札幌市議会第二部決算特別委員会記録（第６号）

令和６年（2024年）10月23日（水曜日）

●議題　付託案件の審査

●出席委員　33名

委員長	丸岡守幸	副委員長	小須田大拓
委員	高橋克朋	委員	こんどう和雄
委員	細川正人	委員	よこやま峰子
委員	北村光一郎	委員	小竹ともこ
委員	中川賢一	委員	川田ただひさ
委員	松井隆文	委員	藤田稔人
委員	山田一郎	委員	福士勝
委員	村上ゆうこ	委員	中村たけし
委員	かんの太一	委員	あおいひろみ
委員	水上美華	委員	森基誉則
委員	篠原すみれ	委員	福田浩太郎
委員	丸山秀樹	委員	好井七海
委員	小口智久	委員	森山由美子
委員	小形香織	委員	田中啓介
委員	長屋いずみ	委員	佐藤綾
委員	荒井勇雄	委員	山口かずさ
委員	脇元繁之		

開　議　午後１時

●丸岡守幸委員長　ただいまから、第二部決算特別委員会を開会いたします。

報告事項でありますが、佚委員からは中川委員と交代する旨、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４号　令和５年度札幌市軌道整備事業会計決算認定の件及び議案第５号　令和５年度札幌市高速電車事業会計決算認定の件について、一括して質疑を行います。

●山田一郎委員　私からは、地下鉄業務の担い手不足について質問いたします。

まずは、採用状況について伺います。

昨今、様々な業界で少子化に伴う人手不足が顕著となっており、人材獲得に向けた競争も熾烈になっていると聞いております。その中でも、特に、運輸・物流業に係る人手不足は、深刻かつ危機的な状況と聞いております。例えば、働き方改革に伴う時間外労働時間規制、いわゆる2024年問題が要因で、既に地方都市においては荷物が届きにくくなるなど、物流業界全体で輸送力不足が顕在化しているとのことであります。

こうした情勢下において、本市の公共交通の状況に目を移すと、各バス会社において、人員不足を理由に度重なる減便や路線の廃止を続けているほか、路面電車事業においても、運転手の欠員から、当面の間、貸切り運行を一時休止せざるを得ない状況となるなど、市民を中心とした利用者に大きな影響が出始めており、もはや対岸の火事とは言えない状況にあります。

当然、本市の公共交通の中で、乗車人員の半数

を占める要の地下鉄業務についても、運輸業全般の人手不足と同期する形で、事業運営に必要な人員の確保に苦慮している状況がないか、不安でございます。

そこでまず、質問でございますが、地下鉄業務の担い手の採用状況について伺います。

●白石事業管理部長　私からは、地下鉄業務の担い手の採用状況につきましてお答えいたします。

まず、交通局におきまして採用を行う地下鉄の運転手については、令和５年度に88名が受験いたしまして、合格者が13名、競争倍率は6.8倍でありました。この倍率につきましては、令和３年度が11.1倍、令和４年度が9.8倍であったことから、年々減少傾向にございます。

また、地下鉄業務において相当の比重を占める駅業務につきましては、一般財団法人札幌市交通事業振興公社に委託をしてございます。

このため、駅員の採用につきましては公社が行っているところでございますが、令和５年度は56名が受験し、合格者が42名、競争倍率は1.3倍と低調でございました。この倍率につきましては、令和３年度が3.2倍、４年度が2.2倍と減少基調にあったことに加えまして、中途退職する職員も一定数おりますことから、駅員の人材確保は年々厳しさを増している状況でございます。

●山田一郎委員　今の答弁でも、公社についてですが、特に地下鉄駅員への応募が低調であって、中途退職者も相まって、人材の確保についてはかなり苦戦している状況ということでありました。

今後も生産年齢人口の減少が続くことを踏まえると、現状の改善を見込むのは非常に難しいのではないかと考えております。しかしながら、こうした環境下においても、何かしら工夫できる余地も残されているのではないかと考えております。

そこで、次の質問ですが、交通局として、市営交通全般の担い手確保に向けてどのような対策を講じているのか、伺います。

●白石事業管理部長　市営交通全般の担い手確保についてどのような対策を講じているかということにつきましてお答えいたします。

交通局では、ＳＮＳ広告の活用ですとか、インターネットの受験申込みを採用するなど、広く職員募集のＰＲを行ってきたところでございます。

加えて、より多くの方々に受験をいただくために、今年度新たに、民間会社の採用試験などにも用いられております総合適性検査、ＳＰＩ３を導入したほか、受験可能年齢の下限を、国の省令改正に合わせまして、満19歳から満18歳へ引下げを行ったところでございます。

これらの対策によりまして、地下鉄の運転手については、今年度の受験者数は昨年度の88名から105名と約20％増加しておりまして、減少傾向に一旦歯止めがかかったところでございます。

また、公社におきましても、駅員の募集に際しましては、大規模な合同企業説明会への参加ですとか求人サイトへの広告掲載数などを増加させておりまして、様々な方策で担い手確保に努めているところでございます。

今後も交通局と公社の間で緊密に情報共有を行いまして、引き続き人材の確保に努めてまいりたいと考えております。

●山田一郎委員　ＳＰＩ３の導入や年齢を19歳から18歳に下げることなど、担い手確保のために交通局と公社の双方が意見交換を行いながら、様々な工夫を行っているとのことでありました。

しかしながら、実際に路面電車運転手は欠員が生じているほか、１問目でも答弁いただいたとおり、地下鉄駅員の確保については厳しい状況が依然として続いているとのことであります。

市民の日常生活を支える公共交通サービスは、安全かつ安定的に提供され続けることが不可欠であり、人手が足りないことにより輸送の根幹が脅かされることはあってはならないです。

本市も、いち早く、自動改札の導入やホーム柵設置による車両のワンマン化など、業務の省力化に努めており、令和７年の春からはタッチ決済の

実証実験を行うことも承知しております。

人の手が必ずしも必要のない業務はできる限り機械化を進めるなど、将来を見据えた業務のさらなる効率化、省力化について、様々な角度から早急に対策を講じていく必要があると考えております。

全国的に見れば、今年の５月には、ＪＲ東日本など関東の鉄道事業者８社が近距離の磁気券を廃止し、令和８年からＱＲ乗車券への置き換えを発表するなど、タッチ決済以外の乗車手段も増えてきていると聞いております。

このような新たな乗車手段や機器の遠隔操作、ＡＩの活用といった技術の導入は、業務の省力化に寄与し、限られた人材でもサービス水準を維持するための重要な手段になることはもちろん、担い手不足に苦しむ現場の労働環境の改善にも資するものであり、検討する価値はあるものと考えております。

そこで、質問ですが、人手不足が今後も続くことが見込まれる中、引き続き安心・安全な市営交通の運行維持に向けた交通局の課題認識及び今後の方向性について伺います。

●白石事業管理部長　市営交通の運行維持に向けた交通局としての課題認識と今後の方向性についてお答えいたします。

先ほどお答えいたしましたとおり、特に地下鉄駅員など、市営交通を担う人材の確保が非常に厳しい状況でございますことから、採用を増やす取組を進めるとともに、人材不足を補うための業務の効率化、省力化についても取り組んでいくことが課題と認識してございます。

委員の御指摘にもございました新技術の活用につきましては、現場の作業効率を高めるだけではなく、労働環境の改善を通じて採用状況の向上にも寄与する方策の一つとなるものと考えてございます。

このため、交通局といたしましても、新技術に関する情報収集に努めながら、駅業務を担う公社とも緊密に連携を取り合いながら、限られた人材の中でも安全な運行を確保するための具体的な対策を検討してまいりたいと考えております。

●山田一郎委員　新しい技術の導入等に向けて、これから具体的な検討を進めていくという答弁でございました。

地下鉄は１日60万人、市電は１日２万5,000人が利用する重要なインフラでございますので、これからも安全で快適な運行を続けていくために、交通局として今後もスピード感を持って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。

●水上美華委員　私からは、大きく２点、南北線のタイヤパンクの事案について、そして、南北線の安心・安全な施設維持についてお伺いいたします。

初めに、南北線のタイヤパンクの事案についてお伺いいたします。

2024年４月に南北線麻生駅で発生いたしましたタイヤのパンク事故でありますけれども、地下鉄南北線の北24条駅から真駒内駅は、1971年に運行を開始し、53年を経過、北24条駅から麻生駅間については、1978年に運行を開始し、45年程度を経過しており、様々な修繕を適切に実施していると伺っております。

今回の事故については、交通局から適宜報告を受けておりますけれども、報道等にあったとおり、転轍器と呼ばれる電車の進路を切り替える機器の更新工事中に、一部の部材を支えていた台座が倒壊したことにより、タイヤと接触したと伺っています。過去にも同様の更新工事を行ってきた中で、なぜ今回はこのような事故に至ったのか、疑問に思っているところであります。

そこで、質問ですが、今回のパンク事故はどこに問題があり発生したのか、お伺いいたします。

●山田高速電車部長　パンク事故はどこに問題があり発生したのかについてお答えいたします。

まず、答弁に先立ちまして、今回の事故につきまして、市民の皆様、地下鉄をご利用されるお客様に対し、大変ご迷惑をおかけしたことを、改め

ておわび申し上げます。

今回の更新工事につきましては、2020年に工事受注者のグループ会社により設計を行いまして、今回の工法を提示されております。

一部の部材を支えるために台座を用いたこの工法につきましては、過去の実績から本市としても妥当な工法であると認識しておりましたが、結果として事故に至ったことから、台座の形状や固定方法に問題があったと考えております。

なお、台座が倒壊に至った原因につきましては、既設台座の老朽化や工事用台座の固定方法が不十分であったと判断しております。

●水上美華委員　事故は、工事の工法に問題があり発生したということでございました。

今回の事故では、タイヤのパンクやホイールの変形などの物損や代替輸送等、多くの復旧費用が発生したと伺っています。事故の原因が工法上の問題であるのなら、それを提示した受注者も応分の負担をするべきと考えるところであります。

また、今後も同様の工事が必要であると伺っておりますが、再び事故が起きないか、懸念をしております。

そこで、質問ですが、事故の責任と補償内容、また、今後の工事を安全に進めるための対策についてお伺いいたします。

●山田高速電車部長　事故の責任と補償内容、また、今後の工事を安全に進めるための対策についてお答えいたします。

まず、事故の責任の考え方についてでございますが、今回の事故は、施工方法に基本的な原因がございまして、工事受注者に相当程度の責任があると判断されておりますが、発注者として一定の責任があったものと考えております。

次に、補償内容についてでございますが、復旧に要した費用は1,508万8,000円となっておりまして、そのうち、直接的な物損に当たるタイヤホイール、その交換費用に当たる1,089万4,000円を受注者が負担し、残りの間接的な費用に当たる人件費、代替バス運行費を本市が負担することで合意しております。

これらの補償につきましては、顧問弁護士に相談しながら進め、事故の責任について受注者に相当程度の原因がございますが、発注者として一定程度の責任があること、補償される項目や結果としての負担割合が７対３程度となっていることにつきまして、妥当と考える旨の見解をいただいております。

また、今後の安全対策でございますが、事故の原因となった台座をより強固な構造に変更し、固定方法を変更することとして、北海道運輸局に相談しているところでございます。

今後も、同様の工事が続くことから、安全な工法を確立し、適切な維持管理を徹底してまいります。

●水上美華委員　事故の責任と補償内容については理解をいたしました。

今、台座の固定方法の変更などを運輸局に相談しているということでございます。今後の工事が安全に行われることを求めていきたいと思います。

次に、南北線の安心・安全な施設維持について伺います。具体的には、南北線の揺れと走行路面の劣化についてでございます。

札幌市営地下鉄３線のうち、南北線が最も古く、市民の方から東豊線、東西線と比較して揺れを感じるという声を耳にすることがございます。

私は北区にいるのですけれども、長年、南北線を利用している方々からは、年々、少しずつだけれども、揺れが多くなっている気がする、南北線は古いので不安を感じるというような声も聞いてまいりました。もちろん、安全性が担保されていることは承知していますが、私自身、南北線を利用するたびに、市民の方の声を実感しているところであります。

南北線は、コンクリートの上に舗装を施し、その舗装の上をゴムタイヤで列車が走行しています。ですので、鉄板の上を走行している東西線や東豊線とは走行路面の構造そのものに違いがある

と伺っています。このような南北線特有の構造に加え、経年に伴う劣化などが揺れに影響していると思われます。

そこで、質問ですが、南北線の揺れと走行路面の劣化に対する認識についてお伺いいたします。

●山田高速電車部長　　南北線の揺れと走行路面の劣化に対する認識についてお答えいたします。

南北線の揺れにつきましては、市民の皆様からの様々なご意見、ご要望があることを認識しております。

南北線の走行路面につきましては、東西線、東豊線の鉄板構造と異なるため、比較的経年劣化しやすく、舗装の損傷に発展することもありますが、各種点検において、舗装などに生じた損傷を発見次第、その程度に応じて優先順位をつけ、都度、適切に補修を実施しております。

さらに、南北線につきましては、法令に準じた点検などに加えまして、定期的に徒歩巡回点検及び列車巡回点検なども実施し、揺れや損傷の発生状況を適時適切に把握するとともに、規定値を満足するよう対策を講じております。

なお、揺れの主な原因につきましては、詳細に特定されていないものの、過去から継続的に実施している補修によって点在する継ぎ目などが要因の一つと推察しております。

●水上美華委員　　揺れの原因特定にまでは至っていないものの、過去から継続して実施している補修によって点在する継ぎ目などが要因ではないかと考えられているということは理解いたしました。

この補修によって点在する継ぎ目についてですけれども、先日、10月４日、南北線自衛隊駅前の南側100メートル付近において、走行路面に剥離及び亀裂が発見され、緊急点検及び応急措置のために、約２時間半にわたって真駒内駅から平岸駅まで運転見合わせとなっております。

この件について、幸い、けがをされた方はいなかったものの、市民の皆様の大切な足を守り、今後も安全・安心な地下鉄を利用していただくためには、確実な維持管理の実施に加え、計画的な更新工事の実施が必要不可欠でありますし、しっかりとした取組を進めていただくことを要望したいと思います。

さて、先ほど答弁にございましたが、南北線の揺れを改善するための一つの方策としては、走行路面の舗装補修による継ぎ目への何らかの対策が効果的であると考えます。また、利用者の不安を払拭するためにも今後の対応策が重要だと考えます。

そこで、質問ですが、南北線の揺れに影響を与える走行路面に関する今後の対策についてお伺いいたします。

●山田高速電車部長　　南北線の揺れに影響を与える走行路面に関する今後の対策についてお答えいたします。

南北線走行路面の舗装につきましては、今後、改修・更新工事を計画しているところでございます。これは、揺れの一因として考えられる継ぎ目箇所を可能な限り少なくするために、夜間作業の限られた時間内におきまして、工程管理を工夫しながら、これまでの実績以上の範囲を一度に施工する工事でございます。

計画といたしましては、令和７年度からは留置線において、令和８年度からは営業線において、順次、試験施工を実施いたしまして、これらの結果を十分検討、精査した上で、早ければ令和９年度より、営業線における本格的な改修工事に着手する予定でございます。

今後とも、安全・安心な列車の運行の確保はもちろん、乗り心地や揺れの改善にも留意いたしまして、適切な維持管理及び走行路面の改修工事などを確実に実施してまいりたいと考えているところでございます。

●水上美華委員　　走行路面について改修工事を計画されているということで、試験施工を経て本格的に工事着工されるということでございますので、今後の取組に期待したいと思います。

ただ、夜間等の工事ということで、限られた時

間での施工になると思われますけれども、一度に長い距離を工事する方法もぜひ来年度から検討していただいて、より乗り心地と揺れが改善されていくことを期待したいと思います。

また、走行路面の改修と同様に、高架部を雪や雨から守っているシェルターの耐震改修といった軌道内での作業は、終電後から始発までの極めて短時間に工事を行わなければならず、１日の作業量が本当に限られておりますので、事業完了までは長期にわたるものであると十分に承知しておりますが、耐震改修等も含めて、安全に安心して市民の方に利用していただくため、少しでも早く作業が進むように検討いただきたいと思います。

市民の大切な足である地下鉄の安全輸送を守るためには、このような地道な作業こそが重要となりますので、引き続き着実な事業の執行と安全施工に努めていただくことを要望いたしまして、私の質問を終わります。

●小口智久委員　　私からは、地下鉄の車内防犯カメラの設置についてと交通局の附帯事業について質問させていただきます。

まず、地下鉄の車内防犯カメラの設置についてでございます。

これまで、我が会派は、車内防犯カメラの設置について質疑を行い、昨年の経済観光委員会においても、今後の設置計画について丸山委員が確認をさせていただいております。

その際に、札幌市からは、本市の地下鉄の防犯カメラ設置は、設置が義務化されている輸送密度10万人に達していないため対象外となりますけれども、痴漢を含む車内での犯罪、迷惑行為、マナー違反を未然に防止する目的から、車内防犯カメラを設置する予定とのことでありました。

具体的な計画として、東西線や東豊線では令和10年度までに既存の車両に設置し、南北線では現在の5000形車両の更新に合わせて新型車両に設置する検討を進めているとのことでございました。

令和６年度の設置計画では、秋頃、東豊線の第１編成へ設置を目指していると伺っております。

そこで、質問ですが、車内防犯カメラの設置に関する進捗状況と運用方法の見通しについて伺います。

●山田高速電車部長　　地下鉄の車内防犯カメラの設置に関する進捗状況と運用方法の見通しについてお答えいたします。

車内防犯カメラの設置につきましては、７月上旬に、東豊線車両３編成分に設置する業務を契約したところでございまして、最初に、東豊線車両１編成に各車両３台のカメラを設置いたしまして、10月30日から試行運用する予定でございます。

なお、試行期間につきましては２か月程度を見込んでおりまして、カメラの取付け状況や撮影範囲に死角がないこと、機器の保守点検手法を検証いたします。

その後、試行期間を経て、年明けにさらに東豊線の２編成に設置いたしまして、令和６年度は計３編成で運用する予定でございます。

また、運用方法につきましては、関係規定を整備し、既に運用している駅構内画像の取扱いと同様に２週間以内の保存を基本といたしまして、警察等の求めがあった場合には、個人情報保護法等に基づく提供を行っていくことを考えております。

このように、個人情報の取扱いに十分配慮しながら、安全・安心な車内環境の実現に役立てていきたいと考えております。

●小口智久委員　　まずは東豊線車両１編成にカメラを設置し、10月30日から２か月程度の試行運用をするということでございました。試行期間中にしっかりと検証を行って、検証結果を踏まえて、計画的にカメラ設置を進めていただきたいと思います。

次に、市民や地下鉄利用者への周知方法について伺います。

地下鉄利用者が防犯カメラの設置を認識することで、犯罪や迷惑行為への抑止力が働き、車内での犯罪件数の減少につながるものと考えます。

このように、防犯カメラの設置による犯罪抑止効果の観点から、車両へのカメラ設置状況を市民や地下鉄利用者に幅広く周知することは重要なものと思われます。

そこで、質問ですが、車内防犯カメラの設置に関して、市民や地下鉄利用者への周知方法について伺います。

●山田高速電車部長　市民や地下鉄利用者への周知方法についてお答えいたします。

このたびの車内防犯カメラの設置につきましては、10月30日からの運用開始に向けまして、速やかに報道機関各社へプレスリリースを行うとともに、交通局のホームページにも掲載するなど、広く周知してまいりたいと考えております。

加えて、防犯カメラを設置した車両内には、防犯カメラ作動中ステッカーを表示いたしまして、地下鉄利用者に対しても注意喚起を行い、犯罪等の未然防止につなげていくことを考えております。

●小口智久委員　10月30日の試行運用に向けて報道機関各社のプレスリリースや、交通局ホームページで防犯カメラの設置を市民に周知するということでございます。また、防犯カメラを設置した車両内では作動中のステッカーを表示するということでございました。

本年７月のＮＨＫニュースによりますと、内閣府が行った若い世代を対象にした痴漢被害全国調査、これは約３万6,000人に行ったのですけれども、その結果、被害を受けた方は10％の3,804人、そのうちの80%が警察に連絡をしなかった。また、被害の時間帯は午前６時から９時の通勤時間で、被害の場所は電車内が62.8%ということでございました。

地下鉄車内は閉ざされた空間であり、犯罪や痴漢の被害者の中には声を上げられない方が多いということでございます。最近では、息を吹きかける、匂いを嗅ぐなど、接触しない痴漢も発生しているそうです。

防犯カメラは、このような手口で卑劣な行為を行う者に対しても、不自然な行動を撮影できるものとして立証する証拠能力があると考えます。犯罪の巧妙化が指摘されている昨今、車内犯罪を未然に防止する対策として抑止効果を最大限に発揮するためにも、周知をしっかりと推進し、安心して地下鉄を利用していただきたいと切に願います。

次に、交通局の附帯事業について質問いたします。

地下鉄の附帯事業の中でも、特に収入構成比の高い駅ナカ事業と広告事業について、我が会派はこれまで、取組状況や進捗について継続的に質疑を行ってまいりました。

令和６年３月に改定した札幌市交通事業経営計画に明記されているとおり、附帯事業は、少子高齢化や人口減少により、長期的に地下鉄の乗車人員、乗車料収入が減少することが見込まれている中、経営力強化の柱として重要であり、ますます附帯収入の確保が期待されております。

附帯事業の中でも、駅ナカでの商品販売は、通勤・通学途中に立ち寄ることができるため、利便性が高く、全国的にも、売場面積当たりの販売額は、通常の小売店に比べて多くの業種が平均を大きく上回っていることから、店舗出店促進策が有効ではないかと考えております。

しかしながら、駅ナカ事業を推進するには、地下鉄駅構内の出店は設備投資にかかる費用が高額となるなど、中小企業者による出店が困難であるため、コンビニエンスストアなどに出店の業態が偏る傾向にあることが課題の一つであると承知をしております。

こうした中、交通局では、多種多様な事業者が常設店舗出店への足がかりとなるよう、令和４年12月より、大通駅コンコースにワゴン型売店区画を設置し、地下鉄駅構内で出店、販売効果を確認できる募集を行っております。

本年３月の予算特別委員会において、我が会派は、このワゴン型売店の出店の促進に向けた取組について質問をした際、募集開始以降、相談は

あったものの、申込みや出店がなかったことから、本年１月より、賃料の減額と出店期間を短期に緩和するキャンペーンを行う旨の答弁がございました。

そこで、質問ですが、ワゴン型売店のこれまでの申込みと出店状況について伺います。

●白石事業管理部長　交通局の附帯事業のうち、ワゴン型売店のこれまでの申込みと出店状況についてお答えいたします。

ワゴン型売店につきましては、令和４年12月から出店事業者の公募を開始いたしましたが、委員からのご質問にもございましたとおり、出店に至らない状況が続いておりましたことから、出店促進を図るべく、令和６年１月より、賃料を約４割減額し、出店期間を最短６か月から１週間に短縮するお試し出店キャンペーンを実施いたしました。

この結果、令和６年３月に、洋菓子販売店が３週間の出店をしたことを足がかりに、９月までに計４事業者の出店がございまして、今後も８件の予約が入っておりますことから、キャンペーンの効果によるものと考えてございます。

さらなる出店促進に向けてこのキャンペーンを続けたいと考えているとともに、地下鉄車内広告やホームページなどを活用しながら、継続的な出店獲得の営業活動を進めてまいります。

●小口智久委員　キャンペーンにより賃料を４割減としたこと、また、期間も短くしたことから、複数の業者さんから出店依頼、問合せがあったということでございます。

ワゴン型売店に関しましては、複数の業者からの申込みや出店があって、一定の効果がありましたが、常設店舗への出店促進効果、地下鉄利用客の利便性向上や駅のにぎわいにも寄与することが期待できるため、今後とも、様々な工夫をして、増収に向けた取組を進めていただくことを求めます。

次に、広告事業について伺います。

経済産業省の特定サービス産業動態統計調査によりますと、2023年度の国内の交通広告の売上高は約1,293億円と、前年度からは12.1％伸長したものの、2019年度比63.3％と、コロナ禍前の状況への回復には程遠い状況であるということがうかがえます。

高速電車事業の令和５年度決算報告によりますと、広告料収入は11億4,400万円となっており、令和４年度の実績からは6.7％増加しましたが、令和元年度比78％と、コロナ禍前の水準には回復していないため、増収に向けた様々な取組を行うべく、これまでも検討をお願いしてきたところでございます。

今年度の新たな取組につきましては、さきの予算特別委員会で我が会派が質問しましたが、地下鉄駅のホームにある駅名標識の上部に駅周辺のランドマーク的な施設名を掲出する副駅名看板広告の販売が新たに開始され、複数の報道機関に取り上げられたことを承知しております。

そこで、質問ですが、副駅名看板広告の今年度の申込み・販売状況と今後の取組予定について伺います。

●白石事業管理部長　広告事業のうち、副駅名看板広告の申込み・販売状況と今後の取組予定についてお答えいたします。

副駅名看板広告につきましては、令和６年６月から、円山公園駅、南郷13丁目駅、大谷地駅の３駅で掲出を開始いたしましたが、応募がなかった二十四軒駅と菊水駅の２駅を対象に、現在、追加募集を行っているところでございます。

この追加募集の２駅につきましても、複数事業者からのお問合せ、お申込みをいただきまして、12月１日からの掲出に向けて、ただいま選考や準備作業を進めているところでございます。

副駅名看板広告を既に掲出いただきました広告主様からも、掲出の効果について好評価をいただいておりますことから、来年度以降につきましても、広告募集駅を拡大するよう検討を行って、収入増加に努めてまいりたいと考えております。

●小口智久委員　二十四軒と菊水は追加募集で

決まって12月から掲出ということでございます。また、円山公園、南郷13丁目、大谷地では非常に好評で、また拡大していくということでございます。

駅ナカ事業や広告事業といった附帯事業の増収への新たな取組における効果が徐々に現れていることが確認できたわけでございます。

附帯事業に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てきたところなので、こうした多方面での取組を引き続きお願い申し上げます。

また、稼ぐ力を磨くには、今回のような増収に向けた取組の積み重ねにより不断の努力が必要となるため、今後も委員会質疑などを通して進捗を確認していくことを申し上げて、私の全ての質問を終わります。

●長屋いずみ委員　　私からは、交通局で取り組んでおりますパークアンドライド駐車場について、３点お伺いいたします。

郊外に車を駐車し、そこから公共交通機関を利用して都心部や目的地に向かうパークアンドライド駐車場は、都心部の駐車場不足対策や交通渋滞の緩和に有用であり、本市においては交通局所管用地に多く設置されていると認識しております。

そこで、質問ですが、交通局において、パークアンドライド駐車場の導入目的及び契約率と現状についての認識をお伺いしたいと思います。

●白石事業管理部長　　パークアンドライド駐車場の導入目的及び契約率と現状に対する考え方につきましてお答えをいたします。

パークアンドライド駐車場は、都心道路の混雑緩和と地下鉄の利用促進を目的に、本市の交通施策の一環として事業を行っているものでございます。

現在は、交通局の直営５か所と交通局が所有する土地を貸し付けて事業者が運営する15か所、合わせて20か所のパークアンドライド駐車場を設置してございます。

今年９月末時点の月ぎめ部分の駐車場の契約率につきましては、20か所合計で92.9％と９割を超えておりまして、導入目的であります地下鉄の利用促進などに寄与しているものと認識しております。

●長屋いずみ委員　　公共交通、地下鉄の利用促進に寄与する事業であるとのことでした。

パークアンドライド駐車場のシステムは、1970年台のヨーロッパで発案されて、速達性や定時性が大きな目的でした。本市では、東西線が宮の沢駅まで延伸した1999年から、商業施設の駐車場も活用したパークアンドライド駐車場を導入されたとお聞きしましたので、私は本市の先駆性を感じました。

先ほど、パークアンドライド駐車場の契約率は９割を超える高い状況であるとお聞きしました。公共交通利用促進などと併せて、確実な、しかも内容のある収入にもなります。都心に車を乗り入れないことは、CO_2の削減にもなり、温暖化対策に大きく寄与すると思います。

そこで、パークアンドライド駐車場は時間貸しの台数も含めて拡大する必要があると考えますが、お考えを伺います。

●白石事業管理部長　　パークアンドライド駐車場の拡大につきましてお答えさせていただきます。

パークアンドライド駐車場は、交通局が所有しております駅周辺の活用が可能な土地に設置をしておりますけれども、要件を満たす土地が、現在、既に全て活用されておりますことから、現時点で、駐車場を拡大することにつきましては難しい状況でございます。

また、月ぎめ契約が基本のパークアンドライド駐車場におきまして、時間貸し部分を約２割確保しておりまして、お買物の利用等のお客様にご利用いただいている状況でございます。

先ほどお答えいたしましたとおり、月ぎめ部分の駐車場の契約率が９割を超えておりますことから、時間貸しのほうに台数を振り分けることにつ

きましても現状では難しい状況でございます。

●長屋いずみ委員　交通局が所管している用地ということもあって、現状では難しいということでしたけれども、環境対策という意味で、ぜひまちづくり政策局とも拡大について協議していただきたいと思います。

パークアンドライド駐車場を実施するほかの自治体では、様々な工夫を凝らして利用促進に向けた周知を行っておりました。交通局のホームページでは、駐車場案内として利用者を募集しておりますが、パークアンドライドやその目的などが分かりづらい内容となっております。

そこで、質問ですが、市民への意識啓発のためには、パークアンドライド駐車場についてもっと積極的に周知すべきと考えますがいかがか、伺います。

●白石事業管理部長　パークアンドライド駐車場の市民への周知方法についてお答えさせていただきます。

現在の申込み方法等の案内につきましては、交通局及び先ほどお答えしましたとおり交通局が土地を貸し付けて運営している各事業者、それぞれのホームページに掲載して周知を行っているところでございます。

月ぎめ部分の駐車場の契約率は現在９割を超えておりますことから、周知の効果は限定的と考えられますけれども、今後は、駐車場の設置場所ですとか空き状況などについて全て一覧で見ることができるようにするなど、周知方法を改善して、より多くの市民の皆様にご利用いただけるよう工夫してまいりたいと考えております。

●長屋いずみ委員　一覧で見られるように改善したいということでした。

環境対策として本市が取り組んでいるということを多くの市民に知っていただきたい、それから、空いたらすぐに利用していただくということもあるかと思います。

パークアンドライド駐車場は、これまで多くの方にご利用いただいておりますが、本市の取組を幅広く市民に知っていただくことも必要ですので、利用者や市民からの意見を把握し、引き続き進めていただきたいと申し述べて、私の質疑を終わります。

●荒井勇雄委員　私からは、市営地下鉄における専用席と優先席について質問させていただきたいと思います。

札幌市の地下鉄は、1972年の札幌冬季オリンピックに向けて、1971年12月に南北線が開通、開業から50年を超えました。その後、東西線、東豊線と開通し、市民の通勤・通学はもとより、海外のお客様の利用も増えており、積雪の多い札幌において欠かすことのできないインフラとなっております。

このように様々な方が利用する地下鉄ですが、ご高齢の方や障がいをお持ちの方などを対象として、車内に専用席が設けられております。しかしながら、首都圏及び他都市の鉄道・地下鉄・バス事業では、専用席ではなくて優先席が設置されております。一般の方々がご高齢の方や妊婦の方に席を譲っている場面をよく拝見しており、我が会派としましては、かねてから札幌との違いについて疑問に感じておりました。

そこで、質問させていただきます。

他の多くの鉄道事業者が優先席としている中、札幌市ではあえて専用席としている理由についてお伺いいたします。

●山田高速電車部長　地下鉄の専用席導入の理由についてお答えいたします。

本市では、他の事業者の動向を踏まえまして、昭和49年に優先席を設置いたしましたが、当時は、若者等が座席を占有している場面が散見されるなど、対象者が利用できない状況であったことから、議会での議論も踏まえまして、対象となる方がよりご利用しやすいよう、昭和50年４月から専用席に変更しております。

その後は、専用席の対象者を適宜拡大しておりまして、現在では、高齢の方、体の不自由な方に加えまして、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いる状況でございます。

●荒井勇雄委員　昭和49年に優先席を導入したものの、効果が見られなかったため、昭和50年から専用席にし、現在まで運用しているとのことでございました。

地下鉄の利用状況につきましては、新型コロナウイルス感染症が５類に引き下げられ、乗車人数がコロナ禍前の水準近くまで回復し、とりわけ朝のラッシュ時はコロナ禍前と比べて変わらない乗車人数とお伺いしております。

そのように混雑している状況にもかかわらず、札幌市の地下鉄では、一般乗客が専用席に座ることができないため、特に朝夕のラッシュ時は空席となっていることが多く見受けられます。不要な混雑を生んでいる状況です。

また、一部の方は、専用席が空席であっても、一般席に座り座席が埋まるため、一般の方々が不便を強いられている状況も散見されます。

そこで、質問させていただきます。

札幌市の地下鉄の専用席について、一般の方が迷惑を被っている状況を踏まえまして優先席に変更すべきと考えますが、交通局のご見解をお願いいたします。

●山田高速電車部長　専用席から優先席への変更についてお答えいたします。

交通局といたしましては、本来、席を必要とされる方が乗車された場合、専用席、優先席に限らず、全ての席において譲り合ってご利用いただくのが理想と考えております。

しかしながら、今後、高齢者や障がい者の社会進出がさらに進みまして、出勤などラッシュ時の利用も増えてくると考えられることから、混雑時においても対象者が気兼ねなく座ることができる現在の専用席が望ましいと考えております。

●荒井勇雄委員　交通局としましては、専用席が望ましく、変更する考えはないということを理解いたしました。

最後に、要望を申し上げまして、質問を終わらせていただきたいと思います。

私としましては、率直に、札幌市民の座席は譲り合って利用するという譲り合いの精神で運用すべきであると思います。

交通局があえて専用席としている中、座席を確保できないということは、言い換えれば、全国的に見て札幌市民は席を譲らない、言葉は悪いですが、民度の低い市民と捉えられてもおかしくないのではないか。専用席としているのは、私がお伺いしている限りでは札幌市のみでございますので、全国的に他都市の事例と比較してみても、札幌市だけ専用席というのはいかがなものかと思います。

また、これを後押しするものとして、北星学園大学の教授が書かれた論文がありますが、昭和50年からずっと続くというのはやはり再考の余地があるのではないかと思います。

今後の利用実態や社会情勢などを踏まえまして、一般の方々が不便を被っているのは事実でございますので、専用席から優先席への変更についてぜひ検討していただくことを要望いたしまして、私の質問を終わらせていただきます。

●あおいひろみ委員　私からは、路面電車部の運営について質問いたします。

少子高齢化の進行や新型コロナウイルス感染症の拡大を契機に生じた行動変容などにより、札幌市内の公共交通事業者の経営環境は厳しい状況にあります。特に、路線バスにおいては、全国的に深刻化する運転手不足も相まって、将来的に交通ネットワークの維持が困難になることが懸念されていますが、札幌の象徴であり市民の足となる路面電車においても同様の現状があります。

2015年12月に、西４丁目からすすきの間のループ化を契機に、利用者数は１日当たり平均２万4,396人と、ループ化前と比べて11％の増加となり、本市が事前に想定していた１日平均利用者数600人増を上回っています。

また、市電では、超低床車両であるポラリスな

どの近代的な車両や1958年に製造された210形などの車両も人気となっています。廃車車両の一部は、札幌市交通資料館に保存、展示されているほか、電車を買ってくださる企業もあり、北区のサンプラザ前にはその面影が展示されています。

しかしながら、札幌市交通事業振興公社は、コロナ禍の影響で見込んでいた乗車人数を下回る状況が続いた上、電気料金などの値上げで経営状況が厳しいことから、運賃の値上げを北海道運輸局に申請し、今年12月１日から７年ぶりに運賃が改定されます。運賃の値上げは、2017年４月に170円から200円に改定されて以来の７年ぶりです。

こうした中、札幌市交通事業振興公社では、電車の貸切り運行を12月から休止することを発表しました。休止は、1984年に貸切り運行が始まって以来初めてであり、再開時期は未定となっています。

貸切り車両は大変好評で、昨年度は、市電車内の音楽イベントなど、262回の利用があったと聞いています。企業や市民団体などが懇親会などに利用する貸切り運行は、利用者にも喜ばれますが、運転手にとっても楽しく、働きがいのあるお仕事と伺いました。

貸切り車両が中止される要因は、バスの減便と同様に運転手不足です。貸切り運行は、運転手が時間外勤務で対応し、長時間労働が常態化していたと聞いています。

そこで、質問ですが、市民から大変好評である事業の貸切り運行を休止しなければならない状況をどのように受け止めているか、伺います。

●白石事業管理部長　貸切り運行休止に対する受け止めについてお答えさせていただきます。

貸切り電車を含む路面電車の運行は、運送事業者でございます一般財団法人札幌市交通事業振興公社が担っておりますが、交通局といたしましても、例年、多くの方にご利用いただいております貸切り電車の運行を一時休止する判断に至ったことにつきましては、大変重く受け止めているところでございます。

路面電車運転手の採用につきましては、公社におきまして毎年１回実施しているところでございますが、今年度につきましては、年度途中で追加募集を行うなど、一日も早い貸切り運行再開を目指して取り組んでいるところでございます。

交通局といたしましても、デジタルサイネージへの採用情報の掲出ですとか運転手の養成研修を実施するなどの協力を現在行っておりまして、引き続き支援をしてまいりたいと考えております。

●あおいひろみ委員　市民サービスを休止するというのは市民の皆さんにとっても寂しいかと思います。市として運転手確保に協力し、ぜひ貸切り運転を再開してほしいと思います。

また、札幌市の交通資料館には昔の花電車の様子が写真で紹介されています。20年前まではイベントで実施されていたとのことです。最近では、市制100周年で実施され、電車ファンなどにも大変人気だったと記憶しています。

このようなファンサービスは、運転手さんにとってもやりがいになることかと思います。ファンサービスができる環境になるよう、札幌市としても支援をよろしくお願いいたします。

次に、運転手の処遇改善について質問いたします。

路面電車部の退職者は、2020年以降、歯止めがかからない状況だと聞いております。全国的な運転手不足を受けて、国は、７月に、省令を改正し、鉄道の運転免許の取得年齢を20歳以上から18歳以上に引き下げました。

省令改正を踏まえ、同社は18歳以上40歳未満の人を対象に運転手を追加募集していますが、現在、市電の運転手は定数73人なのに対し69人となっています。さらに、冬期間はササラ電車の運行に人員を配置しなければならず、運転手不足の解消は喫緊の課題です。

運転手は、この３年で９名退職しています。また、教習中の退職は３名、採用辞退者は５名と聞いています。この要因には、乗務手当や技術手当が支給されないという給与条件や処遇に対するも

のが多くあったと聞いています。

路面電車の運転手は、市民の命を預かりながら、日々、緊張感を持って勤務されており、これを解消するためには、早期に運転手の処遇改善に取り組むことが重要と考えます。今後もこれまでのペースで退職者が出るとなれば、さきに質問した貸切り電車の再開どころか、電車を減便せざるを得ない状況になるおそれもあると考えます。

そこで、質問ですが、退職する運転手に歯止めをかける、または、運転手として働きたいと思える環境をつくり新しい人材を確保するため、今後の運転手の処遇改善についてどのように取り組んでいくのか、伺います。

●白石事業管理部長　路面電車運転手の処遇改善に向けた取組につきましてお答えをさせていただきます。

先ほどお答えいたしましたとおり、路面電車の運行につきましては、運送事業者であります公社が自主事業として行っているものでございます。

その公社の軌道運送事業の経営状況につきましては、先ほど委員からもお話がありましたとおり、昨今の電気料金の値上げですとか物価上昇による経費の増加などの影響を受けまして、厳しい経営環境に置かれている状況でございます。

このため、公社におきましては、電停のネーミングライツといった新たな広告料収入の確保に取り組んでいることに加えまして、本年12月から、先ほどお話がありましたとおり、運賃値上げを行わせていただきまして、お客様にご負担をお願いしているところでございます。

こうした厳しい経営環境に加えて現在の運転手不足の状況は、公社における経営上の非常に重要な課題であると認識しております。職員の処遇改善につきましても、中長期的な経営の見通しや全国的な賃上げの傾向など、様々な観点を踏まえつつ検討を進めていくと公社からは聞いております。

交通局といたしましても、円滑な路面電車の運行や安定した運送事業の経営ができるように、引き続き公社をしっかり支援してまいりたいと考えてございます。

●あおいひろみ委員　最後に、要望を述べさせていただきます。

電気料金の値上げや物価上昇による経費増加に伴う経営圧迫などに加え、市交通局に対する施設使用料の増加見込みや人材確保面などの課題から、路面電車事業は、当面、厳しい経営状況が続くことが予想されます。

今後の増収に向けた取組として、ネーミングライツによる広告収入や運賃値上げなどの取組について答弁をいただきましたが、今後も公社は大変厳しい状況が続くことが予想されます。しかし、運転手の処遇改善を図り、人手不足を解消しなければ、貸切り運行の再開もままなりませんし、市民の足を守ることもできません。持続可能な公共交通ネットワークを構築していくためには、交通局として公社に対して新たな支援を検討することを要望し、質問を終わります。

●脇元繁之委員　私からは、交通事業について３点お伺いしたいと思っております。

一つ目は地下鉄の乗車料収入について、二つ目は地下鉄の広告料収入について、三つ目は交通資料館についてであります。

まず、地下鉄の乗車料収入についてですが、令和５年度決算の関係資料を拝見いたしますと、令和５年度は、地下鉄の乗車料収入が423億円と、前年度の385億円より38億円、率にして9.9%という大きな伸びを示しております。10%ほど伸びたということは、ある意味、驚きに近い数字ではないかと受け止めているところであります。

そこで、お伺いいたします。

乗車料収入の決算数値について、コロナ禍からの回復という事情もあると思いますが、収入が大きく伸びた要因を、地下鉄３線の乗車人員の動向を含めてお聞かせいただきたいと思います。

●白石事業管理部長　地下鉄事業における乗車人員の動向について、令和５年度の地下鉄乗車料の増収要因と３線の乗車人員の動向についてお答

えをさせていただきます。

　まず、令和５年度、前年度からの乗車料の増収要因についてでございますが、令和５年５月から、新型コロナウイルス感染症の５類への移行に伴います行動制限の緩和や外国人観光客の増加に加えまして、令和４年10月から実施いたしましたＳＡＰＩＣＡポイント付与率を10％から３％に見直したことによる効果が半年分から１年分に増えたことなどによりまして増収になったと分析してございます。

　次に、令和５年度の地下鉄３線の乗車人員の動向についてですが、地下鉄全線では、１日平均乗車人員が59万7,000人と前年比で8.2％増のところ、南北線が21万9,000人で9.2％増、東西線が23万7,000人で7.7％増、東豊線が14万1,000人で7.5％増となっておりまして、すすきの駅の乗車人員が大きく増えて、南北線の増加率が高くなっている状況でございます。

　このように、令和５年度の地下鉄全線及び各線の乗車人員は、前年度と比べて大きく伸びておりますけれども、新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年の乗車人員との比較では、テレワークなどの定着によりまして、全線でマイナス6.4％と、依然として厳しい状況が続いております。

●脇元繁之委員　　様々な要因が重なって、このような伸びになったということでありました。乗車料収入がかつてないほどの大きな伸びを示したのは喜ばしいことと受け止めております。

　一方で、バス運転手の不足という事態を踏まえて、市内の路線バスについては減便や路線の廃止が相次いでおります。先日も、ＪＲ北海道バスが、３路線の廃止、215便を減便するということを発表しました。

　昨年12月から、北海道中央バスは札幌駅前までの都心直行バスの一部を地下鉄駅などに接続するフィーダー輸送に切り替えたという経緯があります。具体的に申しますと、東豊線の福住駅や美園駅、南北線の平岸駅などへの接続が相次ぎ、これはバス事業者や利用者にとって必ずしも歓迎すべきことではないものの、地下鉄事業にとっては、バスからの乗り継ぎ客が増えて収入面で上向きになった、そういう側面は否定できないと思うわけであります。

　そこで、フィーダー輸送への転換による地下鉄事業への影響をどのように捉えられているのか、お伺いいたします。

●白石事業管理部長　　バスのフィーダー化の影響についてお答えをさせていただきます。

　都心へと直行するバスの地下鉄駅のルートの短縮、いわゆるフィーダー化の影響についてですが、令和５年12月のフィーダー化開始後における地下鉄全線の乗車人員は、前年度と比較いたしまして6.6％増のところ、フィーダー化する路線の多い福住駅につきましては9.9％増となっておりまして、全線の増加率を超えている状況でございます。

　一方、福住駅と類似の条件であります麻生・平岸・美園駅の増加率については、全線の増加率と同等またはそれを下回る状況となっております。

　乗車人員の増加要因には、コロナ禍からの回復に加えて、降雪状況ですとか近隣施設の開催イベントによる変動もあるため、一概には言えず、推計がなかなか難しいところではございますが、特定の駅では、一定程度、フィーダー化の影響もあると受け止めております。

●脇元繁之委員　　フィーダー化は、特に福住駅では３％以上の伸びがあったということでありました。市内バス路線のフィーダー輸送化について、それが必ずしも歓迎すべきことではないと申し上げたのは、バス事業者にとっては、運転手不足を要因とした苦肉の策で、乗車料収入の減にもつながります。市民にとっても、従来の都心直行バスよりも、地下鉄との乗り継ぎによって運賃負担が増すこととなるからであります。

　ここは第二部決算特別委員会の場ですから、まちづくり政策局の事務事業について論じるのは避けたいと思いますけれども、バス事業者の運賃収入が減ると札幌市から事業者への赤字補填額が膨

らむという関係もあります。オール札幌市として捉えた場合、このフィーダー輸送化は、地下鉄事業にとってはいいかもしれませんが、一方でバス事業者への補助が膨らむという側面もあるわけであります。また、市民にとっては、利便性はもちろんのこと、交通費の実質の値上げ、負担増になることは、決して喜ばしいことではありません。

両雄並び立たずということでありますが、バス事業者からは、フィーダー化に当たって、バス運転手の休憩時間を確保するため、地下鉄駅周辺にバス待機場を設けてほしいという要請もありますので、交通局としても、まちづくり政策局と連携の上、事業者の要望に応えるべく尽力していただきたい、このことを要望しておきます。

また、あえて言わせていただきますと、今回の質問は、市民の足を守るべく、公共交通の今後の在り方について、交通局の果たすべき役割について問題提起をさせていただいたと認識していただければと思います。

今、自動運転技術が進んでおります。自動運転というものを大前提に考えていただければ、バス事業者が減便や路線廃止している手に負えなくなった路線について、改めて交通局で、自動運転バスの運行による復活も、これから先の話ではありますけれども、今から検討してもよろしいのではないか、そんなふうに要望しておきたいと思います。

二つ目に、地下鉄の広告料収入についてお伺いいたします。

令和５年度における地下鉄の広告料収入については、予算現額10億9,600万円のところ、決算額は11億4,443万円と、5,000万円ほど上回っております。

そこで、車内広告は業務用のものが多くてやや寂しい思いをしてきたところですが、令和５年度において収入増に向けてどのような取組をしてきたのか、車内広告、駅広告ごとに教えていただきたいと思います。

●白石事業管理部長　令和５年度の車内と施設広告の取組についてお答えをさせていただきます。

令和５年度の地下鉄の広告料収入は、令和４年度と比較して、まず、車内広告が約６％の減少、駅などの施設広告が約13％の増加、広告料全体では約７％の増加となったところでございます。

前年度と比べ減少しております車内広告の令和５年度の取組につきましては、販売促進策として、ドアの横についているドア横広告というものがございますが、こちらを４割引きにするなどのキャンペーンを令和５年７月から令和６年１月までの半年間実施した結果、期間内のドア横広告の平均掲出率が16％ほど上昇しまして、キャンペーンに一定の効果があったと考えております。

また、駅などの施設広告につきましては、令和５年１月に北側エリアを拡大した大通駅のデジタルサイネージが本格稼働したことを受けまして、収入が初めて１億円を超えたほか、さっぽろ駅の大型広告の販売が好調に推移した結果、広告料全体の増収につながったものと考えております。

●脇元繁之委員　最近のはやりといいますか、デジタルサイネージ等の効果が上がったということでありましたけれども、地下鉄の広告料収入は、最も多い時期で今の倍以上あったと聞いております。近年の大幅な減収は、広告媒体がスマートフォンなどに移行しがちなことも大きく影響しているものとも思われます。

そこで、もう一点お伺いします。

比較的人目につきやすいデジタルサイネージのような広告をもっと増やしてはどうか、広告枠を空けておくよりも、地域の飲食店など、気軽に広告を出しやすい料金設定を検討してはどうか、こんなことを提案させていただいた経緯があります。その検討状況はどのようになっているのか、お示しください。

●白石事業管理部長　デジタルサイネージの増設と広告料金の設定に関する検討状況についてお答えをさせていただきます。

まず、デジタルサイネージの増設につきまして

は、より視線を集めることができる効果的で優れた媒体でありますので、一定の初期投資や運用経費は必要となりますが、その費用対効果を見込める場合は積極的に増設をしてまいりたいと考えております。

また、広告料金につきましては、これまでも車内や駅施設の割引キャンペーンなどを実施して、できるだけ利用しやすい料金設定にしてきましたほか、駅構内でも気軽にご利用いただけるような安価な広告媒体も準備していることから、こちらをより多くの方にご利用いただけるように周知をしてまいりたいと考えております。

●脇元繁之委員　　今、広告も多種多様化していて、推し活みたいな形でファンがお金を出し合って、地下鉄の駅構内に大きなポスターを貼るというような広告もあるとお伺いをしております。公共という場の広告ですから、公序良俗も踏まえた内容でなければというのはもちろん言うまでもありませんけれども、札幌市としても、稼げるところは貪欲に稼ぐという考えもあっていいのではないか、そんなふうに考えます。

広告主やその内容は広告代理店にしっかりサポートしてもらえると思いますので、ぜひ攻めの姿勢で、代理店とも膝を詰めて取り組んでいただきたいと思います。

三つ目は、交通資料館についてお伺いいたします。

今年のゴールデンウィーク中に交通資料館がリニューアルオープンいたしました。展示物の内容がとても好評とのことですが、新装されてから約５か月が経過しました。

そこで、お尋ねします。

現在の来館者数はどうなっているのか、お伺いします。また、委託料を含めた維持管理費は月々どのぐらいかかっているのか、併せてお聞かせください。

●白石事業管理部長　　交通資料館の現在の来館客数と月々の委託料を含めました維持管理費についてお答えをさせていただきます。

まず、交通資料館の現在の来館者数でございますけれども、５月１日に交通資料館がリニューアルオープンをいたしまして、10月21日時点で、当初の来館目標３万人のところ、それを超える３万6,680人の方にご来館いただいております。

特に、ゴールデンウィーク期間中には4,237名の方にご来館いただくなど、リニューアルオープンした５月に早くも１万人を突破したところでございます。また、小学校の夏休み期間中には8,000人を超える方にご来館いただきまして、９月15日には交通資料館まつりを開催したところ、１日の来館者数としては、今期最多となる2,012人の方にご来館いただいたところでございます。

次に、月々の委託料を含めた維持管理費についてでございますが、交通資料館の管理運営及びイベント開催経費を一般財団法人札幌市交通事業振興公社に委託しておりますが、その月々の委託料が約111万円、それとは別に、光熱水費などの維持費が約118万円で、合わせて月額平均229万円となっております。

●脇元繁之委員　　目標の３万人を大幅に、２割も超えたということです。僕も行きましたけれども、非常にすばらしい施設だと思っているところであります。

ほかに管理費もそれなりにかかっているということでありますけれども、新たな交通資料館は施設整備にかなりの費用がかかっておりますし、月々それだけの維持管理費がかかっているのであれば、交通資料館は、交通事業に対する普及啓発、子どもたちの校外学習という側面はあるものの、幾ばくかの入場料をもらってもいいのではないかと考えております。例えば、札幌市民は無料でも札幌市以外から来ている方は有料という形を取ることを考えてもいいのではないか。

そこで、お伺いいたします。

交通資料館がリニューアルオープンして間もないわけですが、私も以前提案させていただいた入場料の徴収についてはどのようにお考えか、お伺いいたします。

●白石事業管理部長　入場料の徴収につきましてお答えをさせていただきます。

交通資料館は、多くの方々に市営交通に触れる機会を提供するために入館料は無料とさせていただいております。その結果、多くの子どもたちに何度もご来館いただいておりまして、年代別の来館者数の割合を見ますと、10代以下のお子様が全体の約半数を占めております。

また、アンケートやＳＮＳでも無料であることを喜ぶ声がございますほか、地域の皆様からも、無料施設なので子どもを気軽に利用させることができるというような好評のお声をいただいている状況でございます。

こうした声のほか、交通資料館には、先ほど委員からもお話がありましたが、市営交通の歴史の発信拠点としての役割があること、展示内容が限定的であること、さらには市内の類似施設との均衡等も考慮いたしまして、引き続き入館料は無料としていく考えでございます。

今後も、交通資料館をより多くの方にご利用いただくよう、様々な企画などを検討、工夫してまいりたいと思います。

●脇元繁之委員　引き続き無料でいくというようなお話でありましたけれども、先ほどもお話ししたとおり、札幌市民は、税金を納めて、その税金でこういう資料館を造っておりますので、当然、無料でよろしいかと思いますけれども、簡単に言うと、札幌市以外の観光客の方からは幾ばくかの入場料をいただいてもいいんじゃないか、そんなふうに思うわけであります。

世界遺産に登録されている姫路城の入場料は、18歳以上は1,000円ですが、姫路市では、施設の維持管理に多額の費用を要するため、姫路市民は1,000円に据え置きつつも、それ以外の外国人観光客などについては４倍程度に引き上げたいとの意向を示しているのはご存じだと思います。

また、札幌もいわ山ロープウェイも乗車料や観光道路での利用料に市民割がございます。

そういった点も考えると、姫路城や藻岩山と同一視するわけではありませんけれども、金額の多い、少ないはあるにしても、施設の維持管理に経費がかかることに違いはありません。

そこで、この交通資料館についても、子どもはもちろんですが、札幌市民は運転免許証や敬老パスなどを提示することによって無料扱いとして、市外から訪れる人たちについては多少の料金をいただくという手法も考えられると思います。

施設の維持管理費を賄う必要がある上に、今後、展示物の更新経費もかかってきますから、有料化への道筋を引き続き検討していただきたい、このことを要望して、私の質問を終わります。

●丸岡守幸委員長　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、理事者交代のため、委員会を暫時休憩いたします。

休　憩　午後２時20分
再　開　午後２時22分

●丸岡守幸委員長　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部分の質疑を行います。

●篠原すみれ委員　私からは、障がい者スポーツの普及振興について質問いたします。

まずは、障がい者スポーツの身近な活動の場の整備についてです。

障がい者スポーツの普及振興は、障がい当事者の健康の維持・増進が図られるだけではなく、一層の社会参加に、ひいては共生社会の実現にも資するものと言えます。

2024年第１回定例市議会予算特別委員会において、我が会派は、３月につど～むで初開催されたパラスポーツ体験会について質問いたしました。こうした体験会は、障がい当事者の方々がスポーツを始める最初の一歩となり得ます。

さらに、今年７月からは、毎月一、二回、各区の体育館などで、ボッチャやブラインドサッカーなどが体験できる障がい者スポーツ体験会が開催

されております。開催ごとに種目は様々で、バラエティーに富んだ内容が特徴的です。

私も、９月23日に白石区体育館で開催された体験会に家族で参加いたしました。障がいの有無にかかわらず、誰でも気軽に参加でき、競技ごとに指導員やボランティアスタッフが親切に指導や補助をしてくださいました。

ボッチャを体験したときには競技補助用具を使わせてもらいました。その用具をパラリンピックなどのテレビ観戦を通じて見たことはあるものの、実際に使用することで、障がいの特性について新しい気づきを与えてもらいました。ほかにも、ルールがまだ分からないような就学前の子どもも一緒に楽しんでおり、まさにユニバーサルスポーツであると実感したところです。

一方で、障がい者スポーツに触れたことがないという障がい当事者が一定数いらっしゃることも知りました。そのため、障がい当事者にスポーツを楽しんでもらうために開催されているこのような体験会は意義深いと感じております。

体験者からのアンケートにおいても、障がいのある方、ない方、多くの方々から、満足度が高かったという結果が得られているそうです。

このように、充実した取組であると言えるにもかかわらず、私が参加した体験会の来場者数は55人とのことでした。この数字をどう捉えるかは難しいところですが、私としては、いい内容であったからこそ、物足りなく感じます。周知活動が足りていたのか、障がい者スポーツについて市民への理解が広がっているのか、心配になりました。

また、私の下に、興味がそそられるようなプログラム構成となるよう、一考の余地があるのではという声が届きました。こうした体験会は、開催される回数が限られてしまいます。継続してスポーツを楽しむためには、障がい当事者が日常的にいつでも気軽にスポーツを楽しめる活動の場を整備していくことが肝要です。

そこで、質問ですが、障がい者スポーツの身近な活動の場の整備についてどのように捉えているのか、また、今後どのように取り組んでいくのか、伺います。

●金谷スポーツ部長　　障がい者スポーツの身近な活動の場の整備についてお答えをさせていただきます。

昨年度実施した障がい者スポーツに関するアンケート結果から、これまで以上にスポーツを行うために必要なこととして、健康、体力に次いで身近に行える場所という回答が多かったことから、札幌市としても身近な活動場所の整備を進めていく必要があると認識してございます。

そうしたことから、障がい者スポーツ団体の身近な活動場所としての学校開放事業において、専用利用の札幌みなみの杜高等支援学校と優先利用の平岡公園小学校の２校に加えまして、各団体からのヒアリング及び各学校との調整を経て、10月から新たに６校を優先利用校として指定したところでございます。

来年度につきましては、優先利用校の利用状況や団体からの要望等を踏まえ、活動機会のさらなる拡充に向けた検討を行うとともに、競技用具の充実など、より一層の環境整備にも取り組んでまいりたいと考えております。

今後も引き続き、障がい当事者の意見を聞きながら、身近な場所で障がい者スポーツに触れることができる機会を増やしてまいります。

●篠原すみれ委員　　ただいまのご答弁から、アンケートを活用して当事者の声に耳を傾け、身近な活動の場を拡充していく必要があると認識されていることが分かりました。そして、ご答弁の具体的な取組内容から、障がい者スポーツの場の整備、身近な活動の場の整備が前進しているという印象を受けます。

それと同時に、障がい当事者がスポーツをやってみたいと思ったときに、そこに行けば体験できるというような障がい者スポーツの拠点施設の必要性も感じました。今後も、当事者の意見をしっかり聴きながら、よりよい環境づくりに取り組んでいただくよう求めます。

次に、スポーツを通じた共生社会の実現に向けた取組についてです。

共生社会は、障がいの有無はもちろんのこと、人種、性別、国籍など様々な違いのある人々が、対等な立場で相互に尊重し合い、多様な形で参加、貢献できる社会です。

このような共生社会の実現に向けて、我が会派は、全ての人の人権が尊重され、多様性や価値観を認め合うことが必要であり、重要であると、議会議論などを通じて主張し続けてまいりました。

本市としても、まちづくり政策局において、共生社会の実現に向けた様々な取組を進められてきたことはもとより、複雑化かつ高度化する課題の解決を図る観点から、今年６月にユニバーサル展開プログラムが策定されました。

その中で、障がい者スポーツ普及促進事業も共生社会の実現のための取組の一つとして位置づけられております。例えば、公益財団法人日本パラスポーツサポートセンターと連携し、あすチャレ！ジュニアアカデミーが実施されております。本事業の目的は、子どもたちに対し、障がいや障がい者スポーツに関する理解促進を図ることです。

実際に小・中学校へパラアスリートを派遣し、障がいや共生社会について学び、考えるワークショップ型の事業となっております。参加した学校からは、多様性を認め合いながら生きていくことを大切にできる生徒を育てていきたいなどの感想があったと聞いております。

子どもたちがそうした経験をすることで、相手の気持ちを考えて行動したり、互いに認め合いながら生活できるようにもなるのではないでしょうか。だからこそ、障がい者スポーツの普及促進は、共生社会の実現のために必要不可欠である多角的な視点や価値観を涵養することにつながり、価値のある取組であると考えます。

そこで、質問ですが、共生社会の実現に向け、障がい者スポーツの理解促進及び普及振興について、今後、どのように進めていくのか、伺います。

●金谷スポーツ部長　障がい者スポーツの理解促進と普及振興についてお答えさせていただきます。

障がい者スポーツの振興は、障がい当事者の健康の維持や増進に寄与することに加え、障がいのある方とない方の交流による相互理解を促進し、共生社会の実現に寄与するものと認識しております。

これまでも、あすチャレ！ジュニアアカデミーに加え、若者世代を主な対象としたボランティア養成講習会や障がい者スキー指導者養成講習会を実施してきたところであります。

また、11月30日につど～む会場で開催いたします第２回チャレンジパラスポーツフェスタにおいては、ボッチャや車いすテニスなどの様々な障がい者スポーツ体験や、保健福祉局と連携し、心のバリアフリーの普及啓発にも取り組むこととしております。

さらに、同イベントにおいては、来年、日本で初めて開催されます東京２０２５デフリンピックを見据え、大会のＰＲコーナーの設置や、昨年、デフ卓球の世界大会で優勝いたしました木村亜美選手との交流プログラムを実施することとしております。

今後も、障がい者スポーツの普及振興を通じて、障がいのある方とない方の相互交流を進めるとともに、障がいに対する市民理解を深め、共生社会の実現に向けて取り組んでまいります。

●篠原すみれ委員　障がい者スポーツの理解促進及び普及振興に向けて様々な取組を行っていることが分かりました。しかし、まだ道半ばであると受け止めております。本取組を積み重ねていくことは、保健福祉局が主体となり力を入れている、ただいまご答弁にもありました心のバリアフリーの推進にもつながります。

本取組の推進に当たり、当事者や関係団体の声を丁寧に聞くこと、寄り添うことはもちろん必須です。加えて、本市においても、まちづくり政策

局や保健福祉局、教育委員会など、庁内における他部局との連携を強化していただきたいです。

これまでに我が会派は、認め合うことは、知る、知り合うことが重要と訴えてまいりました。先ほどのご答弁で触れられていたデフリンピックについては、耳が聞こえない、もしくは聞こえにくい方のためのオリンピックとして、来年11月に東京で予定されており、日本では初めての開催となります。

このような国際的なスポーツ大会を障がい者スポーツを知る一つの契機として捉え、本市における共生社会の実現が一段と近づくことを期待しております。

それゆえ、平時から、本取組が、障がいの有無にかかわらず、市民の生活や活動の一部となるよう、着実に推進していただくことを求めて、私からの質問を終わります。

●森山由美子委員　私からは、シティクロスカントリースキー大会実証実験についてとｅスポーツ世界大会の開催についての２項目について、順次、質問をいたします。

まず、シティクロスカントリースキー大会実証実験についてです。

この夏は、パリでオリンピック・パラリンピックが開催され、多くの日本人選手が活躍したところで、改めて、スポーツは見る人に勇気や感動を与えるものであるということを実感いたしました。

折しも、本市のシティクロスカントリースキー大会実証実験もオリンピックを契機としたものでありますが、冬季オリンピック・パラリンピック招致に向けた機運醸成を目的として、令和元年度の大通公園での開催を皮切りに、過去３回、実施をされてきました。

我が会派では、かねてよりこの取組に注目しており、昨年12月に招致活動が停止となったものの、本年の第１回定例市議会予算特別委員会において、今後も、冬季スポーツの魅力を伝える取組の一つとして、本事業を継続していただくことを要望したところです。

この大会は、実証実験という位置づけであることから、毎回、会場や内容を変更しながら新たな取組を取り入れて、試行的に実施をしてきたと承知しております。

昨年度は、集客効果が期待できるとして、都心に近い豊平川河川敷に会場を移したほか、新たにパラアスリート交流会を実施することで、多くの市民に障がい者スポーツへの関心を持ってもらう大変よい機会になったと考えており、今後もたくさんの市民がこの事業に参加していただけるよう、今年度の事業展開にも期待をしているところです。

そこで、質問ですが、今年度の新たな取組や会場について伺います。

●中田推進担当部長　私から、今年度の新たな取組、そして会場についてお答えいたします。

今年度の新たな取組といたしまして、開催期間を従来の１日から３日間に延長いたしまして、雪まつり期間中であります２月７日から２月９日まで開催することで、雪まつり特別連携行事と位置づけたところであります。

さらに、会場につきましては、地下鉄の駅に近く、施設内外に広大なスペースを有するプレミストドームとすることで、他の新たなスポーツ関連事業と連携して、コンテンツのさらなる充実を図ることとしたところでございます。

●森山由美子委員　今年度は、プレミストドームを会場として、さらに雪まつり特別連携行事として開催するとのことでございました。新たな愛称で市民からの注目度も高い会場であり、雪まつりは国内外でも著名なイベントなので、その盛り上がりに大変期待をしております。

一方で、昨年の来場者が3,000人だったことを踏まえますと、プレミストドームといった大きな会場を生かし切るには、シティクロスカントリー大会に加えて、集客につながる新たな取組も必要だと考えます。

そこで、質問ですが、プレミストドームを活用

した雪まつり特別連携行事として、どのような集客・魅力アップ策を考えているのか、伺います。

●中田推進担当部長　プレミストドームを活用した集客・魅力アップ策についてお答えいたします。

雪まつり特別連携行事といたしまして、札幌市の観光資源でもあります雪をテーマに、スポーツ、パラスポーツ、アート、グルメなど多彩なコンテンツを集結いたしまして、子どもから大人まで楽しめるイベントを現在検討中であります。

特に、プレミストドームの強みであります広大な屋内外のスペースの具体的な活用策といたしまして、屋外のエリアでは冬季スポーツを、屋内のエリアでは夏季スポーツを一度に体験できるようにすることで、イベントの魅力アップを図ることといたしました。

これらの集客魅力アップ策によりまして、昨年度の来場者3,000人を大幅に超える集客を見込んでいるところであります。

●森山由美子委員　ドームの内外を活用した新たな取組により、来場者が増えることを期待しているとのことでございました。

本事業は、もともと競技者と市民を結びつけていくという目的でスタートしたもので、第１回の大通公園会場では、まちの中に雪を持っていって開催するという、それぐらいの思いを持って始めた事業であります。

交通の便もよい施設であるので、ぜひ多くの市民に来場いただき、大会を間近で観戦することでその迫力や楽しさを感じるとともに、子どもたちも、スポーツに挑戦しようという気持ちになっていただくよき機会にしていただきたいと思います。

一方、参加する競技者についても、多くの観戦者の中で競技をすることで、選手の育成や成長につながる、やりがいのある大会であるべきというふうに思います。

昨年度の豊平川河川敷の会場では平たんなコース設計となっておりましたが、選手のやりがい、ひいては競技力向上のためにも、コースに工夫が必要だと考えます。

そこで、質問ですが、新会場ではどのようなコースを予定しているのか、伺います。

●中田推進担当部長　新会場での大会コースについてお答えいたします。

昨年度のコースは、河川敷ということもありまして、平たんで縦長のコースであったため、スタートとゴールのエリア以外は観客の視線が届きにくいレイアウトとなっておりました。

これを踏まえまして、プレミストドームの会場では、高低差約８メートルのコースを設計いたしまして競技性を高めるとともに、屋外イベント会場の周囲を滑走するコースといたしまして、終始、多くの来場者が応援できる、そんな環境を整える予定であります。

これによりまして、選手の意識や意欲、やりがいなどを高められるよう、関係者と調整を進めてまいります。

●森山由美子委員　オリンピックやパラリンピック並みの臨場感があふれるような、選手のやりがいや競技力向上に向けて、コースにも工夫をされるとのことでございました。

コース設計やコースを取り巻く環境については、引き続き、選手だけではなく、応援する人も楽しみ、充実感を感じられる工夫をしていただきたいというふうに思います。

特に、コース設計においては、選手のさらなる意欲を引き出すような工夫を凝らすことが選手育成の肝になってくるのではないかと考えております。選手の意識向上が最終的には競技力の向上にもつながるので、これらの意識を持って大会運営していただくことを求めまして、この質問は終わります。

次に、ｅスポーツ世界大会の開催について質問をいたします。

大和ハウスプレミストドームは、ネーミングライツにより新たな愛称が決定して以降、さっぽろ雪まつりの特別連携行事や人気アーティストのコ

ンサートなど、前向きな情報が相次いで公表されているところでありますが、先日の経済観光局の決算特別委員会でも様々に触れられておりましたが、特に注目されるのは、ｅスポーツの大規模な世界大会であるＡｐｅｘ　Ｌｅｇｅｎｄｓ　Ｇｌｏｂａｌ　Ｓｅｒｉｅｓ　Ｙｅａｒ４Ｃｈａｍｐｉｏｎｓｈｉｐの開催が決定したことではないかというふうに思っております。

さきの代表質問においても、我が会派のわたなべ議員から、株式会社札幌ドームの収支改善に向けて今後どのように取り組んでいくのか質問をしたところ、市長から、貸館事業と広告事業の増収により今年度以降の黒字化を目指すとの答弁があり、その具体例として、ｅスポーツ世界大会の開催決定に触れられておりました。

このｅスポーツ大会は、世界最高峰の大会であり、アジア初開催で、ファイナルステージということもあって、非常に注目度が高く、全世界から多くの選手やファンが集まるとともに、ＳＮＳ等を通じて世界に広く発信されていくものと聞いております。

そこで、質問ですが、このｅスポーツ世界大会が大和ハウスプレミストドームで開催される意義についてどのように捉えているのか、伺います。

●金谷スポーツ部長　ｅスポーツ世界大会が開催される意義についてお答えいたします。

本大会は、世界中に数多くのユーザーを抱えます人気ゲームタイトル、Ａｐｅｘ　Ｌｅｇｅｎｄｓの今シーズンのグランドファイナルとなる大会であり、世界の各地域から上位40チーム、120名のプロ選手が集結し、世界一の座と賞金総額200万アメリカドルを争う、まさに世界最高峰の大会であります。

札幌開催を発表した動画はＳＮＳで配信されまして、400万回以上の再生回数となっており、大会の開催により、プレミストドームに全世界のゲームファンの注目が集まることで、プレミストドームのイメージアップやブランド力向上につながるものと期待しているところであります。

また、大会期間中に国内外から多くのファンが札幌を訪れ、ｅスポーツの世界大会が開催されたまちとして広く認知されることで、ゲームのまち・札幌としてのプレゼンスも高まるものと考えております。

さらに、プレミストドームの活用促進という観点においても、本番日の５日間に設営・準備期間を含め、長期間ご使用いただけることから、収支改善に寄与するとともに、これまでにない新たな活用手法を創出できるという点においても大きな意義があるものと考えているところであります。

●森山由美子委員　このように大規模なｅスポーツ世界大会が開催されることは、プレミストドームにとってはもちろん、札幌の街全体にとっても非常に意義深いものであり、その経済効果や発信力には大いに期待をするものです。

近年、ｅスポーツは、競技としての地位が確立されてきており、2023年９月にはＩＯＣがｅスポーツ委員会を設置し、2024年２月にはＪＯＣにおいてもｅスポーツに関する検討プロジェクトが設置され、ｅスポーツに関する活動を本格化させていると聞いております。

2026年愛知・名古屋アジア・アジアパラ競技大会においては、ｅスポーツが正式競技に採用されているところであり、今後は、世界各地でｅスポーツの競技大会の開催が増えていくのではないかと考えるところです。

さて、先日、サッポロファクトリーで開催された今年で３回目となるＳａｐｐｏｒｏ　Ｇａｍｅ　Ｃａｍｐを私も昨年に引き続き視察し、子どもたちがゲームのプログラミングやｅスポーツ大会を実際に体験している姿を見させていただきましたが、みんなが真剣かつ楽しく体験をしている姿を見て、改めてｅスポーツの可能性を感じたところです。

ｅスポーツには、ほかのスポーツと同様に、心身の健全な発達や競技を通した交流促進、地域の一体感や活力の醸成といった効果が期待できるところであり、その普及振興という点においても、

札幌で大会が開催されることは重要な意味があるものと考えます。

そこで、質問ですが、このたびの大会開催を契機として、今後もｅスポーツ大会の誘致に取り組むべきと考えますがいかがか、スポーツ局の認識を伺います。

●金谷スポーツ部長　今後のｅスポーツ大会の誘致についてお答えいたします。

ｅスポーツには、性別や年齢、国籍などを問わず参加し、同じステージで楽しみ、競い合えるとともに、世界中の人とオンラインで交流が可能となるといった魅力があることから、そのようなｅスポーツの魅力を多くの市民に知っていただくためには、大会を誘致することは効果的であると考えております。

また、札幌で大会が開催されることは、国内外から多くの観光客が訪れることによる経済効果や札幌の認知度向上につながるとともに、大会の会場がプレミストドームになった場合には、その活用促進にも寄与するものと認識しております。

よって、本大会を成功に導くことで、ｅスポーツ大会開催地としての優位性を高め、国やＪＯＣの動きも注視しながら、今後の大会誘致に向け、関連団体とも連携して取り組んでまいります。

●森山由美子委員　ｅスポーツが従来の意味でのスポーツに定義されるのかどうかということについてはまだ議論のあるところとは伺っておりますが、ｅスポーツには、市民生活や地域社会に様々な効果があるものと捉えており、例えば、子どもたちの居場所づくりといった教育的な観点や健康寿命の延伸、フレイル予防といった福祉・医療的な観点など、多様な視点からも大きな可能性があるものと考えております。

特に、我が会派では、ｅスポーツは、国籍、年齢、障がいの有無に関係なく活躍することができ、障がいのある方の社会参加につながるきっかけにもなるものと考えております。

また、ｅスポーツ文化が盛んなスウェーデンでは、シニア層だけで構成された78歳のプロゲーマーチームも存在しております。

日本においても、さいたま市民シルバーｅスポーツ協会の会員は40名で、シルバーｅスポーツと呼ばれて親しまれ、最高齢は88歳の方もおり、ゲームを楽しみ、高校生や外国人ともプレーをし、認知機能に刺激を与えながら楽しんでいるということです。

また、栃木県の小山市では、フレイル予防の観点から、ぷよぷよ、テトリス、マリオカート、太鼓の達人など、高齢者の人と人をつなぐコミュニケーションツールとしての可能性もあることから、フレイル予防、健康づくりに、市の生涯スポーツ課が中心となり取組をしているということです。

共生社会の実現に寄与するという点において、我が会派としても今後のｅスポーツの可能性に注目しているところであり、スポーツ局としても、様々な部局とぜひ連携をしながら、大会誘致などを通して、ｅスポーツのさらなる普及振興に取り組んでいただくことを求めまして、私の質問を終わります。

●山田一郎委員　私からは、株式会社札幌ドームの経営改善の取組についてと藻岩山スキー場在り方検討調査費について、２点質問いたします。

質疑に入る前に補足説明でございますが、今回、株式会社札幌ドームの経営改善の質疑になるのですが、会社については株式会社札幌ドーム、施設については大和ハウスプレミストドームと呼ばせていただきます。これが結構こんがらがる形になりますので、先にご説明させていただきます。

それでは、質疑に移らせていただきます。

ネーミングライツが決定して、愛称が大和ハウスプレミストドームとなったものの、依然として株式会社札幌ドームの経営の先行きを心配する市民の声が多数寄せられております。

株式会社札幌ドームの経営状況については、さきの経済観光委員会において、昨年度は約６億5,000万円の大幅な赤字となったものの、収支改

善の取組により今年度以降の黒字化を目指すとの説明がありましたが、経営を改善するために株式会社札幌ドームがどんな努力をしているのか、具体的な取組がはっきりと見えてこない状況であります。

株式会社札幌ドームは、株式会社であるとはいえ、市の出資団体であり、また、公の施設であるプレミストドームを運営するために設立された会社であることから、ある程度、その経営状況について明らかにすべきではないかと考えております。

そこで、質問ですが、株式会社札幌ドームの経営改善に向けた取組状況と現時点における黒字化の見通しについて伺います。

●金谷スポーツ部長　株式会社札幌ドームの経営改善の取組状況と黒字化の見通しについてお答えいたします。

株式会社札幌ドームの経営改善に向けては、貸館収入や広告料収入の増に取り組むことに加え、人件費や委託料といった経費の削減を引き続き実施することにより、今年度以降の黒字化を目指しているところであります。

貸館収入の増に向けては、新規イベントの誘致に積極的に取り組んだ結果、花火大会の開催やｅスポーツ世界大会、雪まつり連携イベントの開催も決定するなど、今期のイベント開催日数は昨年度の98日を大幅に上回る120日程度となる見込みとなっております。

また、ネーミングライツによる収入が収支改善に大きく寄与するほか、大和ハウスプレミストドームを応援いただく企業を登録するパートナー制度を創設し、既に約20社にご登録いただくなど、新たな収入源の確保にも取り組んでおります。

このように取組の成果は着実に出てきているものの、各イベントの集客アップや広告販売のさらなる促進など、黒字化に向けてはより一層の努力が必要な状況と考えております。

●山田一郎委員　今の答弁でも、花火ですとかｅスポーツ、雪まつりといろいろとありましたが、収支改善に向けた取組を進めておりまして、昨年度の大幅な赤字から脱却し、課題は山積しているものの、黒字化に向けて取り組んでいることについては、僅かではありますが、一定の評価はできるかと思っております。

しかし、黒字化を実現するためには、まだまだ努力が必要な状況です。

プレミストドームは、区の体育館とは異なり、公の施設でありながらも稼げる施設であることから、収益力の高いイベントの誘致や株式会社札幌ドームが自らイベントを開催するなど、収益確保に向けたさらなる取組が必要ではないかと考えております。

例えば、プロ野球の本拠地である横浜スタジアムや楽天モバイルパーク宮城については、市や県が所有する公の施設でありながら、運営会社である株式会社が、オフシーズンに大規模なイルミネーションイベントやフィールドでのキャンプ体験、クラフトビールフェスやクラシック、ジャズの演奏会など、施設を有効活用した様々なイベントを開催し、にぎわい創出、収益向上を図っております。

株式会社札幌ドームについても、株式会社である以上、自らの創意工夫により収益を上げていくことが求められるところでありますが、株式会社札幌ドームにはまだまだその努力が足りていないのではないかと考えます。

一例を挙げると、株式会社札幌ドームが毎年策定している経営計画において重点施策を定めておりますが、前年度の大幅な赤字を受けて策定された令和６年度計画においても、令和４年度と令和５年度と全く同じ重点施策が記載されており、経営改善に向けた危機感が全く伝わってこないものであります。

多くの企業の出資を受けて設立され、出資企業からの派遣職員を受け入れることで民間ノウハウの活用を目指していた設立当初に立ち返り、株式会社としての創意工夫を発揮し、安定的な収益を

確保できるよう、営業力強化に取り組んでいく必要があるのではないかと考えております。

そこで、質問ですが、株式会社札幌ドームの営業力強化に向けて、今後、札幌市としてどのように取り組んでいくのか、伺います。

●金谷スポーツ部長　株式会社札幌ドームの営業力強化の取組についてお答えいたします。

株式会社札幌ドームでは、これまでに、テレビ局や新聞社、広告代理店などの民間企業と連携し、様々なイベントを企画、実施してきており、札幌市としても協力支援してきたところであります。

さらに、今年度からは、昨年度締結いたしました４者連携協定に基づき、北海道コンサドーレ札幌やレバンガ北海道の協力を得て、新規イベントの誘致やテレビ、ラジオ、ＳＮＳ等を活用した情報発信、集客促進に取り組んでおります。

また、札幌市と株式会社札幌ドームが一体となって、札幌商工会議所をはじめとした地元経済界との関係性を深めているところであり、このたびのｅスポーツ世界大会の誘致などの成果につながっているところであります。

今後も、平日利用の拡大などの課題解決に向けて、株式会社札幌ドームと民間企業との結びつきを強め、さらなる営業力強化につなげられるよう、札幌市としても後押しをしてまいりたいというふうに考えてございます。

●山田一郎委員　株式会社札幌ドームには、収益確保に向けてしっかりと取り組んでいただきたいと思います。

ただ一方で、プレミストドームは、民間施設とは異なり、収益性だけを追い求めていけばいいというわけではなく、公の施設としての公共性を発揮することも求められます。

株式会社札幌ドームは、これまでプロ野球開催による利益が出ていたことから、その利益還元としてアマチュア大会の開催支援などを実施したところでありますが、収支状況が厳しい中で、これまでと同様に、株式会社札幌ドームが公共目的の事業に対する負担を続けていくことに疑問を感じるところでございます。

プレミストドームが公の施設としての役割を最大限に発揮し、その恩恵を市民に還元していくためには、株式会社札幌ドームは収益を確保するために全力を挙げて営業努力をする、公共的役割を担う部分については市が責任を持って負担する、そういった適切な役割分担に基づく運営体制の構築が必要ではないかと思います。

また、市民の大切な財産であるプレミストドームを最大限に活用し、将来にわたって大切に引き継いでいくことは、札幌市の責務であり、その運営を担う株式会社札幌ドームの経営に市が積極的に関与し、経営安定化を実現することが求められているのではないかと考えております。

そこで、質問ですが、株式会社札幌ドームの経営安定化に向けた札幌市の関与の在り方についてどのように考えているか、伺います。

●金谷スポーツ部長　経営安定化に向けた札幌市の関与の在り方についてお答えいたします。

プレミストドームは、大規模集客イベントの開催等による収益確保とアマチュア大会や市民利用の機会拡大による公共性の確保を両立させながら経営安定化を図っていくことを目指しており、そのためには、株式会社札幌ドームと札幌市との適切な役割分担が重要になるものと考えております。

まず、収益確保に向けては、民間のノウハウを活用しながら、株式会社札幌ドームが主体的に取り組むべきものでありますが、札幌市といたしましても、イベント誘致や広告営業に連携して取り組むなど、積極的に関与しているところであります。

また、公共性の確保に向けては、委員がご指摘のアマチュア大会の主催者に対する支援など、株式会社札幌ドームに利益が出ることを前提に実施してきました利益還元の取組について、現在の収支状況を踏まえて在り方の見直しを検討しているところであります。

今後は、当面の経営安定化に向け、札幌市として経営に直接関与していくことはもちろん、次期指定管理期間を見据え、プレミストドームの運営体制の在り方についてもしっかり検討してまいります。

●山田一郎委員　民間の部分と公共の部分とバランスを取りながらやっていただきたいと思いますし、繰り返しになりますが、市民の大切な財産であるプレミストドームを将来にわたって大切に引き継いでいくことは市の重大な責務であります。

特に、株式会社札幌ドームは経営改善に取り組むべきでありますが、一般的な企業の場合、赤字が続けば、トップの責任として経営陣の刷新が検討されることが通常であります。それにもかかわらず、現状では危機感が見えず、具体的な成果が伴っていない状況であります。

市としても、この難局を乗り越えるために、経営安定化に向けて積極的に関与し、株式会社札幌ドームの経営に覚悟を持って取り組む必要があると考えます。市民の利益を守り、持続可能な施設運営を実現するために、強いリーダーシップと責任のある行動を求めて、次の質問に移ります。

続きまして、藻岩山スキー場の在り方検討調査費について質問いたします。

藻岩山スキー場については、施設の老朽化や非効率な運営体制といった課題に対し、札幌市では、持続可能な運営体制を構築するため、広く民間事業者から企画提案を募集し、今年５月に北海道スクエア株式会社が優先交渉権者として選定されたところであります。

藻岩山スキー場は、市内小・中学生のスキー学習の利用など、多くの市民が利用してきたスキー場であり、私も小・中学生のスキー学習は藻岩山でございました。

我が会派からは、昨年の第２回定例市議会の議案審査特別委員会において、藻岩山スキー場の将来像について質問を行い、スポーツ局からは、事業者に対し、民間ならではのアイデア、推進力により、これまで以上に市民に愛されるスキー場を目指してほしいとの答弁をいただいたところであります。

また、答弁に対し、市民はもちろんのこと、観光客の多様なニーズに対応できるスキー場へのレベルアップを目指し、さらに来訪者の満足度を高める取組を行ってほしいと要望したところであり、今後の藻岩山スキー場の活性化に大いに期待しているところであります。

そこで、最初の質問ですが、優先交渉権者の選定に当たり、事業者からの企画提案について、どのような点を評価し、選定に至ったのか、伺います。

●金谷スポーツ部長　藻岩山スキー場に係る企画提案の評価のポイントについてお答えいたします。

藻岩山スキー場の事業者公募に当たっては、条件として、老朽化が進む施設の更新や市民に親しまれる市民スキー場、藻岩山全体としてのポテンシャルを生かした観光拠点としての運営コンセプトを求めたところであります。

北海道スクエア株式会社からは、市民ロッジの早急な建て替えのほか、市民が利用しやすい市民割引料金の設定やスキー学習の利便性向上、インバウンドを意識した多言語対応化やロープウェイ中腹駅への連絡通路整備の検討など、本市が求めるコンセプトに沿った企画提案をいただいたところであります。

それらに加え、地場企業との連携やパラスポーツを含めたウインタースポーツの裾野拡大の取組、資金収支計画による運営の安定性についても提示いただいたことから、実現性、継続性も考慮した総合評価として、最優秀提案者として選定したものであります。

●山田一郎委員　事業者選定の評価として、札幌市が求める市民スキー場、観光拠点といったコンセプトや、施設リニューアル、運営に関する条件に合致したことに加えて、地域経済への貢献についての提案があったとのことでありました。

ぜひとも、藻岩山スキー場の魅力アップとともに、雇用の創出や地場企業との連携などにもつなげていただければと思います。

さて、藻岩山スキー場の新たな運営体制の移行に向けては、今まさに協議が行われているところと伺っておりますが、今後、スキー場がどのように生まれ変わっていくのか、市民の関心は非常に高いと感じており、私自身としても、とりわけ市民ロッジのリニューアルについては大いに期待をしているところであります。

新運営体制に向けた基本協定の締結時期については、令和７年３月を予定しているとのことでありましたが、少しでも早く藻岩山スキー場の活性化を実現するため、スピード感を持って協議を進めるべきと考えます。

そこで、質問ですが、藻岩山スキー場運営体制の移行に向けた協議の進捗状況について伺います。

●金谷スポーツ部長　運営体制移行に向けた進捗状況についてお答えいたします。

藻岩山スキー場につきましては、令和７年度当初の新体制移行に向けて、事業予定者であります北海道スクエア株式会社、リフト事業者であります株式会社りんゆう観光及び札幌市の３者で協議を進めており、３者の協定締結により、事業予定者を正式に事業者として決定することとしてございます。

事業予定者の提案では、令和７年度から、スノーボードの解禁や市民ロッジ建て替えの着工、リフト更新に向けた設計、資材の調達などが計画されているところであります。これらの計画の早期着手に向け、年内にも協定を締結できるよう、現在、３者で鋭意協議を進めているところであります。

●山田一郎委員　新たな運営体制に向けた協議については、早ければ年内に調い、３者での協定が締結される見込みとのことでありました。

また、藻岩山スキー場の魅力アップにつながる様々な事業が計画されているとのことで、非常に期待が膨らむ話題であると思いますし、スキー学習で市内の小・中学生が多く利用するスキー場でもありますから、子どもたちにとっても明るいニュースかと思います。

着実に協議を進めていただき、よりよいスキー場を目指していただくことをお願いして、私からの質問を終わります。

●藤田稔人委員　ひそかにサッカーの好きな藤田でございます。今年度から北海道サッカー協会特任理事も拝命しておりますので、北海道のサッカー界のさらなる発展のために尽力していきたいと思っておりますし、スポーツ局の皆様方にもぜひともご協力を頂戴したいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

私からは、Ｊリーグ開幕前合宿の誘致についてお伺いさせていただきます。

先日の代表質問でも、市長から前向きな意気込みをいただいたところですが、今回は、より内容を掘り下げて質問させていただきます。

私は、今年の予算特別委員会において、Ｊリーグが2026－27シーズンから開催時期を８月から翌年５月までとする、いわゆる秋春制へ移行することを発表した件について質問させていただいております。

スポーツ局からは、北海道コンサドーレ札幌をはじめとしたＪリーグクラブや道内の競技団体からのヒアリング、また、北海道などとの意見交換を行い、必要な項目を整理しているとのご答弁でございました。

Ｊリーグ関係者は、来たるシーズン移行に向けて、関東以南のチームが、北海道や東北など冷涼な地域に所在する競技場や宿泊施設に関する情報収集を進めており、激しい誘致合戦が水面下で繰り広げられております。

札幌市としても、関係者からのヒアリングをいち早く進めて、戦略的に次の対策を打つべきと考えます。

そこで、質問ですが、Ｊリーグの開幕前合宿の誘致について、関係団体とのヒアリング状況がど

のようなものであるか、お伺いさせていただきます。

●中田推進担当部長　関係団体とのヒアリング状況についてお答えいたします。

まず、シーズン移行後における開幕直前の合宿地につきまして、道外の幾つかのＪリーグチームにヒアリングをしたところ、いずれも北海道もしくは東北といった冷涼な気候が見込まれる地域での合宿希望を持っており、北海道コンサドーレ札幌自身も、道内で他のＪチームが合宿することを望んでいることが分かりました。

また、北海道サッカー協会に対するヒアリングでは、合宿期間中に行われるチーム間の練習試合等を公開することによりまして、観戦する地域の子どもたちの競技力向上につながるほか、地域審判員のスキルアップも期待できることから、合宿誘致に対しては非常に前向きな反応を示しております。

北海道が道内の各市町村に対して行った合宿受入れに関する調査においては、地域によって競技施設や宿泊施設などの合宿の受入れ環境やその意向に差があるものの、新たな道内への誘客につながる好機であると認識しているということでございます。

●藤田稔人委員　Ｊリーグクラブの北海道、東北での合宿希望が多く見込まれており、また、道内競技団体の合宿受入れの意向が高いということについては、私が把握している情報とも合致しておりますし、この千載一遇の機会を絶対に逃してはいけないと考えております。

その一方で、北海道の調査では、地域によって合宿受入れ環境やその意向に温度差があるようで、道外からの新たな誘客につながる好機であることを周辺市町村ともしっかり共有していく必要があると思っておりますし、それを札幌市が率先して伝えていただきたいと思っております。

また、札幌市内の天然芝の競技場には限りがあり、より多くのＪリーグクラブの合宿誘致をするためには、近隣市町村における受入れ環境をしっかり把握した上で、課題の解決に向けた検討が必要であると考えております。

今年９月からは、札幌市においても、Ｊリーグクラブの多様なニーズや道内の市町村における合宿地として対応可能な環境がどのようになっているかなどの調査事業を開始したと聞いております。

そこで、質問ですが、札幌市として現在取り組んでいるＪリーグ開幕前合宿誘致に関する調査事業ではどのような調査を行っているのか、お伺いさせていただきます、

●中田推進担当部長　合宿誘致調査業務の概要についてお答えいたします。

まずは、Ｊリーグの全60チームに対しまして、合宿に必要な芝の状況や競技場の周辺環境のほか、宿泊施設に求められる諸室、設備、食事など、選手の合宿環境に対するニーズについて調査を行っております。

道内の自治体に対しては、合宿誘致の意向調査を北海道が既に行っておりますが、これに加えまして、各自治体で保有する競技場の環境と宿泊施設の有無を確認し、チームのニーズに合致した環境を備えた札幌近隣の市町村に対しましては、誘致に取り組む意向について調査を行います。

最後に、現行シーズンにおける合宿地であります九州、沖縄の各自治体に対しましては、合宿受入れによる経済波及効果のほか、市民とプロスポーツチームとの交流促進効果などについて調査を行っております。

これらの調査結果によりまして、札幌市及び近隣の市町村間で誘致のメリットを共有しつつ、合宿受入れの可能性を積極的に探ってまいりたいと考えております。

●藤田稔人委員　札幌市及び近隣市町村での合宿受入れの可能性を探るため、現在、多方面からの調査を進めていらっしゃるということでございました。

この件につきましては、Ｊクラブも既に動き出しており、複数のクラブが札幌市で合宿を行いた

い意向を持っていると聞いております。この千載一遇の機会を逃すことのないよう、札幌市における合宿受入れ条件をできる限り速やかにＪリーグクラブに明示すべきと考えております。

そこで、質問ですが、2026年度以降のＪリーグ開幕前合宿の受入れについて、札幌市の検討状況についてお伺いさせていただきます。

●中田推進担当部長　Ｊリーグ合宿受入れに関わる札幌市の検討状況についてお答えいたします。

さきに答弁申し上げましたＪリーグ各チームへのニーズ調査に先行いたしまして、幾つかのチーム及び関係団体へ合宿に必要な条件を聞き取りしたところでございます。

その結果、市有施設の天然芝サッカー競技場のうち、市民利用に与える影響を勘案しつつ、チームの求める芝のレベルに合致するのは、現状では白旗山競技場であったことから、当該施設を活用する方向で検討を進めております。

この後は、白旗山競技場への合宿受入れ条件をまとめたセールスシートを速やかに各チームに送付するとともに、さっぽろ連携中枢都市圏で情報共有するなど、近隣の市町村と連携して、この好機を逃がさぬよう合宿誘致を進めてまいります。

●藤田稔人委員　白旗山競技場を候補地として、各種受入れに係る条件整備を進め、セールスシートをＪクラブに提示するということでございましたので、必ず開幕前合宿を呼び込んでいただきたいと考えております。

最後に、石川副市長に伺います。

このたび、札幌市がＪリーグ開幕前合宿の誘致に乗り出したことは評価させていただきますが、このような機会はなかなか訪れるものではありませんので、絶対に逃してほしくないと思っておりますし、１チームで多く来ていただきたいと思っております。

さて、札幌は大変魅力的なまちであると思っておりますが、その魅力をさらに高める努力を惜しみなく続けていただきたいと思っております。

先日、決算特別委員会の経済観光局において、隣の山田一郎委員が質問した中で触れたのですが、誰もが知っている全国チェーンの食品製造企業が、札幌に強い興味を持っていながらも、規制が緩和されず、条件が合わずに進出を断念し、近隣市町村で工場を建設することになりました。

本市にとって企業誘致は大変重要な課題ですが、残念ながら、このように機会を逃していることも多々ある現状でございます。

このたびのＪリーグ開幕前合宿に関しても、先般、札幌のサッカー場を視察に来たＪクラブが、まだ芝生のグラウンドがないほかの市町村にキャンプを決めたという例があります。2026年の夏までに必ず芝生のグラウンドを整備するという熱意と誠意を持っての対応がＪクラブの担当者の心を動かしたのだと思っております。

札幌は大変恵まれており、札幌はいいねと先方からお声かけをいただいておりますが、多くの市町村は、市町村側から、何としてもうちのまちに来てほしいと懇願して誘致交渉をしていると思っております。

交渉事は、待ちの姿勢ではなく、このように積極的なアプローチをこちらからかけていくことが当然であると思っております。

先日の決算特別委員会の建設局におきまして、私は、モエレ沼公園陸上競技場の芝生の整備について質問し、できるだけ早く整備するとの答弁をいただきましたが、札幌市は、グラウンドを整備すれば、まだまだＪクラブの合宿が来ていただける状況にありますので、先ほど挙げたほかの市町村と同じように、スピード感を持った対応をお願いしたいと考えております。

先ほどの答弁にて白旗山競技場を挙げていただきましたが、ほかのグラウンドも使えないか、引き続きご検討いただきたいと思っておりますし、白旗山競技場につきましても、可能な限りクラブ側の要望を受け入れていただきたいと思っております。

そこで、石川副市長に質問ですが、このたびの

Ｊリーグ開幕前合宿の誘致にどのような姿勢で臨む覚悟なのか、また、Ｊクラブ側からの要望などに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。

●石川副市長　札幌市内及び札幌の近郊市町村を巻き込んでＪリーグの合宿を受け入れるということにつきましては、クラブチーム関係者の来札はもとより、ファンの皆さんも多くこの地に応援に来るという経済波及効果も見込まれますし、また、北海道、札幌におけるサッカーの競技力の向上にもつながるものだというふうに認識しております。

さきの代表質問で市長からご答弁を申し上げましたとおり、今回のＪリーグの年間スケジュールの変更に伴う夏場の合宿を涼しい北海道・札幌で受け入れることができそうだというこの機会を大きなチャンスと捉えて、積極的に誘致に当たっていきたいと思います。

競技施設の様々な要望につきましては、先ほど部長からも答弁させていただいたとおり、これからクラブチームの様々な要望を聞き取って、良好な環境整備に努めていきたい、このように思っています。

●藤田稔人委員　大きなチャンスだと思って積極的に取り組んでいくことと併せて、競技場につきましても、しっかりと対応いただきたいと思っておりますので、ぜひよろしくお願いいたします。

Ｊリーグの合宿は、ただいま副市長からもご答弁があったとおり、北海道サッカーの競技力向上につながるのはもちろんのこと、子どもたちがトップで活躍する選手と交流し、夢や希望を大きく膨らますことのできる機会ですし、さらには地域への経済波及効果も高く見込まれております。

Ｊリーグ合宿においては、複数チームが同時期に同じ地域で合宿し、練習試合などの日程も組み込むことができる環境が合宿地としての魅力となります。また、その後、８月には、日本クラブユースサッカー選手権などの全国大会の合宿受入れもありますから、天然芝のグラウンドが必要となっております。

札幌市は、白旗山競技場のほかに使用できる芝生のグラウンドの整備に努めるとともに、札幌市が中心となって、周辺市町村と連携を取りながら、ぜひともＪリーグ開幕前合宿の誘致に向けて、できるだけ早く取組を進めていただきたいと考えております。

いずれにせよ、2026年の夏まで２年を切り、Ｊクラブはどこも今すぐにでも合宿地を決定したいわけですから、この件につきましては、第４回定例会の代表質問でも再度取り上げさせていただき、そのときには、石川副市長から、満面の笑みで、札幌にどこどこのクラブが合宿に来るとぜひご答弁いただきたいと考えております。引き続きのご対応をよろしく願いします。

●脇元繁之委員　私からは、藻岩山スキー場の観光拠点としての取組について、また、観光・ＭＩＣＥ部門とスポーツ局の統合について、２点お伺いをさせていただきます。

その前に、山田一郎委員からも先ほどプレミストドームの経営問題に関する質疑がありましたけれども、私からも、プレミストドーム、株式会社札幌ドーム収支計画についてお話をさせていただきたいと思います。

旧札幌ドームに大和ハウスプレミストドームというネーミングライツが冠として付され、株式会社札幌ドームの経営によい効果をもたらすのではないかと歓迎しているところであります。

このネーミングライツは、募集に当たり、希望価格年２億5,000万円以上を提示し、大和ハウス工業と４年間の契約締結に至ったものの、報道では年２億5,000万円ほどとは報じられておりますが、金額は両者の取決めで非公表であります。

民民間の契約なので金額は言えないとのことですが、このネーミングライツ決定を受けて、株式会社札幌ドームでは今後５年間の収支計画を改めて示したいとしております。

プレミストドームは、札幌市の施設でありますが

し、その管理運営を行っている株式会社札幌ドームは、資本金10億円のうち55％を札幌市が出資している市の出資団体であります。

資本金の拠出に当たっては、その原資が税金で、議会の議決も得ているわけでありますから、議会もその経営に関与することができます。ですから、これまで株式会社札幌ドームの収支計画については、市議会の場や市民にもきちんと公表されてきたわけであります。

したがいまして、これは経済観光委員会などの場でも議論されてきたところでありますが、ネーミングライツの契約額が非公表のままで収支計画が示されても、その数字が果たして信用の置けるものなのかどうかも疑わしいものとなるわけであります。市民への説明責任を果たすという観点から、ネーミングライツの契約額も公表した上での収支計画を示すべきだと思います。

この点については、収支計画案が出されてきた段階で改めて質疑をさせていただきたいと申し上げた上で、本題の質問に入りたいと思います。

それでは、藻岩山スキー場の観光拠点としての取組についてお伺いします。

先ほど、山田一郎委員からも藻岩山スキー場の在り方検討調査費について質問がありましたが、私からも質問をさせていただきたいと思います。

藻岩山スキー場の事業予定者からは、市民に親しまれる市民スキー場、そして、インバウンドに向けた観光拠点としての取組などについて提案があったとのことであります。

藻岩山スキー場は、都心からも僅かな時間でたどり着ける好立地のスキー場であることに加え、展望台やロープウエー、登山、夜景などの観光資源にあふれた藻岩山に位置しているところで、冬場だけでなく、四季を通じた観光スポットとなり得る、ポテンシャルを秘めたスキー場であると考えております。

そのようなスキー場であるからこそ、私どもは先週の18日、秋元市長に提出した政策要望において、市と事業者が一体となって、駐車場の整備をはじめ、観光客用案内標識や道路標識の設置など、多くの人を呼び込むためのハード・ソフト両面の工夫を求めていたところであります。

そこで、お伺いいたします。

今後、事業予定者が藻岩山スキー場の再整備に向けた本格的な取組を進めていくことになると思いますが、藻岩山スキー場を、単なるスキー場としてだけではなく、観光拠点として発展させていくに当たり、札幌市としてどのような立場でどう取り組んでいくおつもりか、お伺いいたします。

●金谷スポーツ部長　　藻岩山スキー場の観光拠点としての取組についてお答えいたします。

藻岩山スキー場につきましては、スノーリゾートシティＳＡＰＰＯＲＯ推進戦略において、観光とスキーの一体的な提供といった役割が期待されていることから、藻岩山スキー場に参入する事業者に対して、観光拠点としてのコンセプトを求めたところであります。

事業予定者からは、観光拠点に向けた取組として、展望台、ロープウエーと連動した観光プランの開発のほか、グリーンシーズンにおける各種イベントの開催やスポーツ施設としての活用など、１年を通じた魅力づくりの提案を頂いたところでございます。

生まれ変わった藻岩山スキー場が、展望台、ロープウエーを運営する株式会社札幌振興公社とも連携し、藻岩山全体がこれまで以上に市民、観光客に愛される場所となるよう、札幌市としても取り組んでまいります。

●脇元繁之委員　　ぜひこれからの藻岩山のスキー場、スキー場だけではなくて、四季折々、様々な魅力発信ができるような施設にしていただきたいと、そんなふうにお願いしたいと思います。

以前は、藻岩山に遊園地もあったということでもあります。藻岩山は、本当に札幌市民に親しまれる場所ですから、事業者だけではなくて、市民の要望等もしっかり受けて、札幌市も大きく協力をしていただきたい、そんなふうにお願いすると

ころであります。

続きまして、観光・ＭＩＣＥ部門とスポーツ局の統合について、石川副市長にご質問させていただきたいと思います。

かつて、上田文雄市長時代に、観光文化局が新設され、観光、文化、スポーツに関する施策が一元的に展開されておりました。その後、冬季オリンピック・パラリンピックの招致などを目指して、スポーツ局が新設され現在に至っておりますけれども、昨年末のオリンピック・パラリンピック招致からの撤退によって、本年４月には招致推進部が廃止され、部長職は３人いるものの、スポーツ局は実質１局１部体制となっているところであります。

そこで、改めてスポーツ局の事務事業を見てみますと、先ほど質問した藻岩山スキー場の再整備に当たりましては、当該スキー場を、冬場だけではなく、オフシーズンには観光スポットとしても活用できないかという考えもあるわけであります。

その一方で、経済観光局観光・ＭＩＣＥ部門の本年度予算に、観光閑散期の需要創出のため5,000万円の補助金が新たに計上されておりますので、具体的にどのような事業を対象としているのかと尋ねたところ、音楽や食、スポーツなどの大規模なものを想定しているとのことでありました。

そしてまた、ウインタースポーツの国際大会は、観光閑散期の集客力アップに寄与するので、スポーツ局とも連携しながら、観戦客のおもてなしの向上に努め、ＰＲ効果や観光でもよい方向につなげたいとのことでありました。

ことほどさように、今の札幌市政において、観光とスポーツはなかなか切り離せない、むしろ密接な関係があるのに、日常、この両部門の職員と話をしていると、それはスポーツ局の所管ですとか、それは観光部門の担当ですと、縦割りになっているのではないかと思うことが多々あります。これは実にもったいないことで、お互いにうまく連携すれば、札幌市としても観光、スポーツに関する施策を内外に強く打ち出していけるのではないかと思っております。

そこで、今日は、スポーツ局の事務事業に係る令和５年度決算を踏まえた委員会審議の場でありますけれども、先日の経済観光局関連の審議も踏まえつつ、二つの局を所管している石川副市長にあえてお伺いいたします。

札幌市の機構や組織をどのように編成するかは、市長の権限であり、私のような議員がああしろ、こうしろと言える立場でないことは重々承知しておりますが、私が述べたことも踏まえて、観光部門とスポーツ部門の統合ということについて石川副市長はどのようにお考えか、率直なところをお聞かせ願いたいと思います。

●石川副市長　　スポーツ部門と観光部門の統合というお話でしたが、2016年、秋元市政になり、スポーツによるまちづくりというコンセプトを打ち出して、スポーツ局という独立した局として、この事業スタイルになってきたわけです。

その後のスポーツによるまちづくりでは、委員のご指摘のとおり、確かに藻岩山スキー場の関係などにおいては、観光とスポーツというのは近いものがあろうかと思います。一方で、今のスポーツ推進計画の基本に流れているのは、市民がスポーツをして健康維持をしていくという、いわゆるウェルネスの分野が重くなってきておりますし、先ほども議論がありましたとおり、障がい者スポーツのようなユニバーサルの部分についてもスポーツ局は関わらなければならないところがあります。

さらには、各区でつくっていただいている体育振興会という地域コミュニティーの中にもスポーツ行政は入っていくということで、スポーツ行政は様々な幅広い分野との連携が不可欠な組織だというふうに考えています。

したがいまして、先ほどのテーマの藻岩山の関連については、観光もスポーツも私が所管しておりますので、こういうところについては、とにか

く連携を強化していく、プロジェクト体制で進めていくということで、今後とも漏れがないように進めていきたい、このように考えております。

●脇元繁之委員　僕も２年前まで一般人でしたけれども、縦割りというのが非常に気になるということを、この２年間、感じているところであります。

今お話しいただいたとおり、確かにスポーツはいろいろなところに関わってくると思います。今日の北海道新聞をご覧になったと思いますけれども、北広島ボールパークで、新球場効果で市民税が増えたとか、固定資産税も増えたとか、都市計画税が増えたという記事がありましたが、スポーツがまちづくりに多く関与していると感じているところであります。

ただ、政令市の状況を見ると、横浜市は、にぎわいスポーツ文化局の中に観光・ＭＩＣＥ部門とスポーツ部門を設けています。また、都市の規模は違いますけれども、道内の旭川市、千歳市では、共に観光スポーツ部を設けて、観光とスポーツに関する施策の一元化に取り組んでおります。

このような状況も見据えた上で、札幌市においても、スポーツ局が縮小されたこの機会を捉えて、観光部門とスポーツ部門の統合による施策の強化を検討していただくよう要望して、私の質問を終わります。

●丸岡守幸委員長　以上で、第２項　市民生活費のうちスポーツ局関係分の質疑を終了いたします。

以上で、本日の質疑を終了いたします。

次回の委員会ですが、10月25日金曜日午後１時から、都市局関係の質疑を行いますので、定刻までにご参集ください。

本日は、これをもちまして散会いたします。

散　会　午後３時36分