

東京都知事 小池百合子 殿

2016年9月26日
日本共産党東京都議会議員団

海の森水上競技場計画の重大な問題点

—仮設での彩湖利用の提案—

膨張するオリンピック経費の縮減・適正化をはかるうえで、組織委員会経費の見直しとともに、何よりもまず東京都が責任を負う都立競技施設の見直しは緊急の課題です。

小池知事は、オリンピック・パラリンピック調査チームで、競技施設の場所、規模、予算等の妥当性や変更の可能性を調査するとしていますが、具体的にどう対応するかが問われています。

日本共産党都議団は8月30日「五輪費用の削減と透明化にむけた提言」を知事に提出しましたが、ボート・カヌー関係者や都民からも見直しの声があがっている海の森水上競技場計画について、全面的な検討が急がれています。

そこであらためて、海の森水上競技場計画の重大な問題点を指摘するとともに、なぜ彩湖（埼玉県戸田市）を仮設施設として利用することがふさわしいのか、日本共産党都議団としてのこれまでの調査を踏まえ以下提案します。

問題点 1 水上競技場としては最悪の立地 491億円を投入しても、公平で安全なレース環境の保証はない

○最悪の立地での整備計画強行が整備費7倍の原因

海の森水上競技場は、海上のコースで、海からの強い風、潮の干満、波の影響が大きな問題となります。強い風が常時吹く立地であることは、2基の風力発電機が設置されていることでも明らかです。

そもそも海上にボート、カヌーの競技場を設置することは、リオ五輪、ロンドン五輪はもちろん近年の五輪ではありませんでした（資料1）。

さらに計画地は、海底の地盤が深さ数10mにわたって軟弱地盤であることが、立候補ファイル提出後のボーリング調査で明らかになりました（資料2）。

こうした立地条件は、都も、「工事期間、難易度、コスト面どれも大変厳しい状況である」と認めざるをえませんでした。（資料3）

競技場は、水位を保ち波浪を抑えるためにコースの東西の軟弱地盤の上に強固な：締切提を設置し、かつ水質悪化を防止するために巨大な揚排水ポンプ2基を設置することになりました。(資料4)

整備費が、立候補ファイル時の69億円から491億円へと7倍に膨らんだのは、計画地がボート・カヌー水上競技場としては最悪な場所であるにもかかわらず、「ここでやるしかない」と、都が現計画地に固執した結果です。

○それでも公平で安全なレースの保証はない

こうして491億円も投入しても、公平で安全なレースの保証はありません。

風対策では、コース南側に沿って部分的に防風木を設けるとしてはいますが、防風効果は、コース全体の4分の1にしか及ばないと、都は都議会答弁で認めています。(資料5)

波対策では、コースの護岸が垂直のコンクリート構造のために波の跳ね返りは避けられません。消波装置を設置することですが、それで解決するものではありません。

○風、波対策について国際カヌー連盟の同意が得られていない

日本共産党都議団は9月23日に国際カヌー連盟トゥルーソン事務局長に電話で問合せをしました。同氏は、風対策について「一部だけ木を植えても効果がない」、風対策について「同意していない」。波対策についても、都の提案する消波装置は「壁への波の対策にはならない」と語りました。(資料6)

また、海底が軟弱地盤で固い支持層が深いにもかかわらず、締め切り提を支える杭は支持層にとどかない設計になっています。堤の上部は道路として競技車輛などを通行させる予定であり、構造の安全性が問われます。

問題点2 高額な維持管理費で大会後も都民負担の危険 ——いまだに収支計画を示せず

○五輪後の利用では、艇庫をおいて常時練習するボート部の見通しなし

都は五輪後には年間30回の大会が見込めるとしてはいますが、海の森水上競技場に艇庫をもうけ恒常的な練習場として利用する意向を表明しているボート・カヌークラブはなく、利用の見込みは不透明です。

五輪後の利用計画の見通しが不明確なまま、建設を強行することは許されません。

○水門、ポンプの稼働で電気代、人件費など莫大な維持管理費が

現計画では、水質維持のためのポンプ2機の稼働などの電気代や艇庫や宿泊施設管理、水門管理のための人件費など日常的な維持管理が膨れることは必至です。例えば競技場内の水の2割を入れ替えるには、2機のポンプを22時間稼働させなければなりません。

○いまだに五輪後の維持管理費、収支計画は示せず

都はいまだに、五輪後の施設の維持管理費及び収支計画を示すことができません。維持管理費の負担を押しつけられるのは都民です。都立競技施設は、ふさわしい利用見込みや収支計画を示せない場合には、整備を強行すべきではありません。

問題点3 入札は1グループのみ、落札率が99・999% ——「出来レースの疑い」が濃厚

海の森水上競技場整備工事（設計・施工一括発注）の入札は、今年1月に行われ、大成・東洋・水ing・日立造船異業種特定建設共同企業体が落札しました。入札は1グループのみでした。しかも落札率は99・999%という異常な結果でした。

都は、技術提案と工事価格を総合評価し、評価値の最も高い者を決定したと説明していますが、大成グループは入札額が予定価格よりわずか31万円安いだけでした。しかも技術点は60満点にたいし36点しか評価されませんでした。それでも1社入札であるために大成グループが落札するという結果は、到底公正な決定とはいえません。（資料7）

公正取引委員会も、「不自然な入札結果」として、「1者入札や同業者による長期継続受注、落札率100%案件」をあげており、この基準に照らしても明らかに「不自然な入札」です。識者から「官製談合の疑い」「出来レースの疑惑」との声があがるのも当然であり、このまま契約を執行すべきではありません。知事として、談合の有無も含め、入札の経過を全面的に調査すべきです。

提 案 彩湖の仮設競技場としての利用を早急に調査検討すること

アスリートにより良いレース環境を保障し、かつ整備費を大幅縮減するため

に、以下の理由から彩湖に仮設競技場を整備しボート、カヌー会場とすることを提案します。知事として早急に現地視察を含め調査、検討することを求めます。

- ① ボートやカヌークラブ、競技選手からも彩湖は静穏な環境にあり、傾斜護岸で波の跳ね返りもなく、レースに最適だとの声があがっています。都との協議の中でも国内外の競技団体からも「彩湖を見ていただいたがあれがフラットウオーター」（日本カヌー連盟）、「彩湖もすばらしいが、我々は十分な情報をもっていない」（国際ボート連盟）、などの発言があがりました（資料 8）。
- ② 彩湖の湖面を最大限活用してコースをとり、競技施設を仮設とすれば、海の森水上競技場より大幅に整備費を縮減できます。埼玉県ボート協会は、整備費は 50 億円と試算しています。
- ③ 彩湖は荒川の調節池ですが、日本共産党都議団が訪問し利用の可能性について質問したのにたいし、国土交通省荒川上流河川事務所の責任者は、利用者などの合意ができれば可能だと回答しています。また、戸田市長は彩湖での競技を要望してきました。政府が開催国として協力するなら、彩湖利用は可能です。

以上

海の森水上競技場の整備費について

● 起工時点（～H27）での整備費 309億円（税込）

海の森水上競技場整備工事（DB） 249億円＝予定価格

既設揚陸施設撤去・移設工事 40億円

調査・設計費 20億円

● 今後（H28～）措置する経費 92億円（税込）【想定】

I F等と協議中の施設 60億円

工事中のセキュリティへの対応費 20億円

大会後の改修工事費 12億円

● 今後、追加工事等が生じた場合の対応費 90億円（税込）【想定】

合計 491億円（税込）

■2015年11月9日 オリンピック・パラリンピック等推進対策特別委員会

○吉田委員 …次に、整備費についてお伺いたします。

きょうも示されましたが、諮問会議に提出した資料では、今後、追加工事への対応費用として九十億円を海の森水上競技場計画では示しています。

しかし、アクアティクスセンターの追加工事の対応費は三十億円、有明アリーナの追加工事の対応費は十五億円ですね。なぜ海の森水上競技場だけが九十億円もの今後の対応費が突出しているのか。

四百九十一億円という総額を変えないために、単純に差額を残したのか、それとも、非常に軟弱な地盤対策のために、追加工事として増額が、一般論ではなく十分見込まれるということなのか。

もし追加工事が本当に予測されるならば、具体的により精査して、こういう形で置くのではなく、本体工事費として置くべきではありませんか。いかがでしょうか。

○花井オリンピック・パラリンピック準備局施設輸送担当部長 基本設計を進めていく中で、例えば締め切り堤につきましては、経済性も考慮した比較検討を踏まえまして、構造の見直しを行うなど、コスト縮減に努めつつ、追加工事等が生じた場合の対応費を確保いたしました。

締め切り堤のような海上工事は、一般的に、施工段階で設計時に想定した地盤条件や施工条件などと相違が生じた場合、施工方法の変更やくい形式の変更などが必要となり、追加工事等が生じる場合があります。

これらが生じた場合でも、予定しております整備費の範囲内で対応できますよう、追加工事等が生じた場合の対応費として計上してございます。

○吉田委員 こういう工事の場合には、そういういわば不測の事態があつて、追加工事費がかさむんだという趣旨のご答弁だと思うんですね。

それだったら、先ほどまでの、支持地盤、支持層まで入っていなくて、摩擦ぐいで十分なんだ、安全なんだという、基本設計の経過の中でそういうことが得られたんだということは、必ずしも強く強調できないんじゃないですか。そういう危険性をはらんでいるということは。

それだったら、私は、徹底的に調査をして、この工法で大丈夫なのか、さらに精密な調査と検討こそ求められるべきだということを強調しておきたいというふうに思います。

海の森水上競技場 施設整備費の区分について

区分の考え方		工種	(億円)
①	<p>オリンピックのボート・カヌー(スプリント)競技大会を開催運営するために必要な施設整備費</p> <p>【例】 観客席、運営諸室、艇庫、消波装置、スタートポンツーン等</p>	建物 観客席等 付帯施設	98
②	<p>オリンピックのボート・カヌー(スプリント)競技としても必要であるが、海の森公園と連携して同地域の多目的な後利用※を行うための施設整備費</p> <p>※ ボート、カヌー、ドラゴンボート、レクリエーション、水上コンサート、水辺遊覧など水辺に親しむための多目的な利用</p> <p>【例】 締切堤（郡民が水に親しめる静穏な水面で一定の水位を確保、水路の南北を繋ぐ通路）、ポンツーン、大会後の施設改修費等</p>	締切工 大会後の施設改修	267
③	<p>本来、海の森公園の一部として整備する予定であった施設整備費</p> <p>【例】 外構舗装、場内通路、芝舗装、植栽等</p>	外構等	18
④	<p>オリンピックの会場整備に合わせて、施設の移設・更新を行うための施設整備費</p> <p>【例】 ごみ場陸施設の移設・更新</p>	支障物工	108

オリンピック経費

大会時に競技運営のために使用される部分で、大会後も主に競技で利用される施設

レガシー経費

大会後に多様な水上スポーツの他、レジャーやイベントなど、広く一般都民に利用される部分で将来の海の森エリアの賑わいにつながる長期的な投資
(大会時には全体として競技会で活用)

計 491



6. (参考2)

過去の整備費の試算の例

	海の森	宮城長沼	戸田彩湖	長良川
既存ポートコース	無	有	無	有
恒久設備	491億円	50億円	202億円	24億円
仮設備	28億円	301億円	356億円	328億円
仮設備のうち 観客席・外構・ 仮栈橋* 等	協議中	173億円	184億円	180億円
合計	519億円	351億円	558億円	352億円

*費用見積の大部分が観客席・カメラレーン設置等のための仮栈橋工事
(140億円=350万円/m x 2000m x 2)

会場整備費の内訳 (試算)

	①海の森水上競技場				②長沼				③彩湖				④長良川			
	整備費(諸経費込) [億円]				整備費(諸経費込) [億円]				整備費(諸経費込) [億円]				整備費(諸経費込) [億円]			
	合計	恒設	仮設		合計	恒設	仮設		合計	恒設	仮設		合計	恒設	仮設	
建物	17	17			26	16	10		25	0	25		17	0	17	
観客席・外構	44	44			173	0	173		184	0	184		180	0	180	
付帯施設	34	34			1	0	1		8	0	8		2	0	2	
護岸工、掘削工、締切工	138	138			0	0	0		58	58	0		0	0	0	
建設物価の上昇(13%)	6	6			26	2	24		36	8	28		26	0	26	
本体工事費(税5%込)	271	251	20 ※1		236	18	218		326	69	257		237	0	237	
周辺整備費	67	67	0		0	0	0		55	55	0		0	0	0	
支障物工、用地費	7	7	0		7	7	0		7	7	0		7	7	0	
インフラ	9	9	0		9	9	0		9	9	0		9	9	0	
大会後公園整備費	86	86	0		16	16	0		74	74	0		16	16	0	
周辺整備費(税5%込)	19	19	0		2	2	0		2	2	0		2	2	0	
調査・設計費委託費(税5%込)	376	356	20		254	36	218		402	145	257		255	18	237	
基本工事費(税5%込)	97	91	6		65	9	56		105	38	67		65	4	61	
建設物価の上昇(年12.3%×2年)	22	21	1		15	2	13		25	9	16		15	1	14	
工事中のセキュリティ経費	24	23	1		17	3	14		27	10	17		17	1	16	
消費税増(5%⇒10%)																

※1 海の森水上競技場の恒設整備費は再検討後(平成26年12月)の試算、仮設本体工事費は立候補ファイルから引用

※2 長沼と長良川は、その他選手村の分村整備費が必要

国際ボート連盟 2015 ルールブックより

FISA 2015 RULE BOOK

APPENDIX 4 – Bye-Laws to Rules 42 to 44 Regatta Courses

2. 3. Width of Water 水路の幅 (抜粋)

The ideal recommended width of the course for a World Rowing Championship, Olympic and Paralympic regatta and World Rowing Cup regatta shall be at least 162 m i.e. $27\text{ m} + (8\text{ lanes} \times 13.5\text{ each}) + 27\text{ m} = 162\text{ m}$. This width allows for traffic movements beside the course and for TV coverage from the water where there is no suitable TV road.

世界ボート選手権、オリンピック・パラリンピック・ボートレース競技会、ワールド・ローイングカップ・レガッタで推奨される理想的な幅は、少なくとも 162m である。すなわち、 $27\text{m} + (8\text{レーン} \times 13.5\text{m}) + 27\text{m} = 162\text{m}$ 。この幅は、コース脇の回送と、地上にテレビ用道路がない場合に、水上からのテレビ取材を可能にする。

APPENDIX 4

BYE-LAWS TO RULES 42 TO 44 – REGATTA COURSES

1. FISA Manual for Rowing Championships

In addition to conforming to the Rules of Racing and related Bye-laws, a regatta course and all its technical equipment must also comply with the specifications and descriptions given in the latest edition of "The FISA Manual for Rowing Championships".

2. Stretches of water

2.1. General

A standard international course shall be straight and shall not have less than 6 racing lanes. It shall provide fair and equal racing conditions for six crews. For a course constructed after February 2001, there must be a minimum of eight racing lanes. In addition to the 6 racing lanes there must be sufficient water width available to allow crews to get to the start, to warm up and to cool down safely.

For a World Rowing Championship, Olympic and Paralympic regatta and World Rowing Cup regatta, it is recommended to have a minimum of 8 racing lanes available, plus sufficient water width on both sides of the course to allow for both safe traffic patterns and for moving lanes in case of unequal conditions.

2.2. Length of Water

The minimum length of water necessary to contain the standard international course is 2,120 m. For a course for Masters the minimum length is 1,150 m.

2.3. Width of Water

The standard international course shall be at least 108 m wide i.e. $13.5\text{ m} + (6\text{ lanes} \times 13.5\text{ m each}) + 13.5\text{ m} = 108\text{ m}$.

The minimum recommended width of the course for a World Rowing Championship, Olympic and Paralympic regatta and World Rowing Cup regatta shall be at least 135 m i.e. $13.5\text{ m} + (8\text{ lanes} \times 13.5\text{ m each}) + 13.5\text{ m} = 135\text{ m}$. This width is a minimum and is only acceptable if a low level TV road is provided alongside the full length of the course.

The ideal recommended width of the course for a World Rowing Championship, Olympic and Paralympic regatta and World Rowing Cup regatta shall be at least 162 m i.e. 27 m + (8 lanes x 13.5 each) + 27 m = 162 m. This width allows for traffic movements beside the course and for TV coverage from the water where there is no suitable TV road.

2.4. Depth of Water

For a standard international course the depth of water must be at least 3 metres throughout all racing lanes at the shallowest point if the depth over the course is unequal. However, it is recommended that a course should have a minimum depth of 3.5 metres.

A number of old, artificial courses were constructed with an even depth of 2 metres. As long as they remain with an equal depth at all points on the course then they can still be accepted as a standard international course.

2.5. Local Conditions

The course must be sheltered from wind as far as possible. If not, there should be no natural or artificial obstacles (such as woods, buildings, structures) in the immediate neighbourhood of the course which might cause unequal conditions on the water.

On a standard international course there should be no stream. Any stream existing should be so slight as not to give rise to unequal conditions on the different lanes. The running of the race must not be influenced by natural or artificial waves. The banks must be so designed as to absorb and not to reflect waves.

2.6. Plan

A plan showing the location of the course, the length and the number of lanes and the layout of the technical installations must be included in the advance programme.

3. Technical Installations – Category A

3.1. Start zone

3.1.1. Start Pontoons

The bows of each boat shall be aligned on the start line. This requires the use of start pontoons which may be moved forwards or backwards in order to allow for boats of different lengths.