはり市民の皆様に対して誠実ではないものと受け止めております。

昨年10月21日の決算特別委員会では、大和ハウスプレミストドームの今後の管理運営について、令和10年度以降、非公募による指定管理を継続するかどうかは、現在の指定管理者である株式会社札幌ドームの管理実績が良好であるかどうかが重要な判断要素になる、公の施設としての役割を確保することと、民間活力を生かした収益性やサービスの向上とのバランスを図りながら、プレミストドームの価値を最大限に発揮できる管理運営の在り方について引き続き検討するとのご答弁がありました。

仮に、このような手法によるドームの稼働率の向上と経営改善をもって株式会社札幌ドームの管理実績を良好であると判断し、令和10年度以降も非公募による指定管理を継続するのであるとすれば、公募を原則とする札幌市の指定管理者の指定手続の考え方に照らしても甚だ疑問を感じるところでございます。次期指定管理期間である令和10年度以降の管理運営について、令和9年度中には指定の手続を終えなければならないとすれば、いよいよ結論を出さなければならない時期に差しかかっているものと認識しております。

そこで質問ですが、令和10年度以降の大和ハウスプレミストドームの管理運営の在り方を検討するに当たり、株式会社札幌ドームの管理実績が良好であるかどうかについて、現時点でのご認識をお伺いいたします。

また、令和10年度以降の大和ハウスプレミストドームの管理運営の在り方について、いつの段階で最終的な判断を行うのか、お伺いいたします。

●金谷スポーツ部長 株式会社札幌ドームの管理実績についての認識と管理運営の在り方の判断

時期についてお答えをさせていただきます。

株式会社札幌ドームの管理実績が良好かどうかについては、令和9年度までの現指定管理期間における管理運営状況を総合的に判断する必要があることから、今後の収支状況や利用促進の取組の成果等も含めて判断をすべきものと考えております。

また、令和10年度以降の管理運営の在り方の判断時期については、通例に従いますと令和9年の第4回定例会市議会で次期指定管理者の指定議決をいただく必要があることから、そのための手続等に要する期間を踏まえ、適切な時期に判断したいと考えております。

●波田大専委員 札幌ドーム活用促進費につきましては、令和8年度予算では、目的は果たされたとして計上されていないとのことであります。

しかし一方で、札幌ドームに関連する札幌市からの公金支出はほかにも複数あり、例えば現行の指定管理者制度においては、札幌ドームの保全に要する費用は所有者である札幌市が負担しております。

令和8年度予算案では、札幌ドーム保全費として11億6,800万円が計上されておりますが、5年前の令和3年度予算では8億円であったのに対し、令和6年度予算では9億7,900万円、令和7年度予算では10億3,300万円と、年々増額傾向にあります。一般的には、老朽化によってこのような保全費は増えていくものと認識しておりますが、札幌ドームの今後を考えるに当たって、札幌市が大きな費用を負担している札幌ドーム保全費が今度どのように推移していくかも大変気になるところです。

そこで質問ですが、札幌ドーム保全費の予算額が年々増額されている主な要因についてお伺いたします。

また、今後、札幌ドーム保全費の予算額はどのように推移していくことが予想されるのか、併せてお伺いたします。

●金谷スポーツ部長 札幌ドームの保全費の予算増の要因と今後の予算額の推移予想についてお答えをさせていただきます。

札幌ドーム保全費につきましては、2012年度に策定した長期保全計画に基づき、計画的な保全改修を進めることで事業費の平準化を図っているところであります。

予算額については、工事内容によって若干の増減はありますものの、毎年おおむね10億円前後の事業費を計上しておりますが、直近では、物価高騰の影響を受け増加傾向にございます。

事業費の見通しにつきましては、設備の状況や物価等を見極めながら今後検討していくことから、具体的な金額を申し上げる段階にはありませんが、引き続き計画的な保全改修に努め、急激な事業費の増加が生じないよう取り組んでまいります。

●波田大専委員 現行の指定管理者制度に代わる新たな管理運営手法として、より民間事業者の採用範囲が大きいコンセッション方式の導入について、かねてから私より提言をさせていただいております。

一般的には、コンセッション方式の導入メリットの一つとして、施設の改修や設備の更新についても所有者である札幌市が詳細に仕様を規定して発注する場合に比べて、それらも含めて民間事業者に運営を委ねたほうが保全に要する費用を抑えられる点が挙げられ、札幌ドームにおいても保全に要する費用を現状よりも小さく抑えられる可能性があるのではないかと考えます。

そこで質問ですが、大和ハウスプレミストドームの新たな管理運営手法としてコンセッション方式を導入した場合、札幌ドーム保全費を現状よりも小さく抑えられる可能性があるのかどうか、ご認識をお伺いいたします。

また、今後の大和ハウスプレミストドームの管理運営の在り方を検討するに当たり、単に株式会社札幌ドームの管理実績が良好であるかどうか、プレミストドームの価値を最大限に発揮できるか

どうかを判断基準とするのではなく、厳しい財政状況を踏まえて、札幌ドーム保全費をはじめとした札幌市の財政負担を最小限に抑える観点も重視した、新たな管理運営手法を積極的に検討するべきと考えますが、お考えをお伺いいたします。

●**金谷スポーツ部長** コンセSSION方式導入による保全費抑制の可能性と市の財政負担軽減を重視した新たな管理運営手法の検討についてお答えをさせていただきます。

大和ハウスプレミストドームが有するホヴァリングサッカーステージをはじめとした特殊な設備や機能の維持管理は、一般の民間事業者には容易ではなく、これらを含めた施設の維持管理を開業当初から一貫して行ってまいりました株式会社札幌ドームに必要な技術やノウハウを蓄積してきたところであります。

そのような状況を踏まえ、市が発注する場合でも、ノウハウを有する株式会社札幌ドームと協議、調整の上、適切な発注に努めていることから、仮にコンセSSION方式を導入し、民間事業者に施設の維持管理等を委ねることができたとしても、保全改修にかかる経費を抑えられるとは一概には判断できないものと考えております。

次期指定管理期間における管理運営の在り方につきましては、公の施設としての役割を確保することと、民間活力を生かした収益性やサービス向上とのバランスを図りながら、プレミストドームの価値を最大限に発揮できる管理運営の在り方を検討することとしており、その中で、適正な財政負担の在り方についても検討してまいります。

●**波田大専委員** 一概には、費用負担を軽減できるかどうかは判断できないということでありましたが、そうはいっても費用負担を小さくできる可能性はあるとも捉えるところでございます。

東京都が所有する有明アリーナは、スポーツやコンサート、イベントなどが行われる施設であり、令和4年からコンセSSION方式が導入されております。札幌ドームとも類似する施設かと思いま

すので、こういった導入事例も既にあるところでございます。札幌ドーム保全費として10億円規模の予算が今後も毎年投じられるとすれば、仮に2割費用を抑えられたとしても年間2億円、1割抑えられるだけでも年間1億円の財源が捻出できるわけであります。何より、民間のノウハウを最大限に生かすことは大和ハウスプレミストドームの価値向上にもつながるものと考えますので、既存の指定管理者制度や第三セクターによる管理運営の枠組みにとらわれることなく、引き続き市民にとって最善の管理運営手法を検討いただきますよう強く要望して、質問を終わります。

●**佐藤 綾委員長** 以上で、第2項 市民生活費のうち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、明日3月17日火曜日午後1時から、病院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、これをもちまして、散会いたします。

散 会 午後6時5分