

令和7年9月市議会 建設水道委員会資料

第89号議案 令和7年度長崎市一般会計補正予算（第3号）

[2款 総務費 1項 総務管理費]

23目 諸費

国・県支出金等返還金

都市計画費返還金

・・・2～7

[8款 土木費 5項 都市計画費]

3目 街路事業費

繰越明許費補正

・・・8～35

【補助】都市構造再編事業費 長崎駅東通り線

【単独】都市計画街路整備事業費 長崎駅東通り線

まちづくり部
令和7年9月

予算説明書					事業名	補正額
ページ	款	項	目	番号		
24～25	2 総務費	1 総務管理費	23 諸費	2-1	都市計画費返還金	千円 267,595

1 補正の理由

長崎スタジアムシティの施設整備費に対して令和4年度から令和6年度に社会資本整備総合交付金や企業版ふるさと納税寄附金を活用して国、県、市一体となって支援していたが、事業者の確定申告により消費税及び地方消費税の仕入控除税額の返還が生じたため、事業者からの返還金を財源として、国及び県へ返還するもの。

2 事業者から市への返還額

事業者からの市への返還額

返還額	382,278千円	補正対象
うち国返還額	191,140千円	
うち県返還額	76,455千円	
うち市返還額	114,683千円 (企業版ふるさと納税基金に積立)	

3 優良建築物等整備事業の各年度の支出額

(単位：億円)

区分	合計				R4				R5				R6			
	国	県	市		国	県	市		国	県	市		国	県	市	
補助金額	42.0	21.0	8.4	12.6	5.3	2.6	1.1	1.6	33.1	16.6	6.6	9.9	3.6	1.8	0.7	1.1
消費税額	3.8	1.9	0.8	1.1	0.5	0.2	0.1	0.2	3.0	1.6	0.6	0.8	0.3	0.1	0.1	0.1

4 補正の内容

補正額 267,595千円
 うち国返還額 191,140千円
 うち県返還額 76,455千円

5 財源内訳

区分	事業費	財 源 内 訳				
		国庫支出金	県支出金	地方債	その他※	一般財源
補正前の額	千円 0	千円 -	千円 -	千円 -	千円 -	千円 -
補正額	千円 267,595	千円 -	千円 -	千円 -	千円 267,595	千円 -
補正後の額	千円 267,595	千円 -	千円 -	千円 -	千円 267,595	千円 -

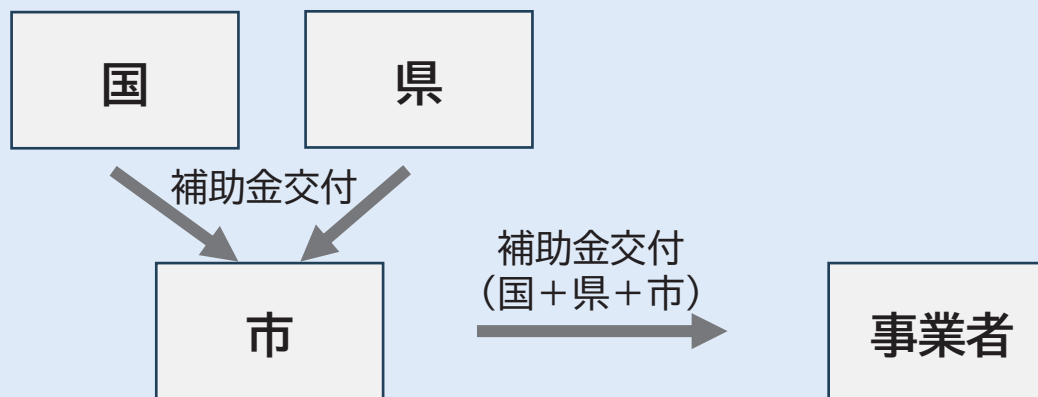
※消費税等仕入控除税額返還金

6 補助金の交付及び返還

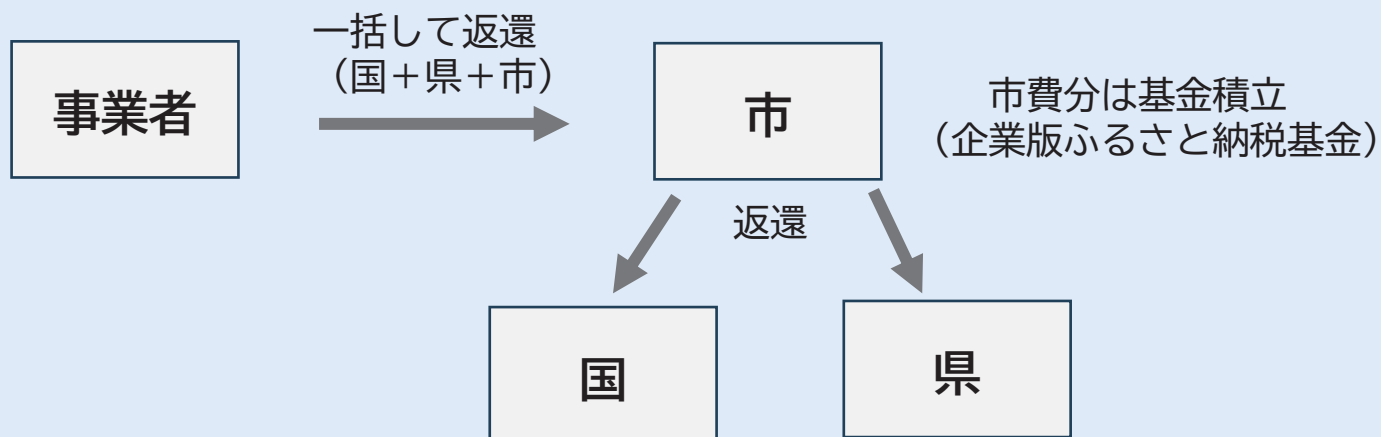
(1) 制度の説明

市の補助金は事業者へ直接交付（直接補助）するが、国及び県の補助金は市を経由して事業者に交付（間接補助）される。したがって、補助金の返還が生じた場合は、事業者が市に一括して返還し、市が国及び県に返還する。

(2) 交付の流れ



(3) 返還の流れ

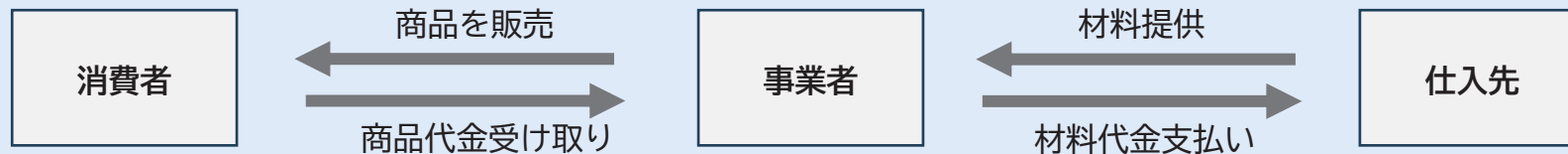


7 仕入に係る消費税額の控除の概要

※金額は例示

(1) 制度の説明

事業者は商品販売時に受け取った消費税について、材料の仕入れ時に支払った消費税を差し引いた額で国に納めることができる。



商品代金	12,000千円
消費税	1,200千円

材料代金	12,000千円
うち補助金	8,000千円
消費税	1,200千円
うち補助金	800千円



1 優良建築物等整備事業による支援内容

(1) 概要

市街地の環境の整備改善、良好な市街地住宅の供給、防災拠点の整備等に資するため、日常的に開放された市街地における公衆の円滑な通行の確保に資する敷地内の公共的通路等の整備等を伴う建築物等に対し、補助するもの。

(2) 補助支援の理由

長崎スタジアムシティプロジェクトは、スタジアムとアリーナを中心に、スポーツやコンサートなどによる新たな楽しみの場の創出と雇用を生み、都市の魅力向上と若者を中心とした人口流出の抑制や交流人口の拡大に繋がり、長崎市が抱える課題解決に大きく貢献するものである。

また、試合時を除きスタジアムを原則市民に一般開放する計画（通常のスタジアムはコンコースのみの開放）であり日常時には憩いの空間としての利用ができるほか、災害時には一時避難場所としての利用を予定するなど、市民サービスの向上に貢献する事業でもある。

(3) 補助率

補助対象額に対して、国1/3、地方公共団体1/3、事業者1/3

(4) 全体の補助金額

補助対象額：約63億円（国1/3、地方1/3、事業者1/3）

補助金額：約42億円（国と地方の負担額の合計 補助対象額×2/3）

国（補助対象額の1/3）：約21.0億円

県（補助対象額の1/3×2/5）：約 8.4億円

市（補助対象額の1/3×3/5）：約12.6億円

(5) 補助対象

- ア 調査設計計画費
- イ 共同施設整備費（空地等の整備、共用通行部分など）

(6) 共同施設整備費の対象施設：人工地盤（通路）、商業・オフィスの共用スペース、附置義務駐車場の一部、など

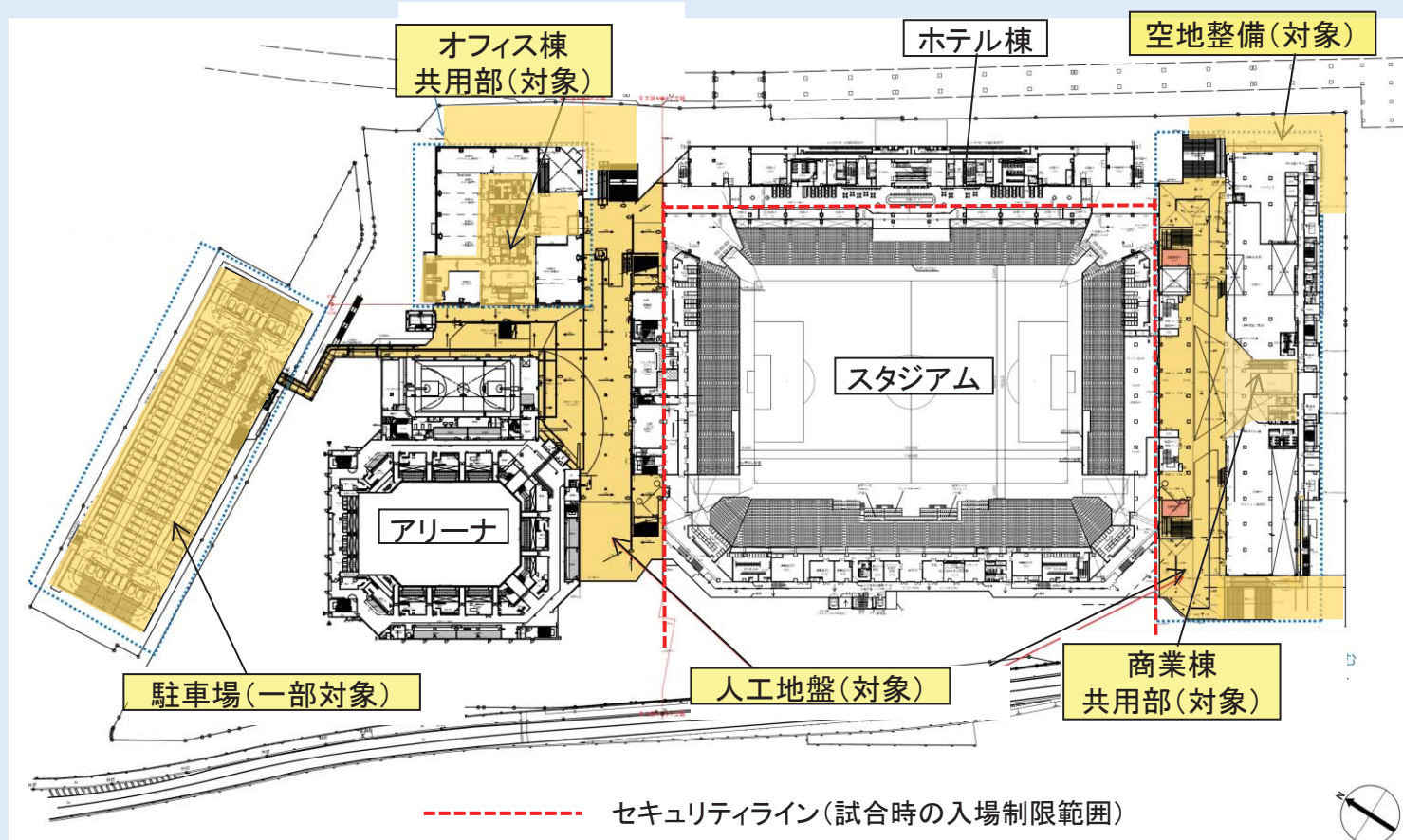


図1 補助対象施設 平面図

8款 土木費 5項 都市計画費 3目 街路事業費

繰越明許費補正

【補助】都市構造再編事業費 長崎駅東通り線

【単独】都市計画街路整備事業費 長崎駅東通り線

1 令和7年6月市議会における申入れに対する対応状況

【参考】

令和7年6月市議会

第76号議案 工事の請負契約の一部変更について

長崎駅東通り線橋梁架替工事

1 令和7年6月市議会における申入れに対する対応状況

(1) 申入れ時の指摘事項

1	調査・設計業務及び工事の施行にあたっては、地域の実情を勘案しながら進めること。埋立地という地歴も踏まえ、設計の段階でもっと多くのボーリング調査をすべきではなかったのか。また、今回の増額に係る財源も示すべきである。
2	迂回路部分については、橋梁の基礎がそのまま地中に残るのであれば、その上部を付加価値のある活用ができないか検討すべきである。
3	今回の事案を今後の技術職員の育成につなげてほしい。過去の失敗事例などを蓄積し、職員に伝える研修体制はあるのか。

(2) 対応状況

1	調査・設計業務及び工事の施行にあたっては、地域の実情を勘案しながら進めること。埋立地という地歴も踏まえ、設計の段階でもっと多くのボーリング調査をすべきではなかったのか。また、今回の増額に係る財源も示すべきである。
---	--

これまでの経過

- 橋梁設計において実施したボーリング調査は、支持地盤の確認を目的としたものであり、その実施にあたっては、道路橋示方書及び地質調査要領といった国が定めた技術基準に基づき、調査箇所や箇所数を設定し実施した。
- 当該地付近は今から120年以上前の明治後期に埋め立てられ、馬込川付近は運河として利用され、長崎駅東通り線に沿う形で鉄道や路面電車の軌道が走るなど、過去に様々な使われ方がされてきた経緯がある。しかしながら、設計時に実施したボーリング調査においては、地中残存物は確認されなかった。
- 工事契約後、矢板の打設にあたり、近接工事（連続立体交差事業）の経験を有する施工者側から迂回路側での追加ボーリング調査の提案がなされ、市と設計者を含めた3者で協議した結果、調査が必要と判断し実施したところ、地中残存物（レンガ、コンクリート）が確認された。
- その結果に基づき、市と施工者、設計者の3者で検討を行った結果、地盤改良工法の変更が必要となった。

今後の対応

- 橋梁設計時のボーリング調査は国の基準に基づき実施していたものの、当該地の特殊性や周辺工事での対応状況を十分に把握した上で、調査・設計及び工事の施行にあたっては、地中に残存物が存置されている可能性があることに留意し、より慎重な対応が必要であった。
- このことについて、調査・設計の段階で設計者と情報共有し、試掘やボーリング調査など必要な調査を行った上で設計に反映しておけば、今回のような工事途中での大幅変更という事態には至らなかったものと考えている。
- 今後は、過去の地歴や周辺工事の施工状況等を十分に勘案にしながら、適切かつ合理的な調査・設計を行った上で、現場の実情に即した施工方法をとるよう努めていきたい。なお、今回の経過については、工事担当職員に情報共有を行ったところである。
- また、今回の議案審査時には、その財源について資料に記載し説明していなかったが、今後は、増額を伴う契約議案の審査時には、その財源についても説明するようにしたい。

(財源内訳)

	工事費	国庫支出金 ※1	県支出金	地方債 ※2	その他	一般財源
契約額 (変更前)	495,665,500	221,467,540	－	246,500,000	－	27,697,960
変更額	171,327,200	85,197,914	－	77,500,000	－	8,629,286
契約額 (変更後)	666,992,700	306,665,454	－	324,000,000	－	36,327,246

※1 都市構造再編集中支援事業費補助金（50%）

※2 公共事業等債 充当率90%（交付税措置率 22.2%）、一般単独・地方道路等整備事業債 充当率90%（交付税措置率 ー%）

(参考資料1) ボーリング調査に係る技術基準と対応

基準1：「道路橋示方書・同解説」（公益社団法人 日本道路協会）

- ボーリングは、地層構成の把握、地下水位の判定、原位置試験やサンプリング等のために行われるとされており、調査は、それぞれの橋脚及び橋台の位置において行うことが原則である。

基準2：「地質調査要領」（社団法人 全国地質調査業協会連合会）

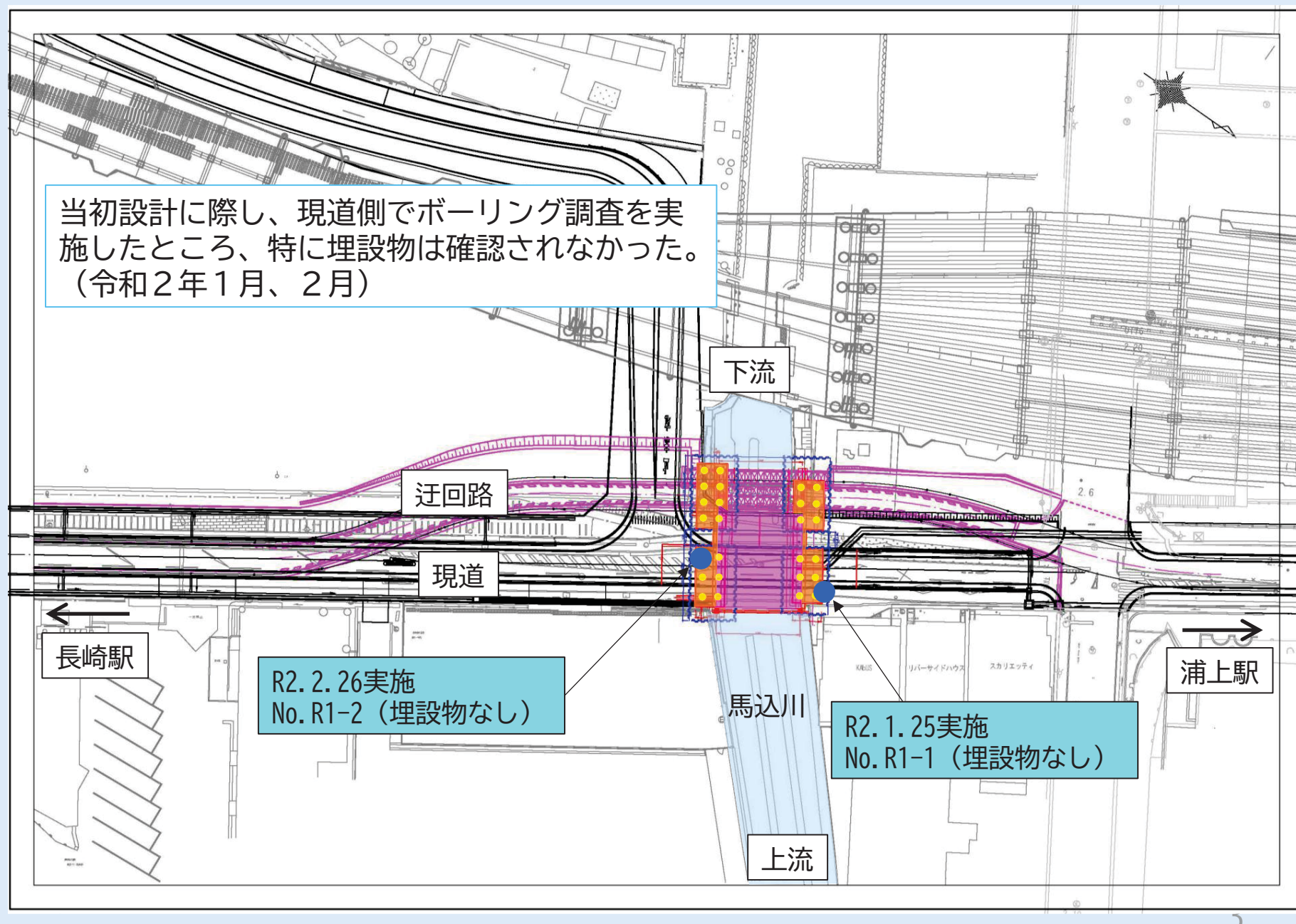
- 概略調査（一次調査）のボーリング箇所数は、どちらかの橋台で1箇所。詳細調査（二次調査）では、杭基礎（橋台）1基につき、1点以上～2点以上。 ※今回の調査は詳細調査（二次調査）に該当



- 上記技術基準に基づき、ボーリング調査は杭基礎（橋台）の位置で、橋台1基につき1点実施。
- 現道でのボーリング調査の結果、川の両岸で岩盤深さが変わらないことが確認され、現道と迂回路が近接しているため、迂回路の調査は不要と判断。

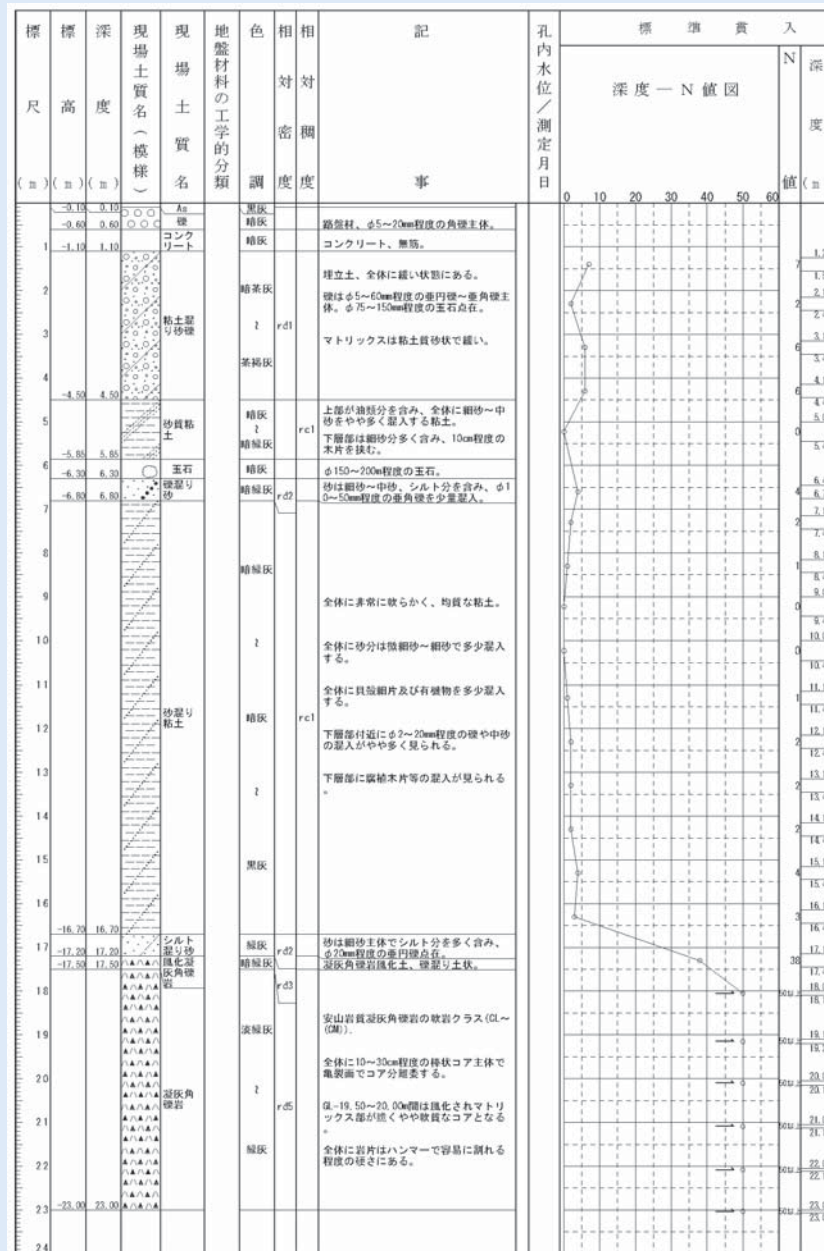
(参考資料2) 設計時のボーリング調査

当初設計に際し、現道側でボーリング調査を実施したところ、特に埋設物は確認されなかった。
(令和2年1月、2月)



ボーリング調査結果（現道側）

No. R1 - 1調査結果



R2. 1. 25実施
No. R1-1（埋設物なし）

深度17.5mで岩盤を確認
（深度18.1mでN値50）

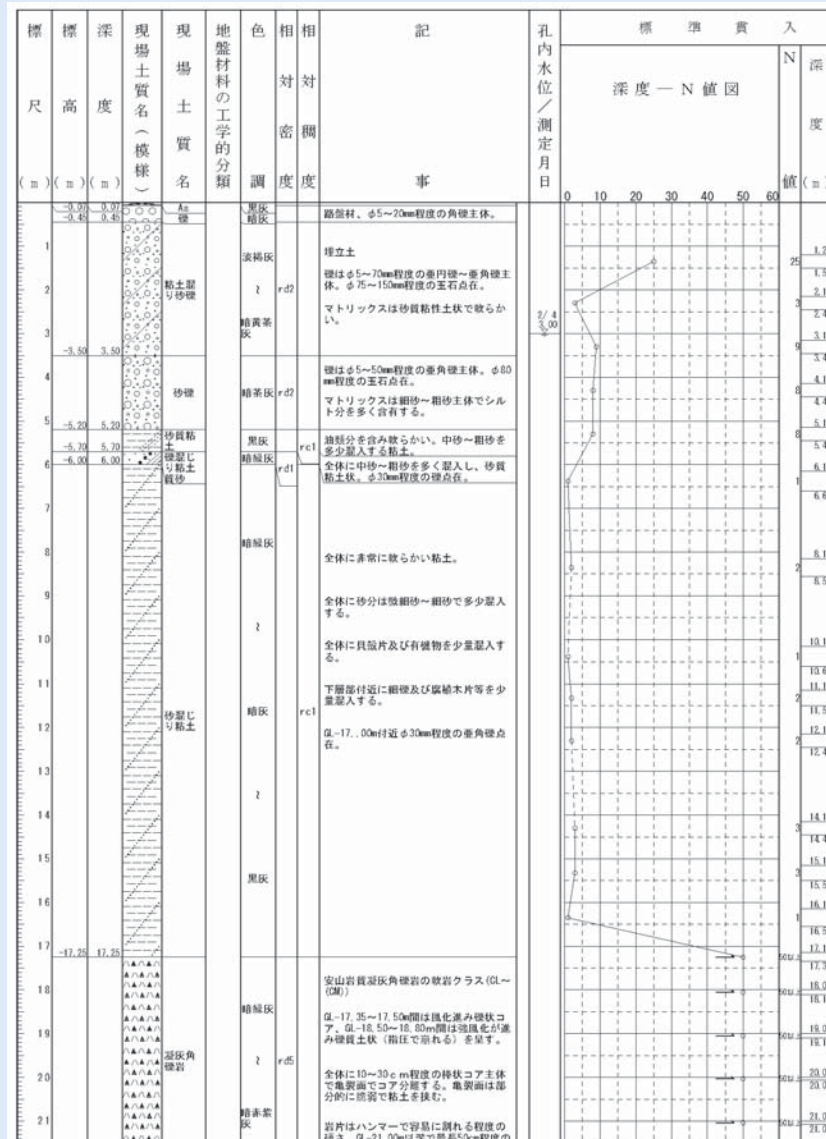


ボーリング調査結果（現道側）

No. R1 - 2調査結果

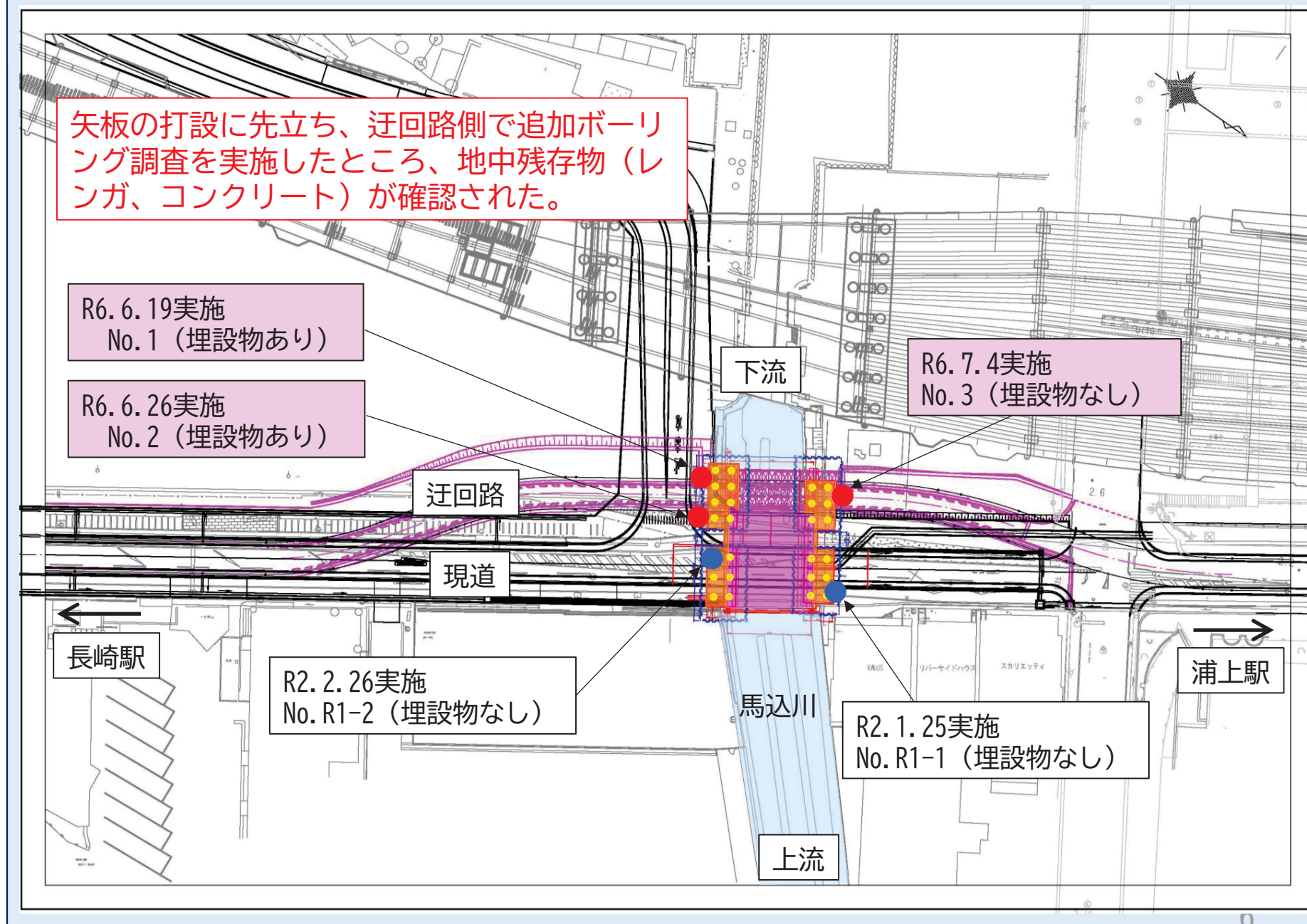
R2. 2. 26実施
No. R1-2（埋設物なし）

深度17. 25mで岩盤を確認
（深度17. 35mでN値50）



No. R1-1、No. R1-2の調査結果から
川の両岸で岩盤深さが変わらないことを確認。埋設物も確認されず

(参考資料3) 追加ボーリングの結果

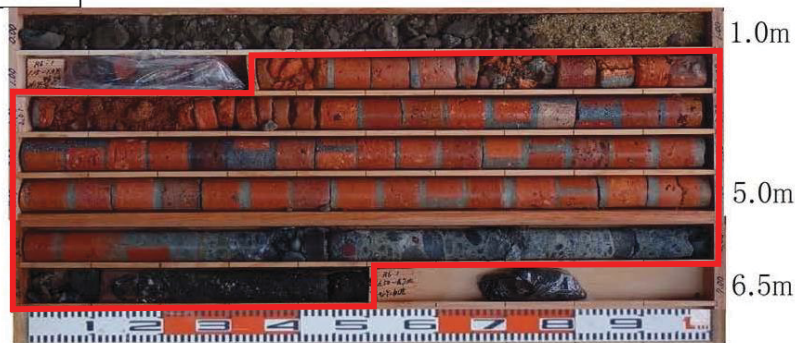


ボーリング調査結果（迂回路側）

R6. 6. 19実施
No. 1

孔 番	No. R6-1	地盤高 (GH-m)	2. 60	掘進長 (m)	6. 50	孔内水位 (m)	1. 80
調査位置	左岸 下流+4. 0m			調査目的	基礎地盤確認		
地層名	記号	深度 (m)	土質区分	N 値	記 事		
埋土層	Bs	0. 00 ～ 1. 30	礫混じり土	50/19	再生碎石の埋土。 GL-0. 8～1. 0m は砂を多く混入する		
		1. 30 ～ 5. 20	レンガ	50/1 50/1 50/1 50/1	コアは一部礫状～棒状で採取される。 埋没した高さ約 5. 0m のレンガ構造物。 （護岸が構造物基礎かは不明）		
		5. 20 ～ 6. 30	コンクリート	50/1	基礎コンクリートの一部と思われる。 一部礫状～棒状コアで採取される。		
		6. 30 ～ 6. 50	粘性土	0/50	貝殻片を混入する。 含水高く非常に軟弱である。 乱された可能性が高い粘性土層。		
沖 積 粘性土層	Ac	6. 30 ～ 6. 50	粘性土	0/50			

コア写真



No. 1調査結果

深度1. 3m～5. 2mでレンガ
深度5. 2m～6. 3mでコンクリート
が確認された。

R6. 6. 26実施
No. 2

孔 番	No. R6-2	地盤高 (GH-m)	2. 62	掘進長 (m)	23. 00	孔内水位 (m)	0. 92
調査位置	左岸 L+0. 5m 下流+8. 0m			調査目的	基礎地盤確認 室内土質試験試料採取		
地層名	記号	深度 (m)	土質区分	N 値	記 事		
埋土層	Bs	0. 00 ～ 4. 20	礫混じり土	3 50/23 38 50/5	GL-0. 5m まで再生砕石。 GL-1. 5m までは、細粒分を多く混入し、食物根などが混入する。 GL-1. 5m 以深は、改良土と思われ固結状コアで採取される。 φ250 mm の安山岩やレンガ片が混入する。		
		4. 20 ～ 4. 90	コンクリート	-	基礎の一部と思われるコンクリート。 棒状コアで採取される。		
沖 積 粘性土層	Ac	4. 90 ～ 6. 70	砂 質 土	9 9	松杭基礎の一部と思われる木片を混入する。 礫は φ10～20mm を主体とする。 貝殻片を混入する。		
		6. 70 ～ 14. 50	粘 性 土	3 2 2 2	貝殻片を混入する。 コアは、指圧にて指が貫入する～容易に変形する程度の固さ。 φ116 mm のケーシング挿入時に松杭を削りながら掘進する。		

コア写真

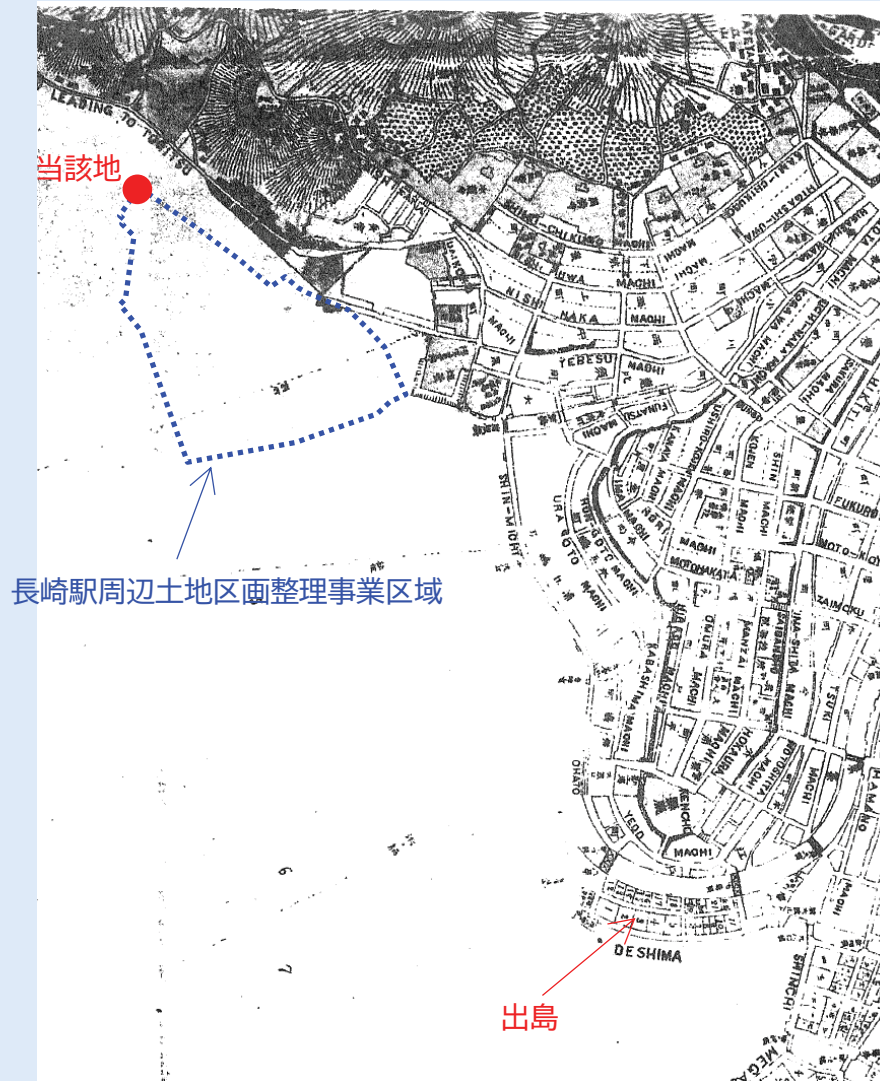


No. 2調査結果

深度0m～4. 2mでレンガ片
深度4. 2m～4. 9mでコンクリート
が確認された。

(参考資料4) 地歴の情報

①明治10年～26年 (1877年～1893年)

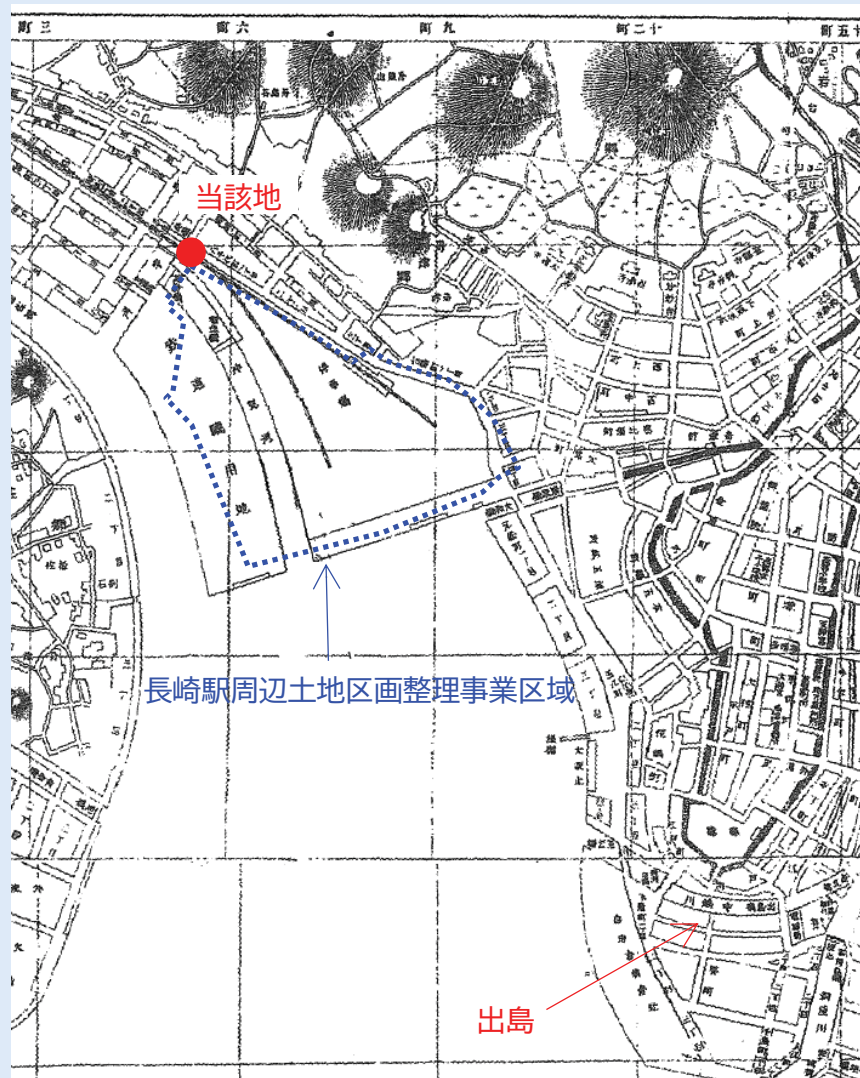


第1期港湾改良工事 (明治10年～26年) 1877-1893

港内浚渫工事・砂防工事・中島川河口
変更工事を主とし、現在の長崎駅周辺
はこの時点ではまだ埋め立てられてい
ない。

出典：「長崎漁港史」
(長崎漁港史研究会編、平成2年)

②明治33年～37年（1900年～1904年）



第2期港湾改良工事 （明治33年～37年） 1900-1904

港内浚渫工事・港湾埋築工事が進められ、これにより現在のJR長崎駅以北の市街地が形成された。埋立て土には、港内浚渫工事による中島川河口及び飽ノ浦以北の港内浚渫土が用いられた。

出典：「長崎漁港史」
（長崎漁港史研究会編、平成2年）

③昭和27年（1952年）

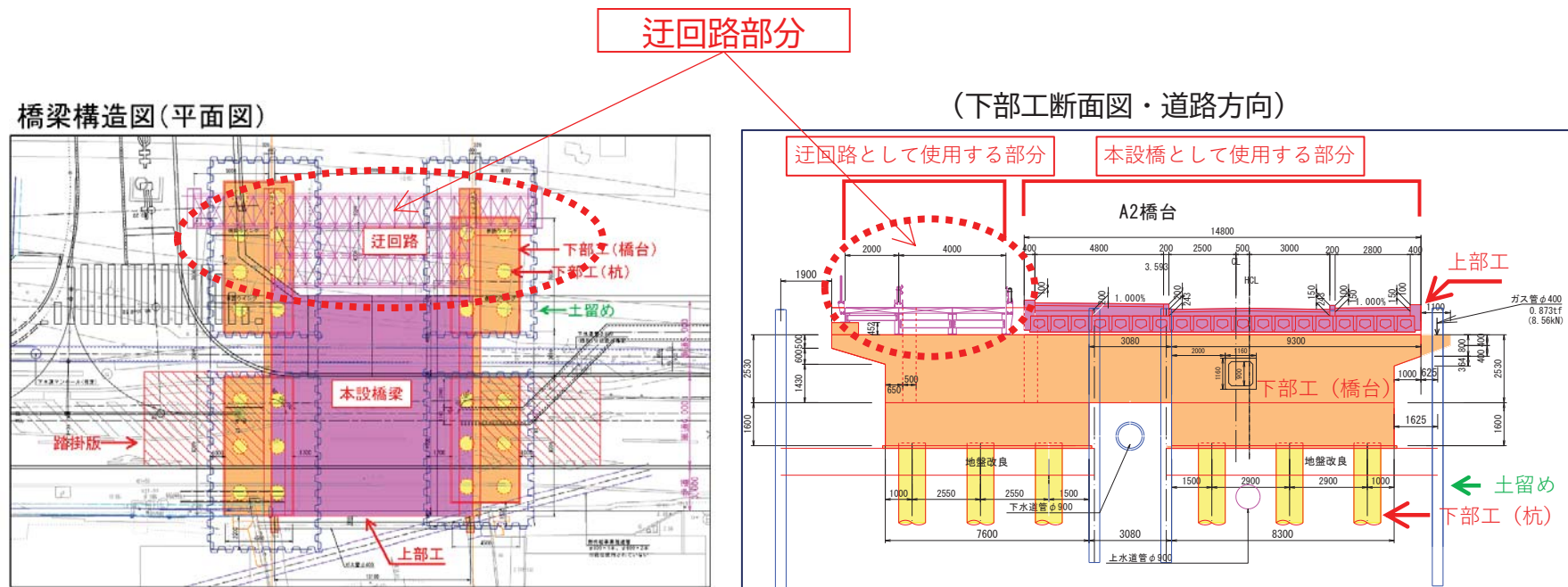


昭和27年（1952年）

現在の馬込川は、当時、運河として利用されており、国道202号（宝町交差点側）も運河となっていた。

(2) 対応状況

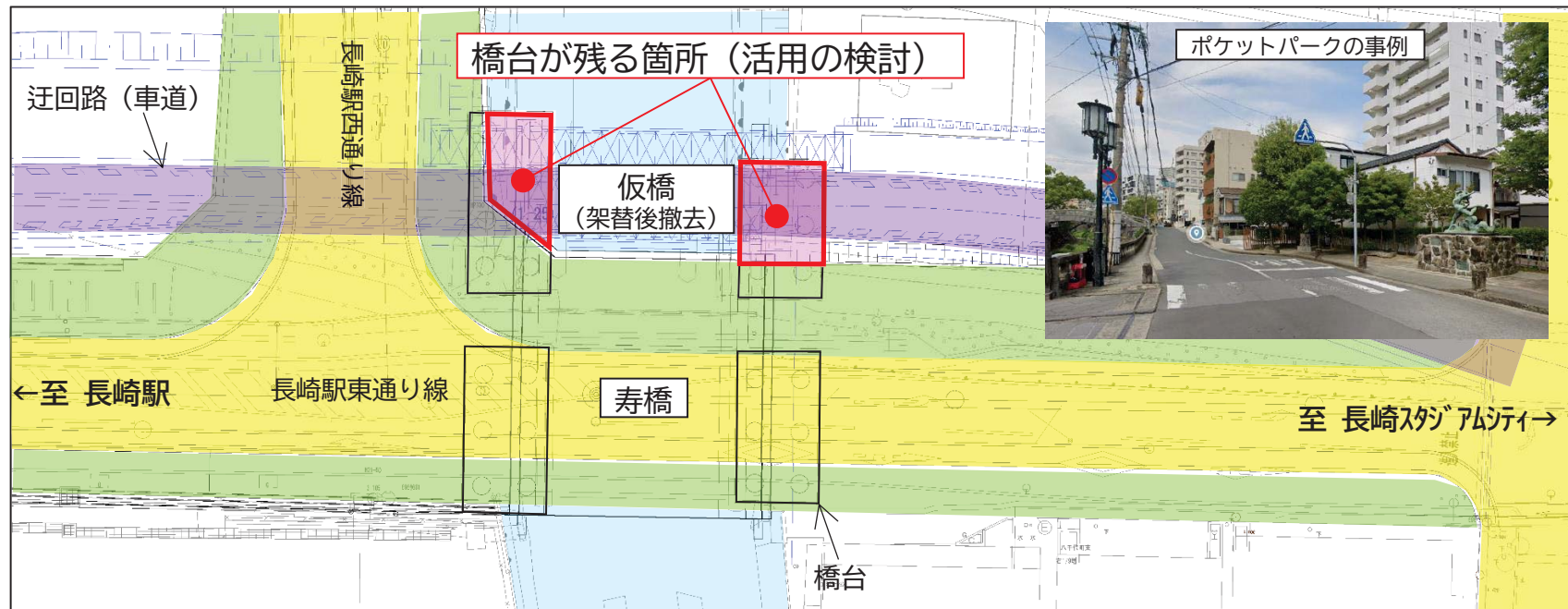
2	迂回路部分については、橋梁の基礎がそのまま地中に残るのであれば、その上部を付加価値のある活用ができないか検討すべきである。
---	---



対応状況

迂回路のうち、仮橋部分は橋梁架け替え後に撤去することになるが、橋台の一部は存置されることとなる。

当該地は、長崎駅と長崎スタジアムシティを結ぶ歩行者動線の途上に位置することから、歩行者の溜まり空間や休憩場所などとしての活用の可能性を検討していきたい。



(2) 対応状況

3

今回の事案を今後の技術職員の育成につなげてほしい。過去の失敗事例などを蓄積し、職員に伝える研修体制はあるのか。

対応状況

○今回起きた事案については、現場条件の特殊性を勘案した慎重な調査が求められた事案であったことから、その経過や今後の対応について所管課（長崎駅周辺整備室）において整理を行い、関係課で周知徹底を図るとともに、財務部と連携し工事担当課へ情報共有を図った。

○9月議会における意見等も含め、今後、技術情報ホームページにより、広く情報共有を図ることとしている。

1) 工事担当課職員への情報共有

8/27に会議を開催し、工事担当課の技術職員へ情報共有を行った。

2) 技術情報ホームページによる情報共有

9月議会における意見等も含め、今後、対応予定。

(参考資料5) 技術情報ホームページによる情報共有

技術情報ホームページ

技術情報ホームページ

2025/07/28
(月) 19:03:56

長崎MIRAISM

●【最新情報】
●【様式集】
●【要綱・基準等】
●【役に立つ参考資料】
●【建設副産物】
●【積算のページ】
●【検査のページ】
●【各種事例集】
●【検査のページ】

時計は、クライアントの時刻の情報を表示しています

管理サイト GO RES

掲示板 最新情報 過去の情報検索 要綱・基準等 入札・契約情報 DynaCAD®-ボタン
建設副産物 積算 様式集 役に立つ参考資料 検査のページ ボーリングMAP

各種事例集

所属内で定期的に本事例集を活用した勉強会を開催し、再発防止に努めてください。

● 不適切な事務処理事例

【令和6年度の事例】

- ・ [予算管理不足による増額補正](#)

【令和5年度の事例】

- ・ [工事発注時における債務負担行為設定額の誤り](#)
- ・ [大規模造成工事における岩質変更に伴う大幅増額](#)

【事例集】

- ・ [不適切な事務処理事例集](#)
- ・ [不適切な事務処理の検証報告書（建築課）H28.2](#)

事例紹介（イメージ）

大規模造成工事における岩質変更に伴う大幅増額（令和5年度）

1 事業概要

工事名：新東工場整備運営事業 建設工事

契約金額：20,559,000,000 円（増額変更前）

工事概要：ごみ焼却施設（全連続焼却式ストーカ炉、210t/日（105t/日×2炉））

設計、造成工事、解体工事、建築工事、プラント工事、試運転

工期：令和4年9月9日から令和8年3月31日（終期：令和8年6月中旬まで延長予定）

契約方法：DBO方式

（※） DBO (Design (設計) - Build (建設) - Operate (維持管理・運営)) 方式

公共が、施設整備に必要な費用の資金調達を自ら行い、公共が所有権を有したまま、設計・建設から、長期の運営・維持管理に至る事業で必要となる全ての業務を民間に一括発注する方式

2 事務処理の内容

造成規模（面積 12,410 m² 又は掘削量 116,300 m³）に対し、受注者は、市が平成 30 年 10 月に実施したボーリング調査（3箇所）を基に設計・施工を行っていたが、施工中に、設計より硬い岩盤（軟岩Ⅱ→中硬岩）が現出し掘削方法の変更や工程変更に伴う大幅な費用増加が生じた。

3 事業への影響

- ・ 造成工事や建築工事及びプラント工事に係る費用が約9億3千万円（令和5年9月議会の所管事項調査で報告した受注者試算額）の増額となった。
- ・ 工事の完成に遅れが生じた。（工期末：令和8年3月末→令和8年6月中旬頃）
- ・ 新東工場の運営開始時期の遅れにより現在の東工場と新施設との運営費・維持管理費の差額分が余計にかかることとなった。

8款 土木費 5項 都市計画費 3目 街路事業費

繰越明許費補正

【補助】都市構造再編事業費 長崎駅東通り線

【単独】都市計画街路整備事業費 長崎駅東通り線

2 繰越明許費補正について

予算説明書【繰越明許費】				事業名	繰越明許額
ページ	款	項	目		
38～39	8 土木費	5 都市計画費	3 街路事業費	【補助】都市構造再編事業費 長崎駅東通り線	千円 367,100
				【単独】都市計画街路整備事業費 長崎駅東通り線	52,800

1 事業費及び財源内訳

事業名	金額		財源内訳				
			国庫支出金	県支出金	地方債	その他	一般財源
【補助】都市構造再編事業費 長崎駅東通り線	予算現額	千円 370,100	(※1) 千円 185,050	千円 —	(※2) 千円 166,500	千円 —	千円 18,550
	支出予定額	3,000	1,500	—	1,400	—	100
	繰越明許額	367,100	183,550	—	165,100	—	18,450
【単独】都市計画街路整備事業費 長崎駅東通り線	予算現額	80,000	—	—	(※3) 72,000	—	8,000
	支出予定額	27,200	—	—	24,500	—	2,700
	繰越明許額	52,800	—	—	47,500	—	5,300

※1 都市構造再編集中支援事業補助金50%

※2 公共事業等債 充当率90%（交付税措置率22.2%）

※3 一般単独・道路事業等債 充当率90%（交付税措置率—%）

2 事業概要

- ・幅員 14m
- ・路線延長 60m
- ・事業費 約10億円
- ・事業期間 令和元年度 ～ 令和9年度予定
- ・進捗率 約40%（令和7年3月末）

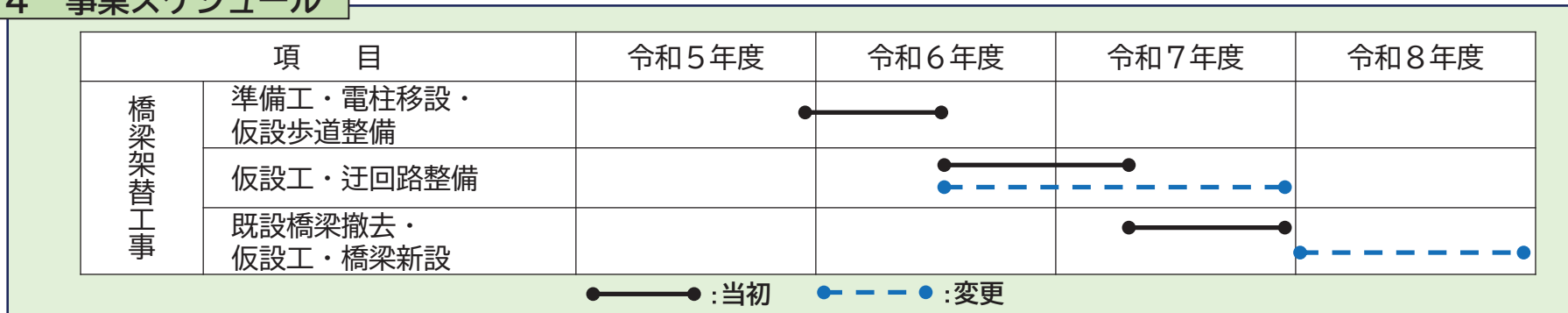
3 繰越事由

以下の理由により工期を1年（+12カ月）延長する必要が生じたため、令和8年度に繰越を行うもの。

- ①仮設工（土留工、地盤改良工）に先立ち、下流（迂回路）側において実施したボーリング調査の結果、地中残存物（レンガ、コンクリート）が確認されたことから、状況把握のための試掘や地盤改良工法の変更検討、浅層部に存する埋設物の除去に日数を要したもの（+2か月）
- ②下流側（迂回路）側の土留工施工時に、ボーリング調査で把握した地中残存物（レンガ、コンクリート）のほか、鑄鉄管や木杭、ライナープレートが存在が多数確認され、その撤去作業に日数を要したもの（+4か月）
- ③地盤改良工法の変更により、施工箇所ごとのプラント設置など施工日数が増となるもの（+2か月）
- ④次工程で施工する上流（現道）側の土留工においても、地中残存物の撤去作業に下流（迂回路）側と同程度の期間を要する見込みであるもの（+4か月）

繰越箇所の完了予定時期 令和9年3月

4 事業スケジュール



5 位置図



6 工事概要

(1) 対象となる橋梁

寿橋について

- ・馬込川に架かる橋梁
- ・橋長 14.65m
- ・幅員 7.45m
- ・架設年 昭和26年
(74年経過)

東通り線の幅員（計画）
14.0m

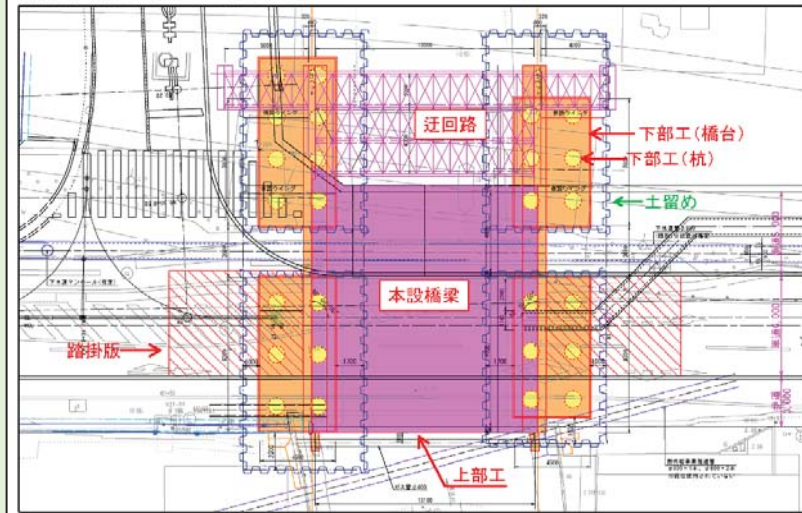


架替が必要

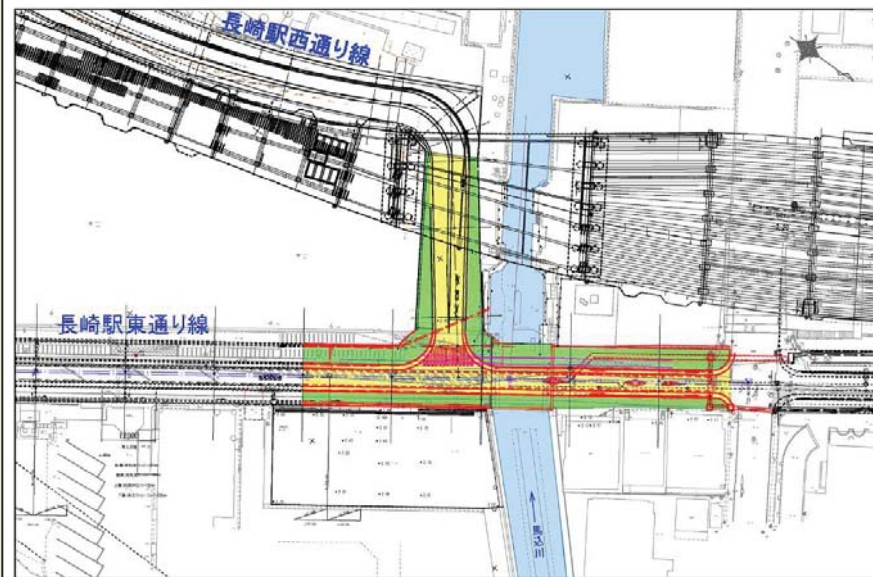


県営バス駐車場屋上から撮影

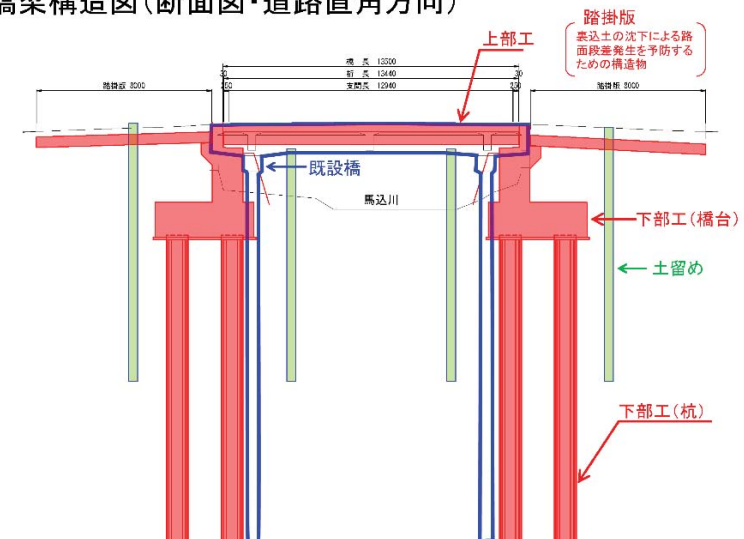
橋梁構造図(平面図)



全体平面図



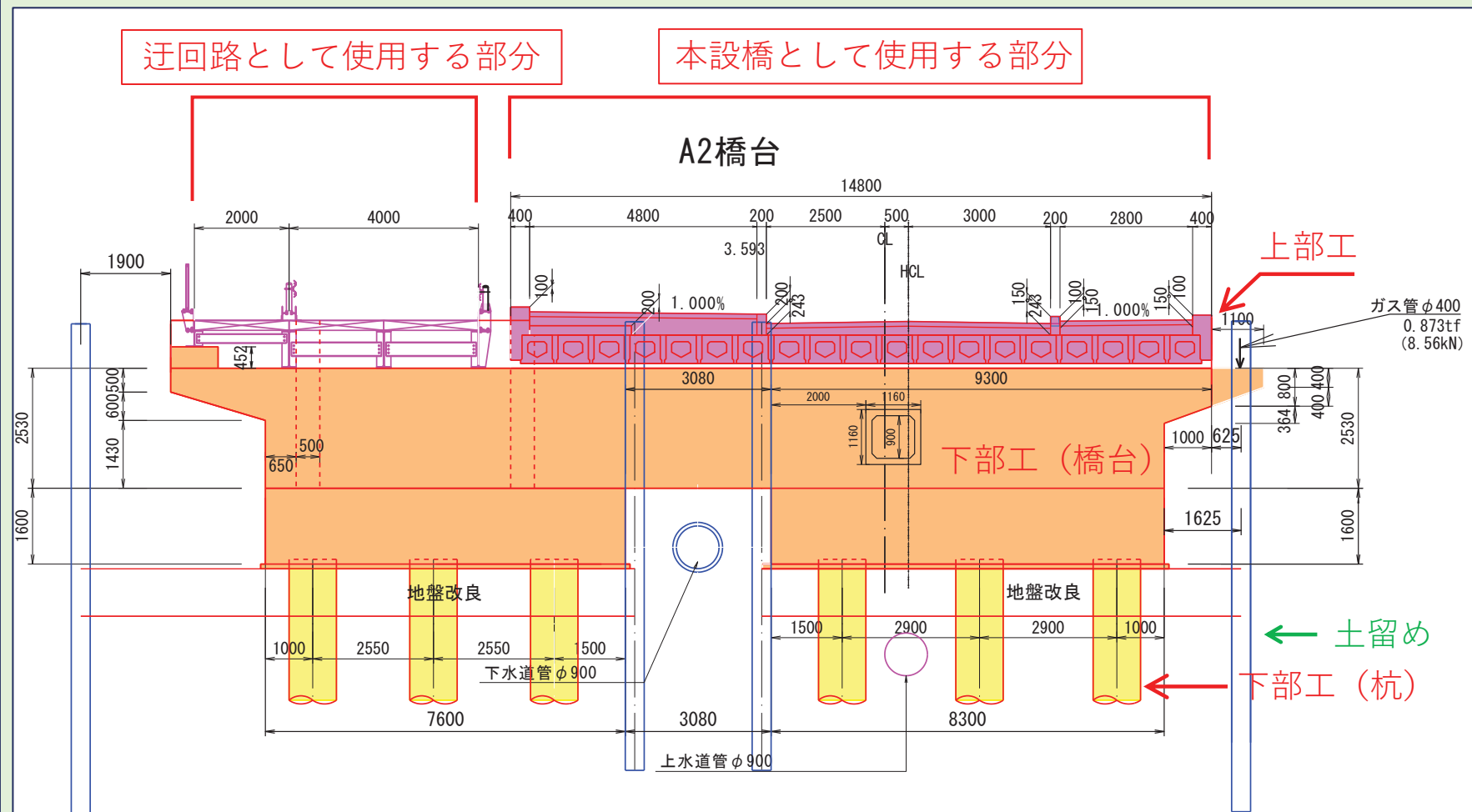
橋梁構造図(断面図・道路直角方向)



6 工事概要

(2) 橋梁構造図

(下部工断面図・道路方向)



6 工事概要

(3) 工事の流れ

【下流（迂回路）側】

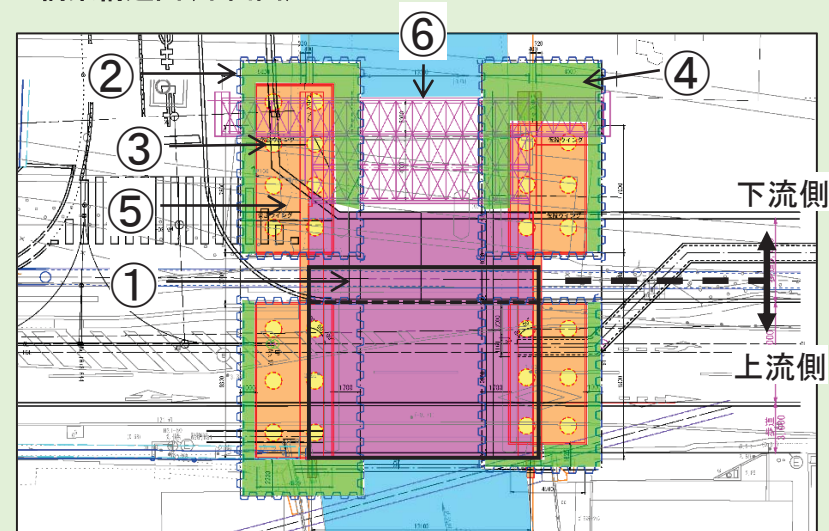
- ①既設橋梁（歩道部）の撤去
- ②土留め鋼矢板の打設
- ③場所打ち杭工
- ④地盤改良工
- ⑤下部工（橋台）
- ⑥上部工（桁架設）



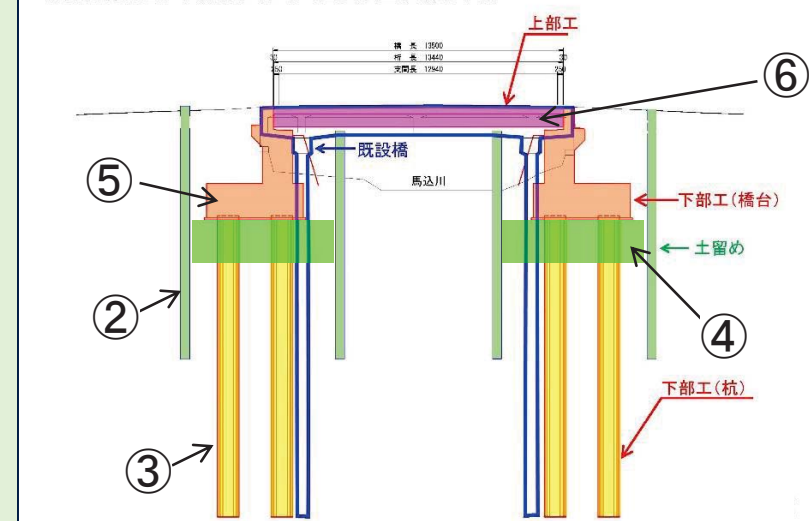
【上流（現道）側】

既設橋梁（車道部）の撤去
以下、下流（迂回路）側と同じ工程

橋梁構造図(平面図)



橋梁構造図(断面図・道路直角方向)



6 工事概要

(4) 工事の状況

土留め鋼矢板の打設状況

左岸側打設状況

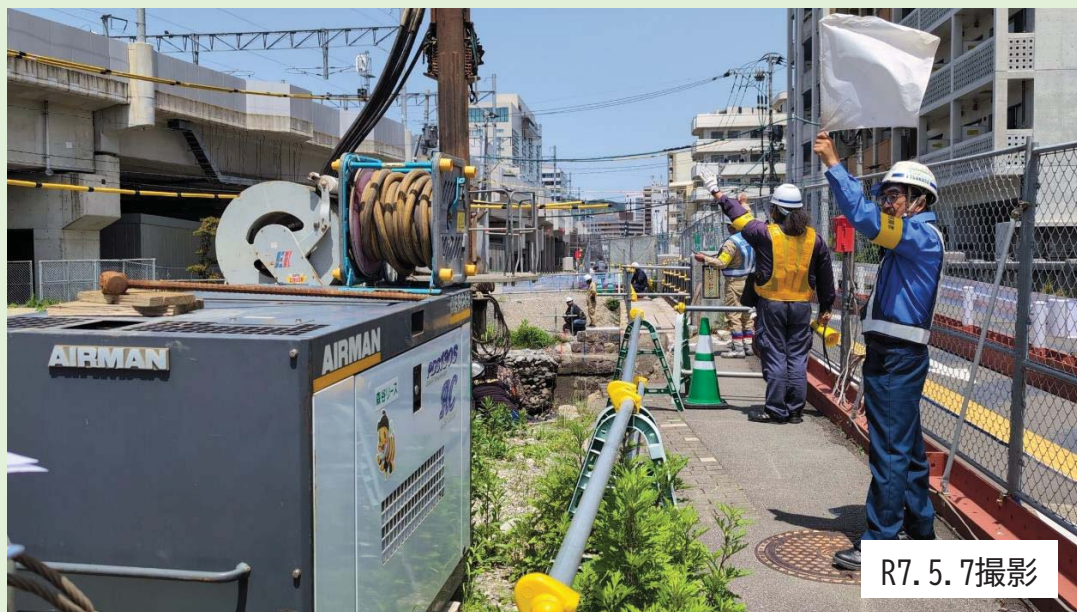


R7. 6. 3撮影

右岸側打設状況



R7. 7. 22撮影



R7. 5. 7撮影

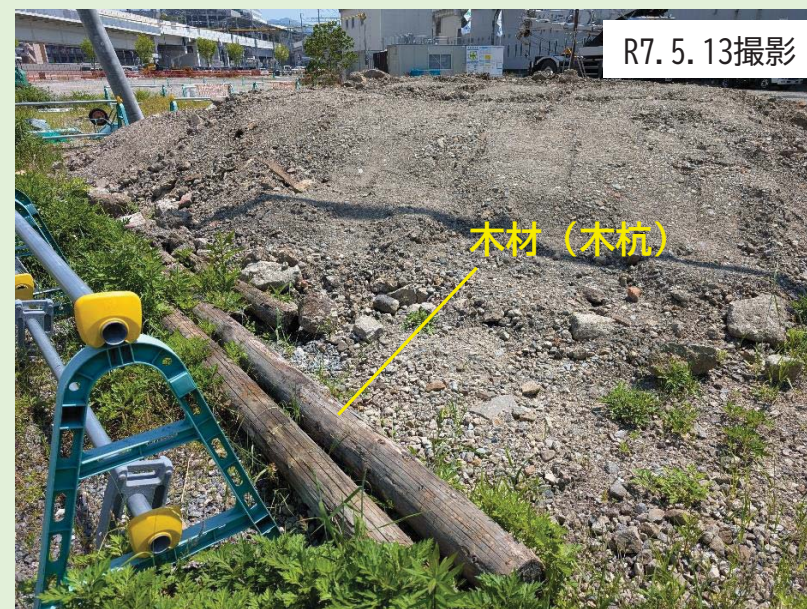
土留め鋼矢板の打設の様子
(先行掘削（ドリル）により地
中残存物（コンクリート、レン
ガ、木杭等）を破碎した後、矢
板を圧入する）

鉄道（在来線）近接工事とな
るため、工事管理者、列車見
張り員、重機指揮者を配置し
作業を行っている

6 工事概要

(4) 工事の状況

地中残存物の状況（左岸側）



レンガ、コンクリート、木片、铸铁管など地中残存物が多数確認されている

6 工事概要

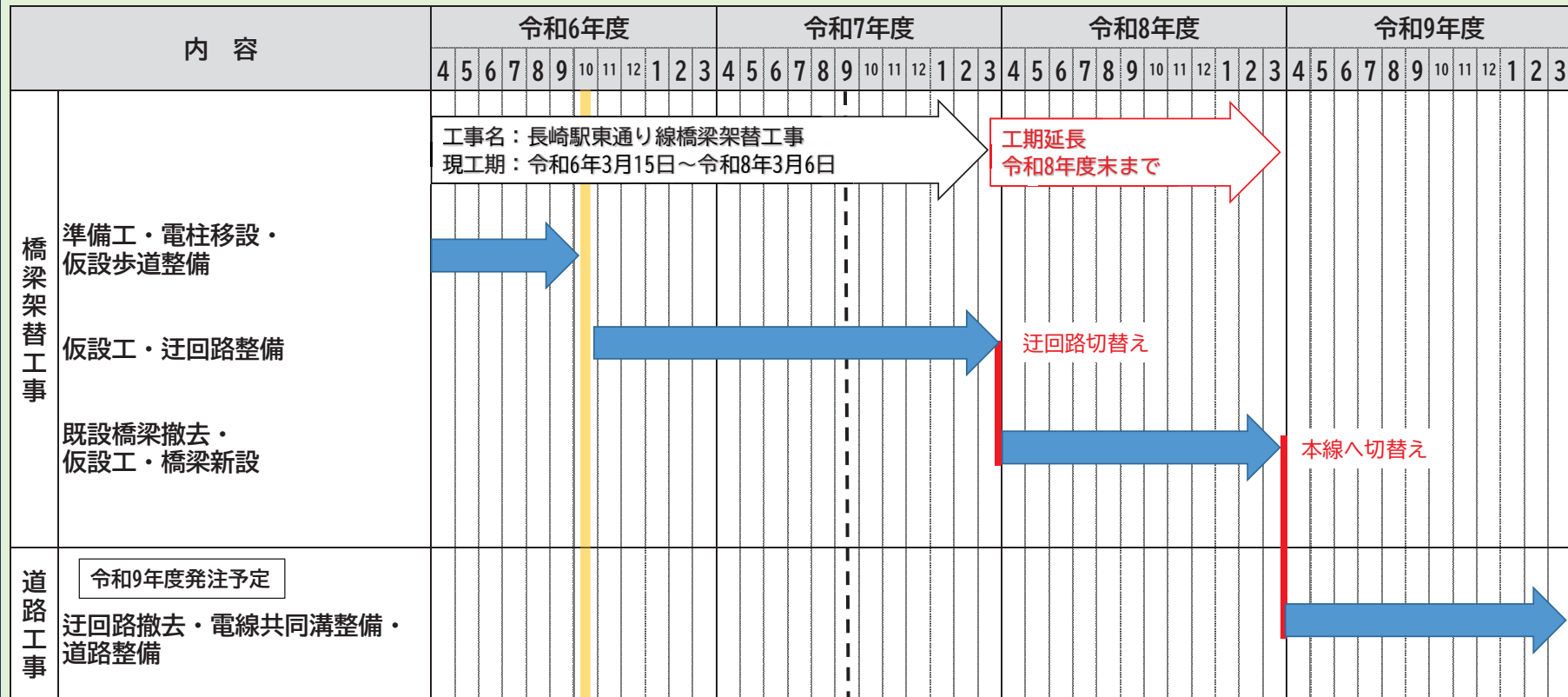
(4) 工事の状況

地中残存物の状況（右岸側）



6月議会説明後もレンガ塊や鋳鉄管など地中残存物が多数確認されている

7 工事スケジュール（見直し後）



スタジアムシティ開業（10/14）↑

現在