

宮崎市新庁舎建設基本構想 検討資料

建設候補地交通影響調査

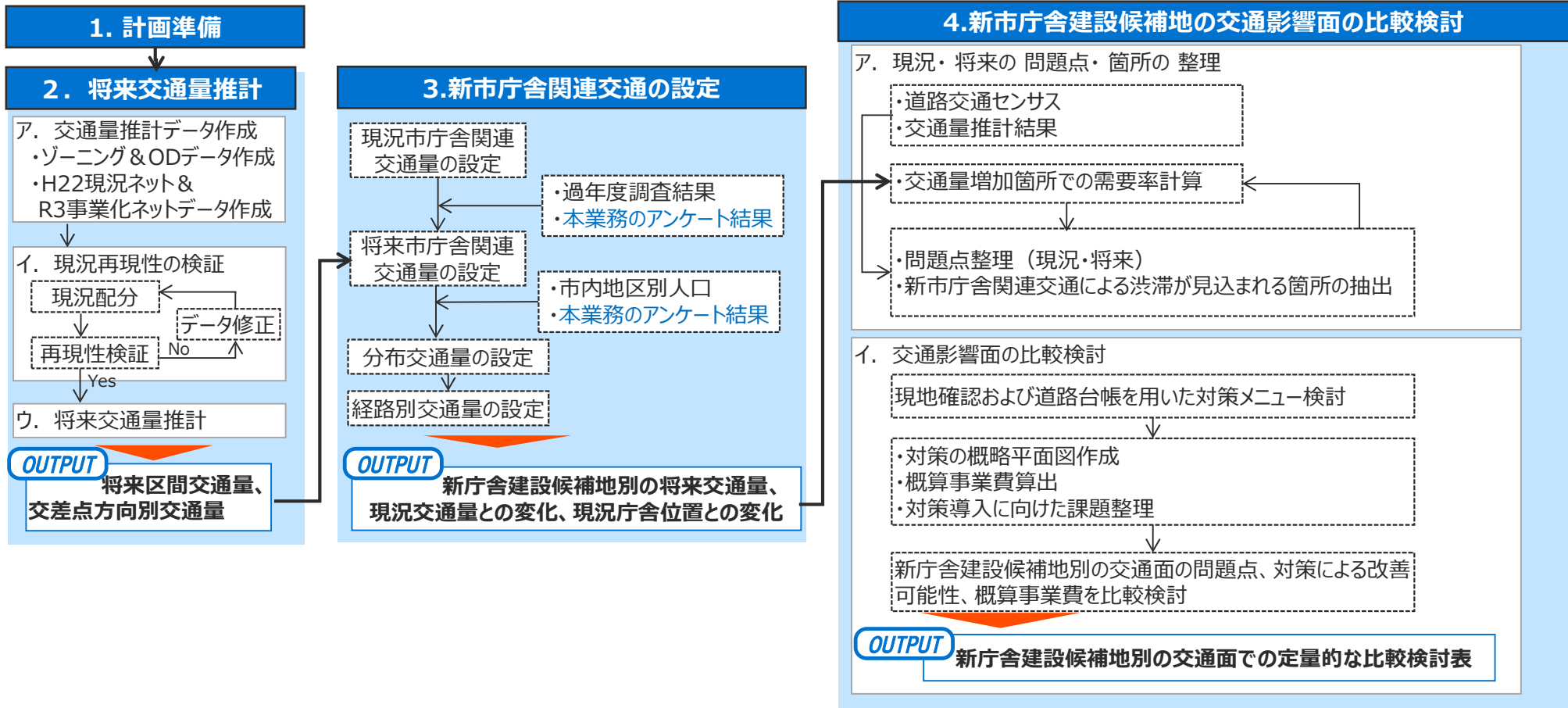
(R4.11.11時点)

目次	
1. 交通影響調査の全体の流れ	P2
2. 交通量推計データの作成	P4
3. 現況再現	P11
4. 将来交通量推計	P18
5. 現況の問題箇所の検討	P22
6. 新庁舎関連交通の経路設定	P30
7. 新市庁舎関連交通の検討	P38
8. 将来の影響箇所検討（現況から将来での増減）	P50
9. 対策候補箇所検討及び対応方針	P53
10. 交通対策の検討	P56
11. 交通影響及び対策の比較整理	P75

1. 交通影響調査の全体の流れ

1. 交通影響調査の全体の流れ

- 交通影響調査の全体の流れは、「将来交通量の予測⇒新市庁舎関連交通の設定⇒新市庁舎建設候補地周辺の交通影響の比較検討」。

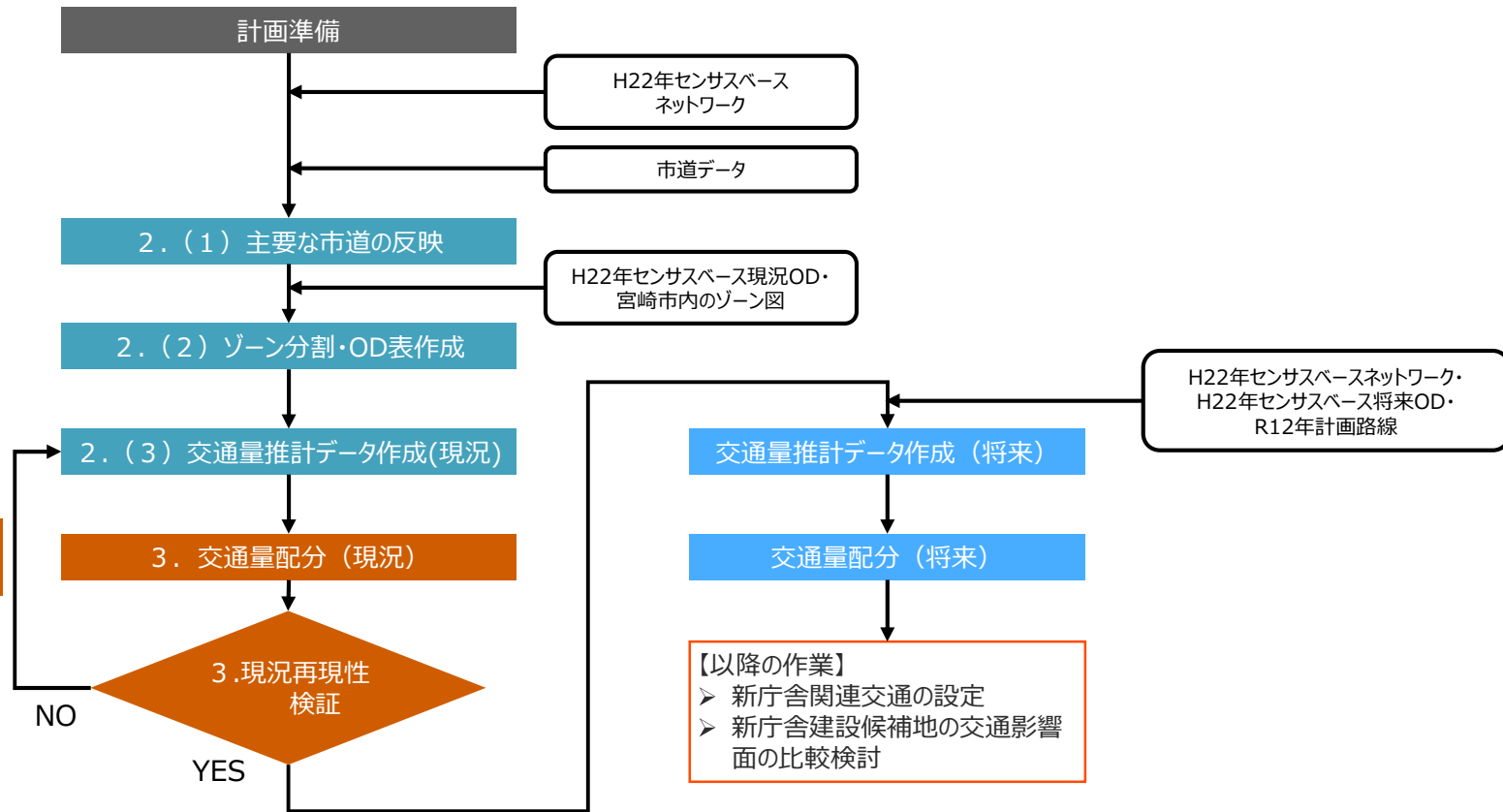


2. 交通量推計データの作成

2. 交通量推計データの作成

- H22年センサスベースの道路ネットワークを基に、主要な市道の反映を行うとともにQV条件の設定を行い、宮崎県内のネットワークの精度の向上を図った。
- 作成した交通量推計データにおいて、宮崎市中心部のゾーンを分割し、OD表を作成した。
- 作成した交通量推計データにおいて現況再現性の検証を行い、以降の交通影響検討の作業に用いる。

交通量推計データ 作成手順



(*) QVとは・・・
QVとは、交通量(Q)と速度(V)の
関係を表した計算上の仮定であり、
交通量の増加に伴い速度が
変化する状況を定式化したもの

2. 交通量推計データの作成 (1) 主要な市道の反映

- 推計データに主要な市道を追加し、以下の道路条件を考慮してネットワークデータを追加・修正し、QV条件等の交通量配分に必要な設定を行った。

⇒車線数、沿道状況、最高速度、車線幅員、歩道の有無、供用時期 等

借用データ

【推計データへ反映する市道】

- 路線数：185
- 道路延長：240km
(未供用路線を含む)
- 供用/未供用 (R2時点) :
供用済181路線
未供用4路線

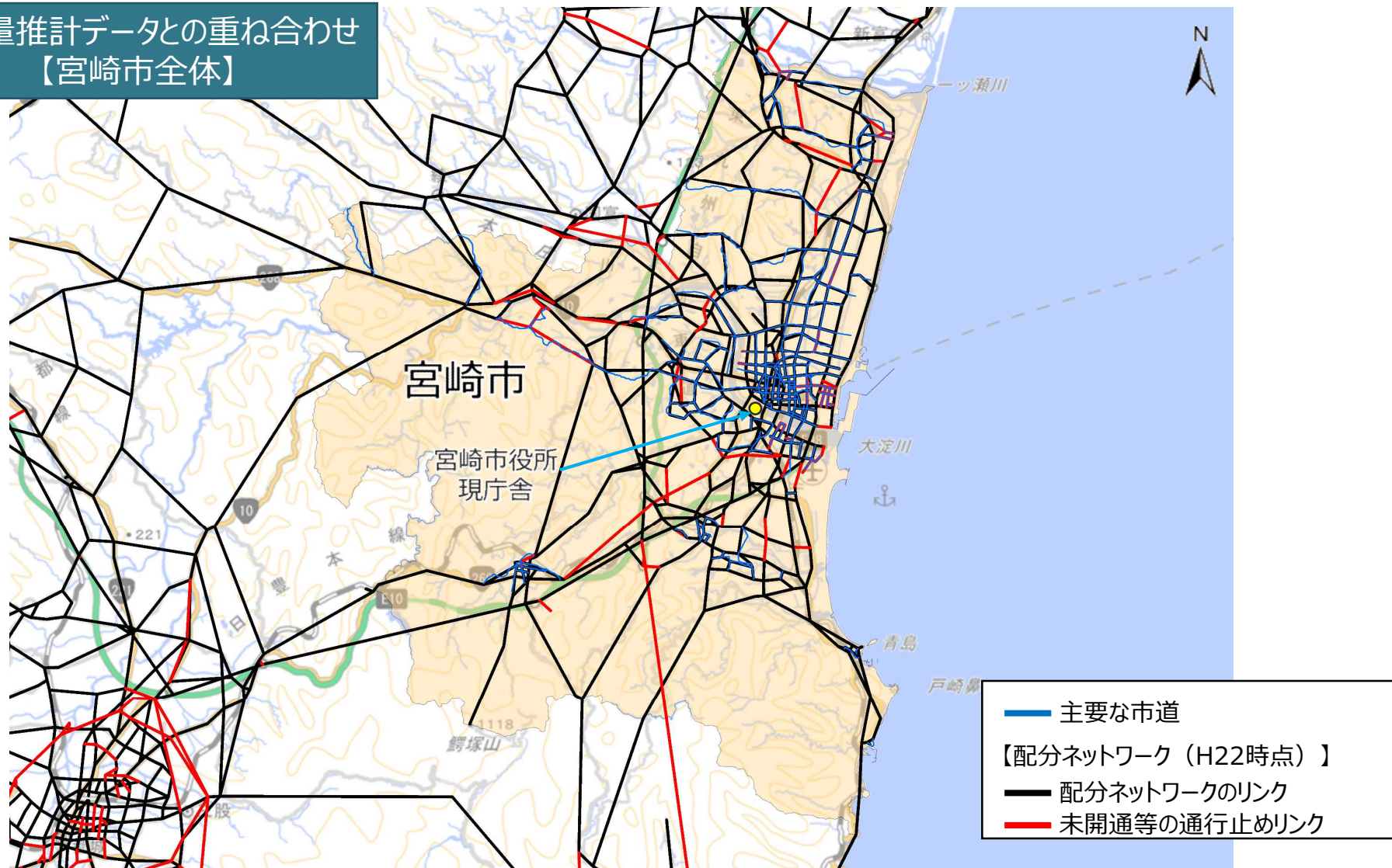
※元データに反映済の路線を含む



2. 交通量推計データの作成 (1) 主要な市道の反映

- 交通量推計データ（H22年ネットワーク）と主要な市道を重ね合わせた結果は以下の通りである。

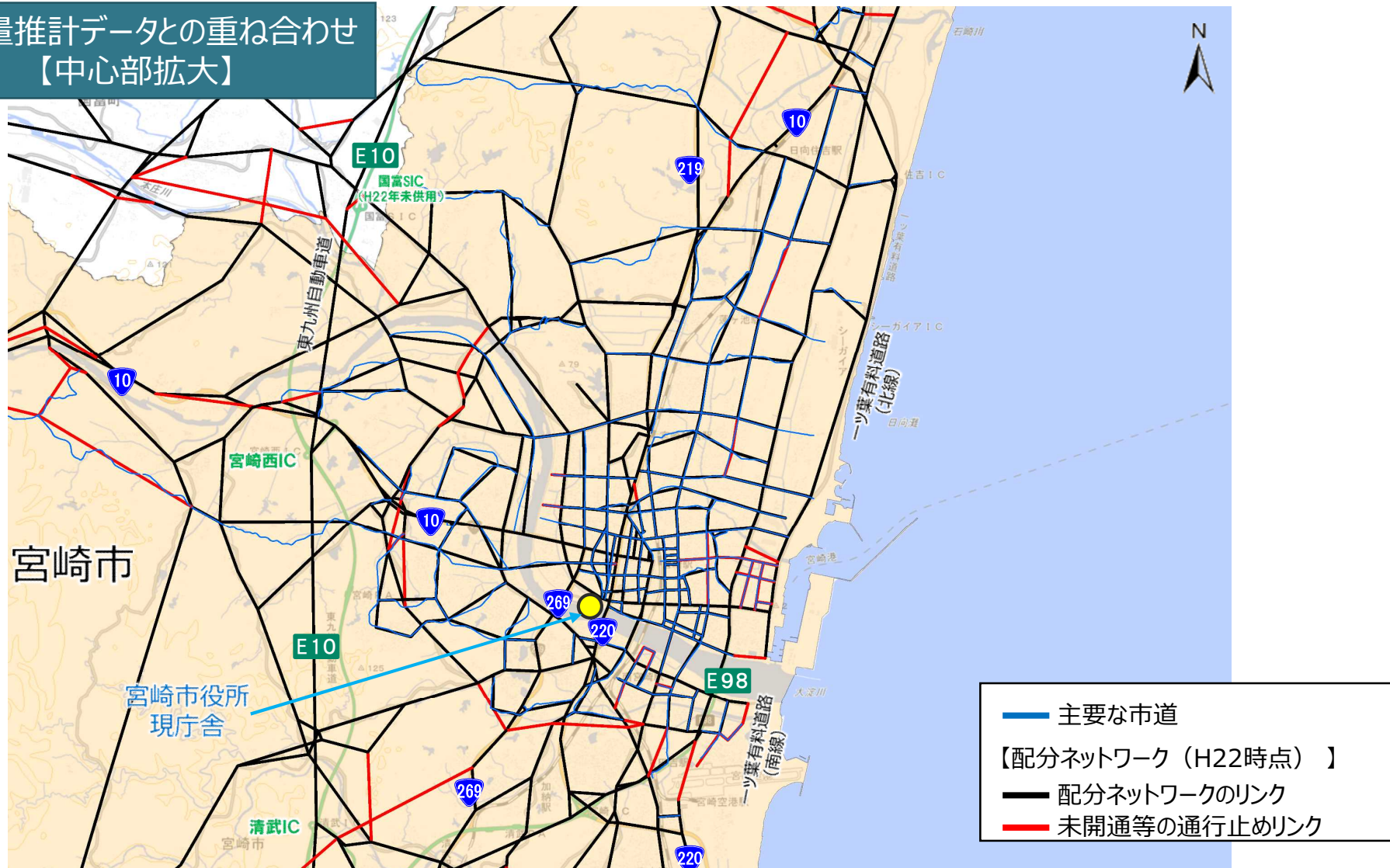
交通量推計データとの重ね合わせ
【宮崎市全体】



2. 交通量推計データの作成 (1) 主要な市道の反映

- 交通量推計データ（H22年ネットワーク）と主要な市道を重ね合わせた結果は以下の通りである（中心部拡大）。

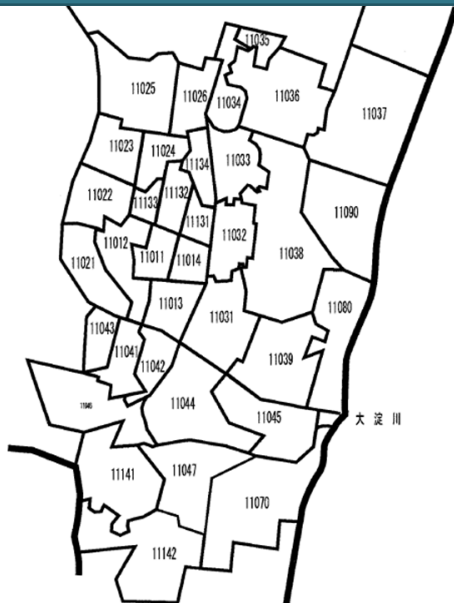
交通量推計データとの重ね合わせ
【中心部拡大】



2. 交通量推計データの作成 (2) ゾーン分割・OD表作成

- 宮崎都市圏の第2回パーソントリップ調査のCゾーン図より、交通量推計データのゾーン分割を行った。
- 分割したゾーンにおけるH22国勢調査の人口比率に基づき、OD表を細分化し、交通量配分に用いるOD表を作成した。

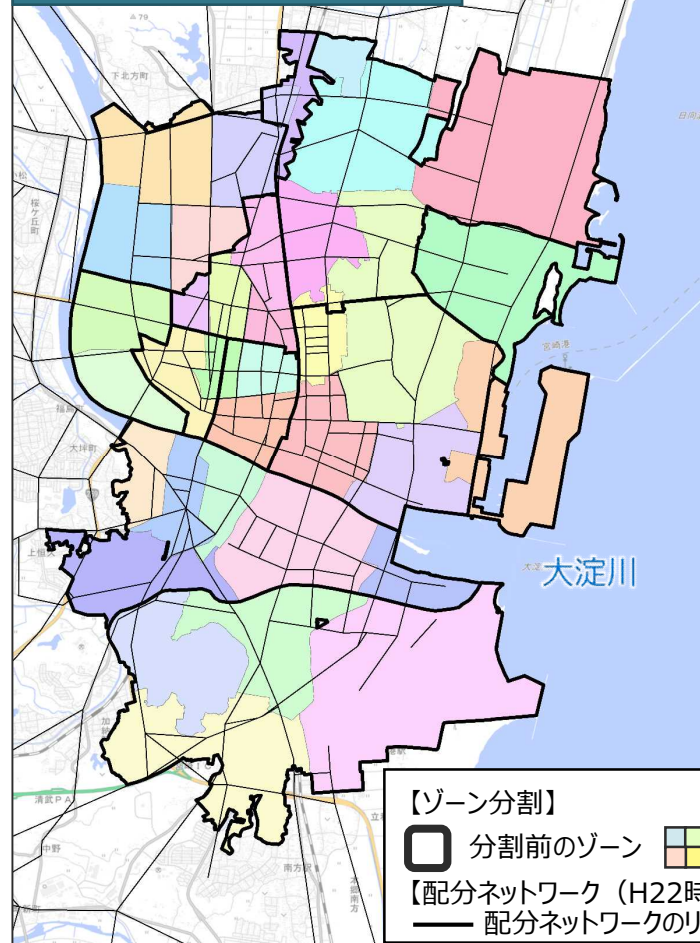
借用データ (Cゾーン、抜粋)



ゾーンコード				ゾーン名	町丁目、字名	ゾーン番号	
A	B	C	D			D	C
11	01	1	0	宮崎1区	上野町、横通東2～3丁目、横通西2～3丁目、中央通	1	1
	2	1			本宮1丁目、高松町、横通西1丁目、千草町、松橋1丁目、元宮町	2	2
		2			北高松町、末広2丁目、西高松町、松橋2丁目、南高松町	3	
	3	1			川原町、横通東1丁目、松山1～2丁目	4	3
		2			旭1～2丁目、海通1～2丁目、海通町	5	
	4	1		宮崎2区	北松2丁目、広島1～2丁目、宮田町	6	4
		2			老松1丁目、別府町	7	
	1	0			鶴島1～3丁目	8	5
	2	0			大橋1～3丁目、大工1～3丁目	9	6
	3	0			孤島1～2丁目、霧島1～2丁目、和知川原1～3丁目	10	7
	4	0		宮崎3区	中津瀬町、花船町、船塚1～2丁目、丸山1～2丁目	11	8
	5	0			孤島3丁目、霧島3～5丁目、神宮西1～2丁目、船塚3丁目、矢の先町	12	9
	6	0			神宮1～2丁目、神宮東1～3丁目、神宮町、南花ヶ島町	13	10
	1	0			吉原町、永楽町、潮見町、昭和町、大王町、出来島町、堀川町、前原町	14	11
	2	1			宮崎町	15	12
		2		宮崎4区	浄土江町	16	
		3			青葉町、大和町	17	
	3	0			浮之城町、北権現町、権現町、下原町、新城町、柳丸町	18	13
	4	0			花ヶ島町(弗江町、大原、留原、十文字、立野、入道、水町、青赤江町)	19	14
	5	0			東大宮1～4丁目	20	15
	6	0		宮崎5区	大島町、渡島1～2丁目	21	16
	7	0			阿波岐原町(江島の上、産母、中瀬、野間を除く全域)	22	17
	8	0			吉村町、黒船町	23	18
	9	0			一の宮町、高洲町、田代町、中西町、神原町、日ノ出町	24	19
						25	20
	1	1		宮崎6区	大淀4丁目、中村東1～3丁目、中村西1～2丁目、淀川1丁目	26	
		2			青葉町、天満3丁目、中村西3丁目、南町3丁目、淀川2～3丁目	27	21
	2	1			大田4丁目、大淀3丁目、東大淀2丁目	28	
		2			大田1～3丁目、大淀1～2丁目、東大淀1丁目	29	
	3	0			京橋1～2丁目、谷川1～3丁目、天満1～2丁目、天満町	30	22



ゾーン分割前後のデータ



OD表の細分化イメージ

D	D				合計
	1	2	3		
0					
1	60	30	90	180	
2	60	90	30	180	
3	30	90	90	210	
合計	150	210	210	570	

例：人口で按分
2-1:1000人
2-2:2000人

D	D				合計
	1	2-1	2-2	3	
0					
1	60	10	20	90	180
2-1	20	10	20	10	60
2-2	40	20	40	20	120
3	30	30	60	90	210
合計	150	70	140	210	570

【ゾーン分割】

□ 分割前のゾーン □ 分割後のゾーン

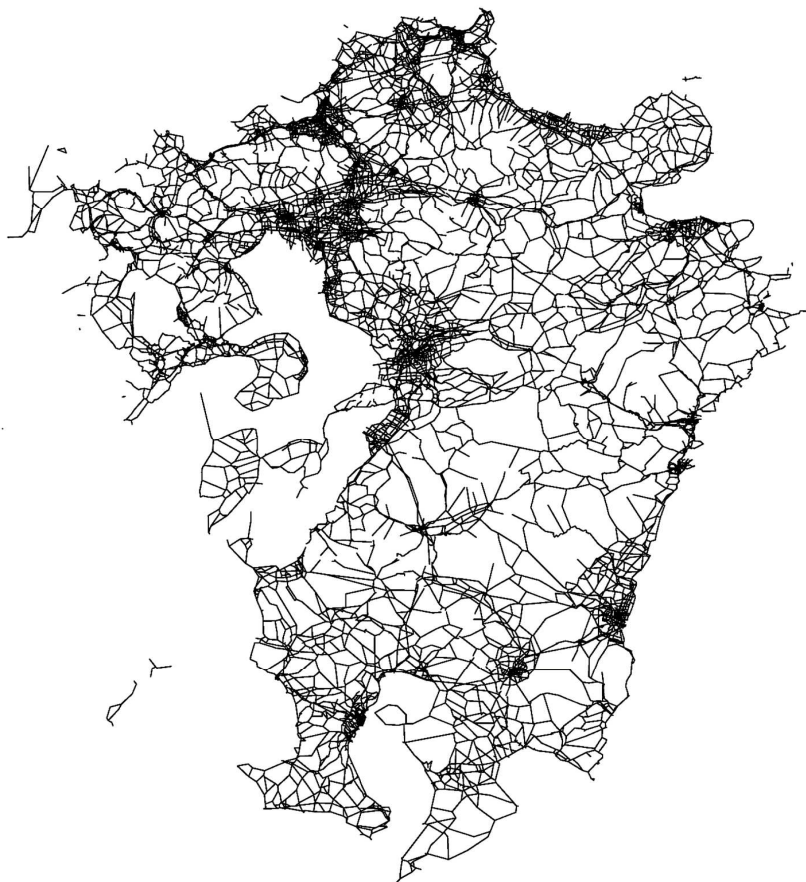
【配分ネットワーク (H22時点)】

— 配分ネットワークのリンク

2. 交通量推計データの作成 (3)交通量推計データ作成(現況)

- 主要な市道を反映し、ゾーン分割を行うなどして作成した現況の交通量推計データ(道路ネットワークデータ)は以下の通りである。
- このネットワークデータ及び分割OD表を用いて現況の交通量配分を実施し、現況再現性を検証した。

H22年ネットワーク



H22年センサベースの交通量を配分し、現況再現性を検証

3. 現況再現

3. 現況再現 (1)現況再現の検証基準

- 作成した交通量推計データ及び推計モデルの妥当性を検証するため、H22年現況配分結果とH22年道路交通センサスの箇所別基本表の交通量を比較し、OD表や配分条件の検証を行った。
⇒現況再現性の検証には、国交省の事業評価において一般的に用いられている相関係数（全道路：0.90以上、国道以上の規格の道路：0.95以上）を目安とした。
- さらに、令和元年11月7日に現庁舎周辺及び宮崎駅東口周辺で実施された交通量調査の結果と比較し、交通量推計結果と大きな乖離がないかの確認を行った。

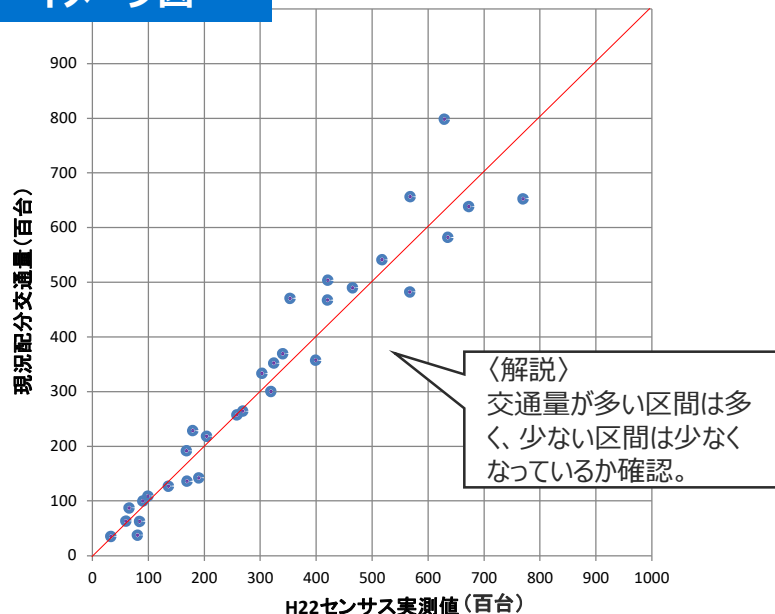
相関係数

相関係数は適合度が高いほど1.0に近づく

$$R = \frac{\sum (x_i - \bar{x})(y_i - \bar{y})}{\sqrt{\sum (x_i - \bar{x})^2 \sum (y_i - \bar{y})^2}}$$

x: 観測交通量
y: 推計交通量
n: 観測地点数

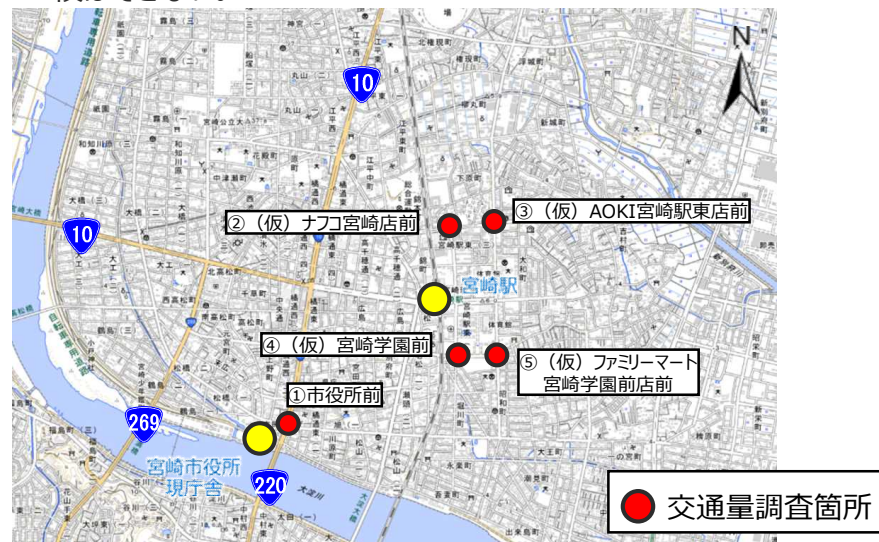
イメージ図



交通量調査結果

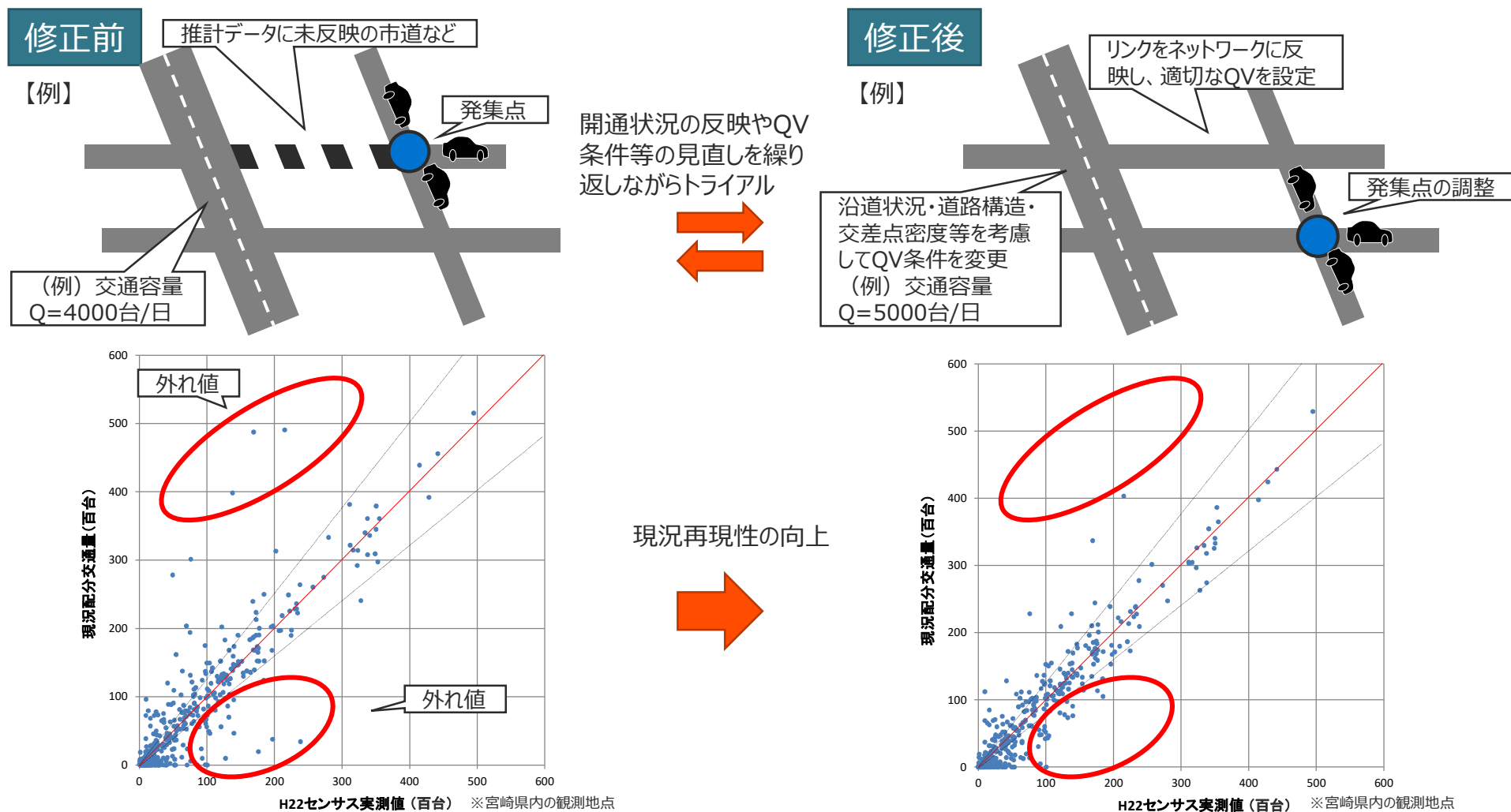
出典:「宮崎市庁舎のあり方検討基礎調査業務 基礎調査報告書」

- 調査日時: 令和元年11月7日(木) 7:00~19:00(昼12時間)
- 調査箇所: 宮崎市内の5地点
(市役所前交差点、宮崎駅東口周辺4箇所)
- 留意点: ①交通量の配分結果は日交通量(24時間)、交通量調査は昼12時間であるため、調査結果の交通量に昼夜率を乗じて比較する。
②交通量配分はH22年、交通量調査はR1年であるため単純な比較はできない。



3. 現況再現 (2)現況再現性の向上に向けたネットワーク等の見直し

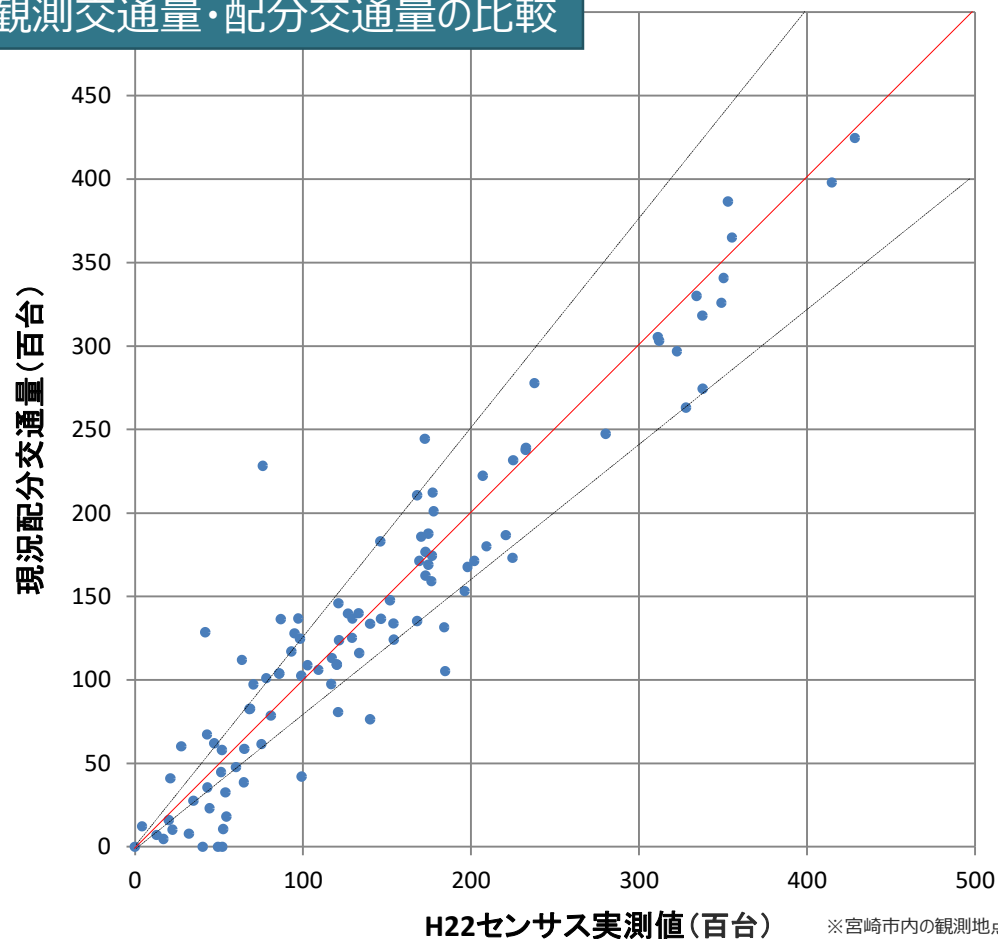
- ・ 現況再現性の向上のため、地理院地図の航空写真（H22年）などを参考に、以下の作業を行った。
- ・ QV条件（交通流の流れやすさ）の見直し ・ H22年時点の道路の開通状況の反映 ・ 発集点の調整 等



3. 現況再現 (3)現況再現性の検証結果 H22年道路交通センサスとの比較

- 宮崎市内のH22年道路交通センサスの観測地点（101地点）について、観測交通量と現況配分交通量の散布図を整理した。
- 宮崎市内の全道路の相関係数は0.944（国道以上は0.951）であり、現況再現性が確保されている。

観測交通量・配分交通量の比較



宮崎市内の相関係数

	目安	本モデル
相関係数	0.90	0.944
相関係数 (国道以上)	0.95	0.951

(参考) 宮崎県内の相関係数

	目安	本モデル
相関係数	0.90	0.947
相関係数 (国道以上)	0.95	0.954

3. 現況再現 (3)現況再現性の検証結果 R1年交通量調査結果との比較

- ・ 現況配分結果（H22年）と交通量調査結果（R1年）の比較を行い、交通量に大きな乖離がないかの確認を行った。
- なお、R1年の交通量調査における昼12時間の交通量に、周辺のH27センサスにおける昼夜率を乗じることにより、日交通量を算出している。
- ・ 現況配分結果（H22年）と交通量調査の日交通量（R1年）の差は概ね±20%以内となり、相関係数も0.913であることから、概ね現況再現性が確保されている。

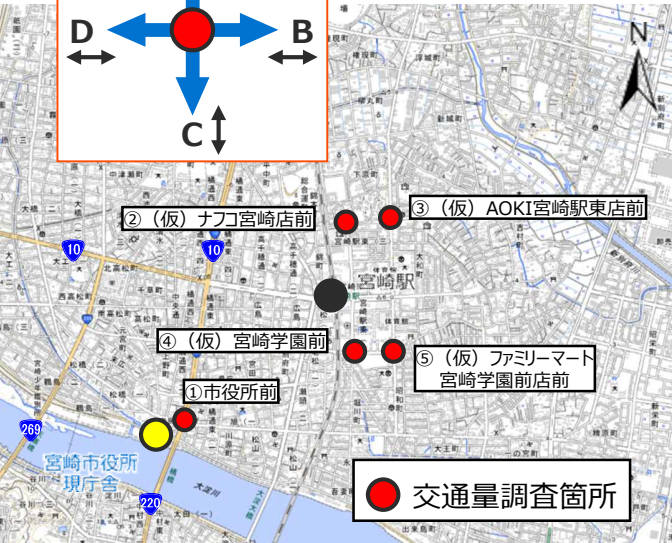
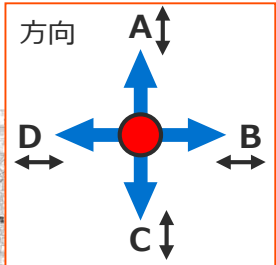
※昼夜率 = $\frac{\text{日交通量（24時間）}}{\text{昼12時間交通量}}$

交通量調査位置・方向

（各方向の断面交通量）

交通量調査結果との比較

（参考）相関係数0.913



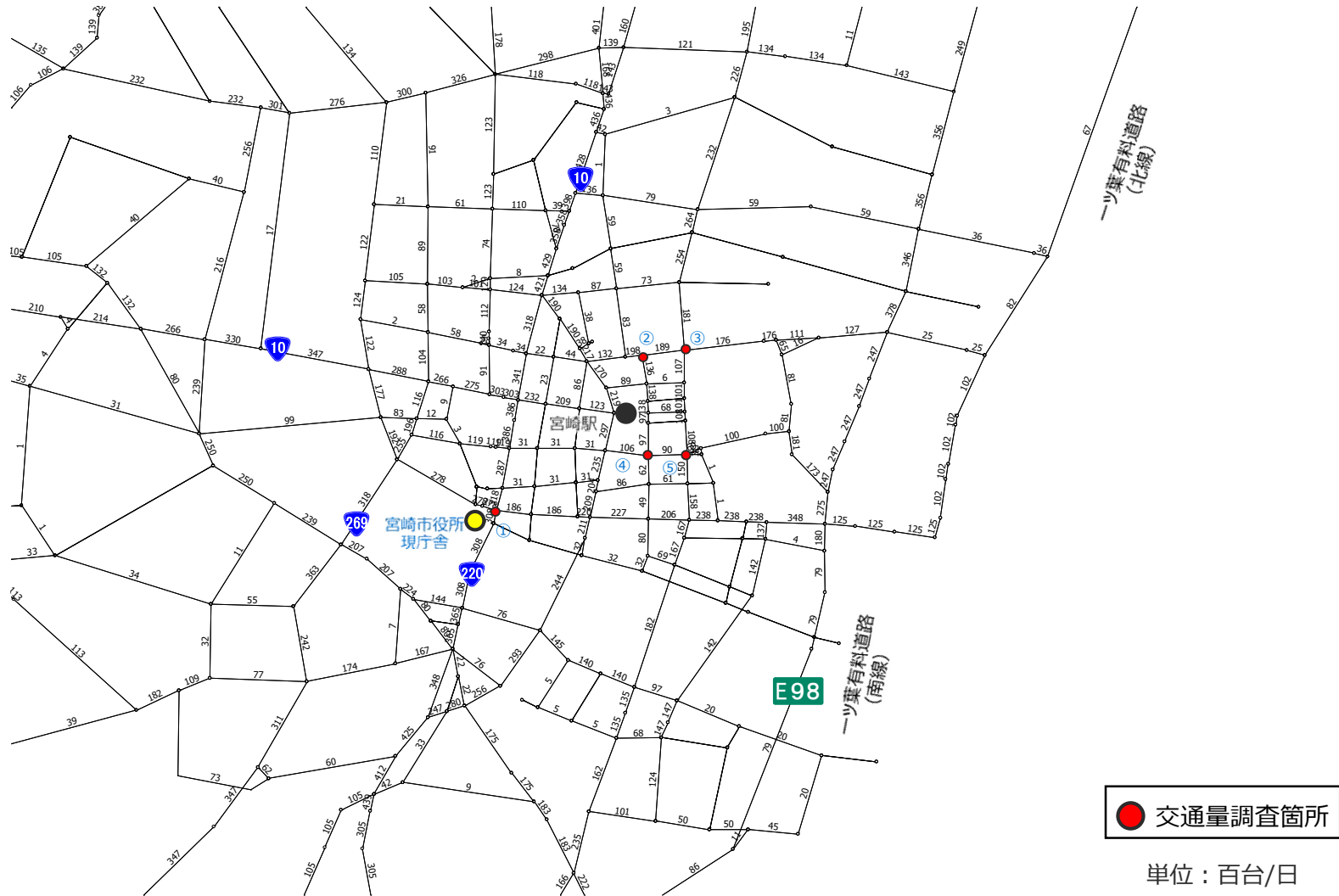
地点	方向	断面交通量(台/12h)			H27センサス 昼夜率	調査結果の日交通量 (台/日)	配分交通量 (台/日)	交通量差	交通量比
		小型車	大型車	計					
① 市役所前	A	24,541	1,895	26,436	1.36	35,953	31,810	-4,143	0.88
	B	14,956	1,034	15,990	1.28	20,467	18,608	-1,859	0.91
	C	30,479	1,872	32,351	1.34	43,350	30,813	-12,537	0.71
	D	17,826	979	18,805	1.28	24,070	27,769	3,699	1.15
② (仮) ナフコ宮崎店前	A	配分ネットワークにリンクなし							
	B	13,175	552	13,727	1.29	17,708	18,863	1,155	1.07
	C	7,050	187	7,237	1.29	9,336	13,575	4,239	1.45
	D	14,604	573	15,177	1.29	19,578	19,796	218	1.01
③ (仮) AOKI宮崎駅東店前	A	13,921	569	14,490	1.29	18,692	18,110	-582	0.97
	B	10,976	554	11,530	1.29	14,874	17,576	2,702	1.18
	C	12,672	617	13,289	1.29	17,143	10,743	-6,400	0.63
	D	12,631	536	13,167	1.29	16,985	18,863	1,878	1.11
④ (仮) 宮崎学園前	A	8,347	304	8,651	1.28	11,073	9,710	-1,363	0.88
	B	6,428	168	6,596	1.28	8,443	9,026	583	1.07
	C	5,890	78	5,968	1.28	7,639	6,208	-1,431	0.81
	D	8,103	358	8,461	1.28	10,830	10,588	-242	0.98
⑤ (仮) ファミリーマート宮崎学園前店前	A	12,626	519	13,145	1.28	16,826	10,754	-6,072	0.64
	B	3,621	88	3,709	1.28	4,748	3,193	-1,555	0.67
	C	10,171	493	10,664	1.28	13,650	15,007	1,357	1.10
	D	6,394	168	6,562	1.28	8,399	9,026	627	1.07

3. 現況再現 (3)現況再現性の検証結果

抜粋：宮崎市中心部の現況配分結果

- 宮崎市中心部の現況配分結果は以下の通りである。

配分交通量

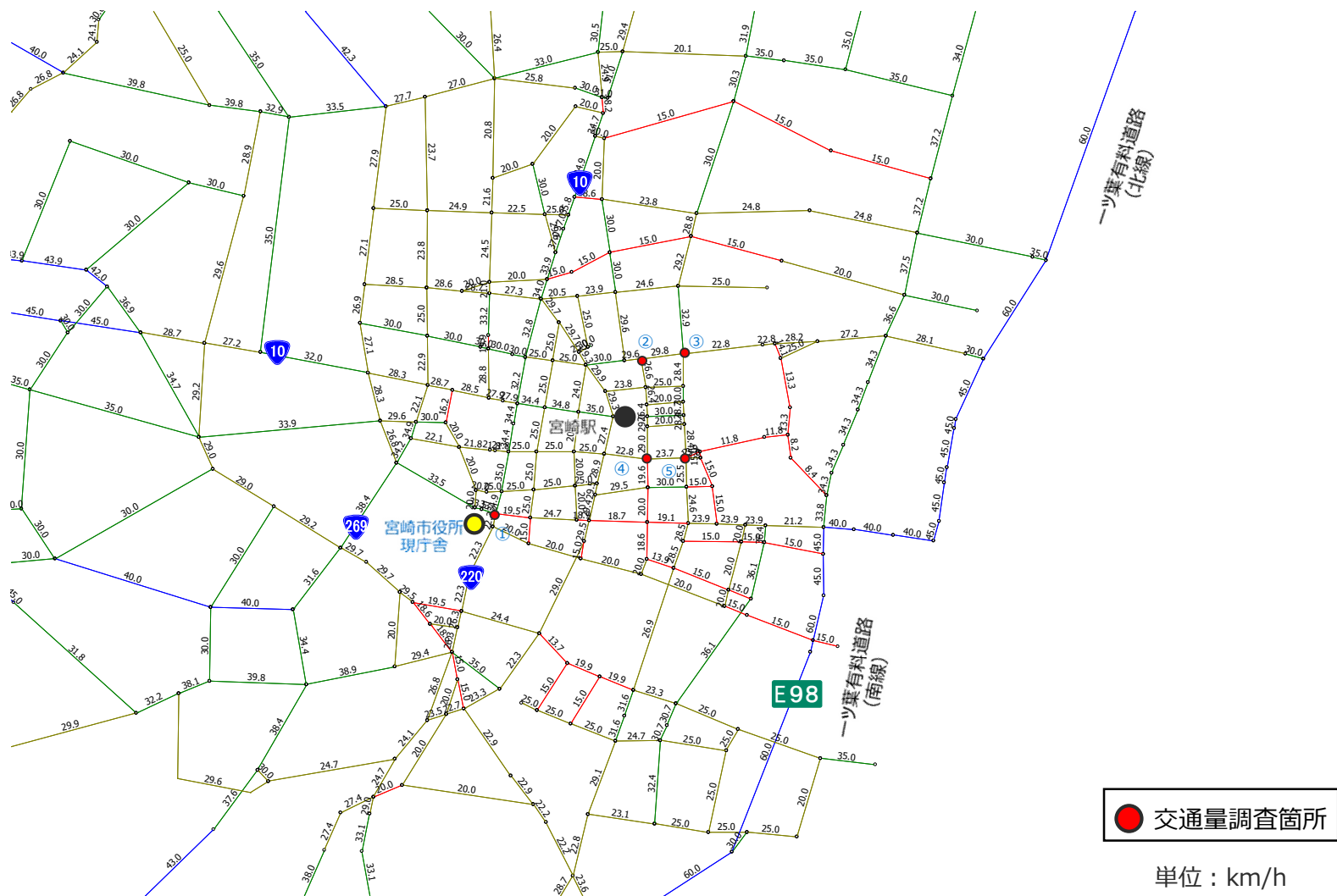


3. 現況再現 (3)現況再現性の検証結果

抜粋：宮崎市中心部の現況配分結果

- 宮崎市中心部の現況配分結果における最終速度は以下の通りである。

速度



4. 将来交通量推計

4. 将来交通量推計 (参考) 再現性の検証

- ・ H22年からR12年の間に開通した区間や開通予定の区間を追加（通行可能化）し、R12年将来交通量配分を実施。

【リンクの追加例】

➤東九州自動車道 日向～高鍋（H24～26年開通）、清武南～日南北郷（R4年度開通予定）

➤宮崎市の開通予定の市道 吉村通線、宮崎駅東通線

・・・ほか

- ・ 現況(H22)の交通量推計にて現況再現性の確認済であるが、参考としてR12年将来交通量配分結果と宮崎県内の国交省の新規事業化区間・再評価区間の交通量を比較し、再現性の検証を行った。（相関係数0.90以上を目安）

⇒相関係数は0.981であり、再現性が確保されている。

再現性確認対象の事業及び検証結果

14事業（23区間）

相関係数

事業区間	路線名	事業名	事業評価時交通量		R12配分交通量 (今回)	交通量差	差 ²	交通量比	誤差(絶対値)
			最小/最大	交通量					
1	一般国道10号	門川日向拡幅	最小	28,600	27,133	-1,467	2,152,089	0.95	0.05
	一般国道10号	門川日向拡幅	最大	36,700	35,697	-1,003	1,006,009	0.97	0.03
2	一般国道218号	(九州横断自動車道)五ヶ瀬高千穂道路	-	7,200	6,654	-546	298,116	0.92	0.08
3	一般国道10号	新富バイパス	最小	25,800	25,638	-162	26,244	0.99	0.01
	一般国道10号	新富バイパス	最大	35,500	32,235	-3,265	10,660,225	0.91	0.09
4	一般国道10号	都城道路	最小	25,900	25,801	-99	9,801	1.00	0.00
	一般国道10号	都城道路	最大	38,300	32,470	-5,830	33,988,900	0.85	0.15
5	東九州自動車道	門川～西都	最小	7,200	7,971	771	594,441	1.11	0.11
	東九州自動車道	門川～西都	最大	10,000	10,332	332	110,224	1.03	0.03
6	一般国道218号	高千穂日之影道路	最小	9,800	10,349	549	301,401	1.06	0.06
	一般国道218号	高千穂日之影道路	最大	10,600	10,349	-251	63,001	0.98	0.02
7	一般国道220号	油津・夏井道路(油津区間)	-	13,700	12,000	-1,700	2,890,000	0.88	0.12
	一般国道220号	油津・夏井道路(串間・夏井区間)	最小	7,200	7,085	-115	13,225	0.98	0.02
8	一般国道220号	油津・夏井道路(串間・夏井区間)	最大	10,000	7,085	-2,915	8,497,225	0.71	0.29
9	一般国道220号	日南・志布志道路(日南区間)	-	14,300	14,705	405	164,025	1.03	0.03
10	東九州自動車道	清武JCT～北郷	-	19,300	19,051	-249	62,001	0.99	0.01
11	国道10号	都城道路(Ⅱ期)	最小	19,600	22,331	2,731	7,458,361	1.14	0.14
	国道10号	都城道路(Ⅱ期)	最大	35,200	28,254	-6,946	48,246,916	0.80	0.20
12	一般国道218号	北方延岡道路	最小	11,000	10,814	-186	34,596	0.98	0.02
	一般国道218号	北方延岡道路	最大	15,400	11,874	-3,526	12,432,676	0.77	0.23
13	東九州自動車道	蒲江～北川	-	5,600	5,032	-568	322,624	0.90	0.10
14	一般国道218号	(九州横断自動車道延岡線)蘇陽五ヶ瀬道路	最小	6,400	6,036	-364	132,496	0.94	0.06
	一般国道218号	(九州横断自動車道延岡線)蘇陽五ヶ瀬道路	最大	7,000	6,654	-346	119,716	0.95	0.05

	目安	本モデル
相関係数	0.90	0.981

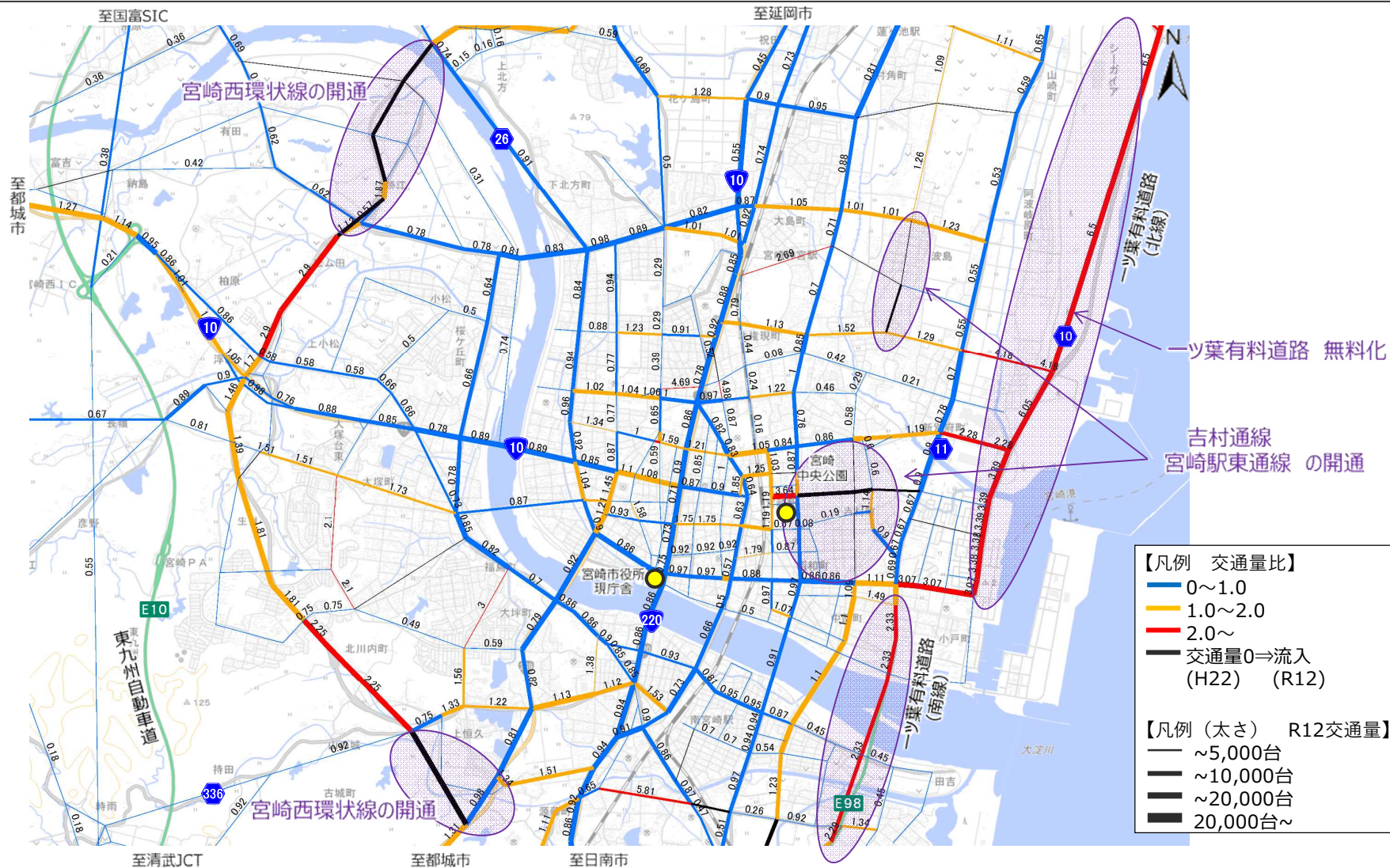
4. 将来交通量推計 交通量配分結果

- 宮崎市中心部の将来交通量配分結果(R12) は以下の通りである。



4. 将来交通量推計 現況との比較

- ・ 現況交通量(H22)と将来交通量(R12)の交通量比は以下の通りである。
- ・ R12年では宮崎西環状線、宮崎駅東側の開通路線、一ツ葉有料道路及び周辺の交通量が増加する。



5. 現況の問題箇所の検討

5. 現況の問題箇所の検討 道路交通センサスによる現況の交通状況の確認

- ・ 現況の宮崎市内中心部の交通状況をH27年道路交通センサス及び主要渋滞箇所位置より確認した。

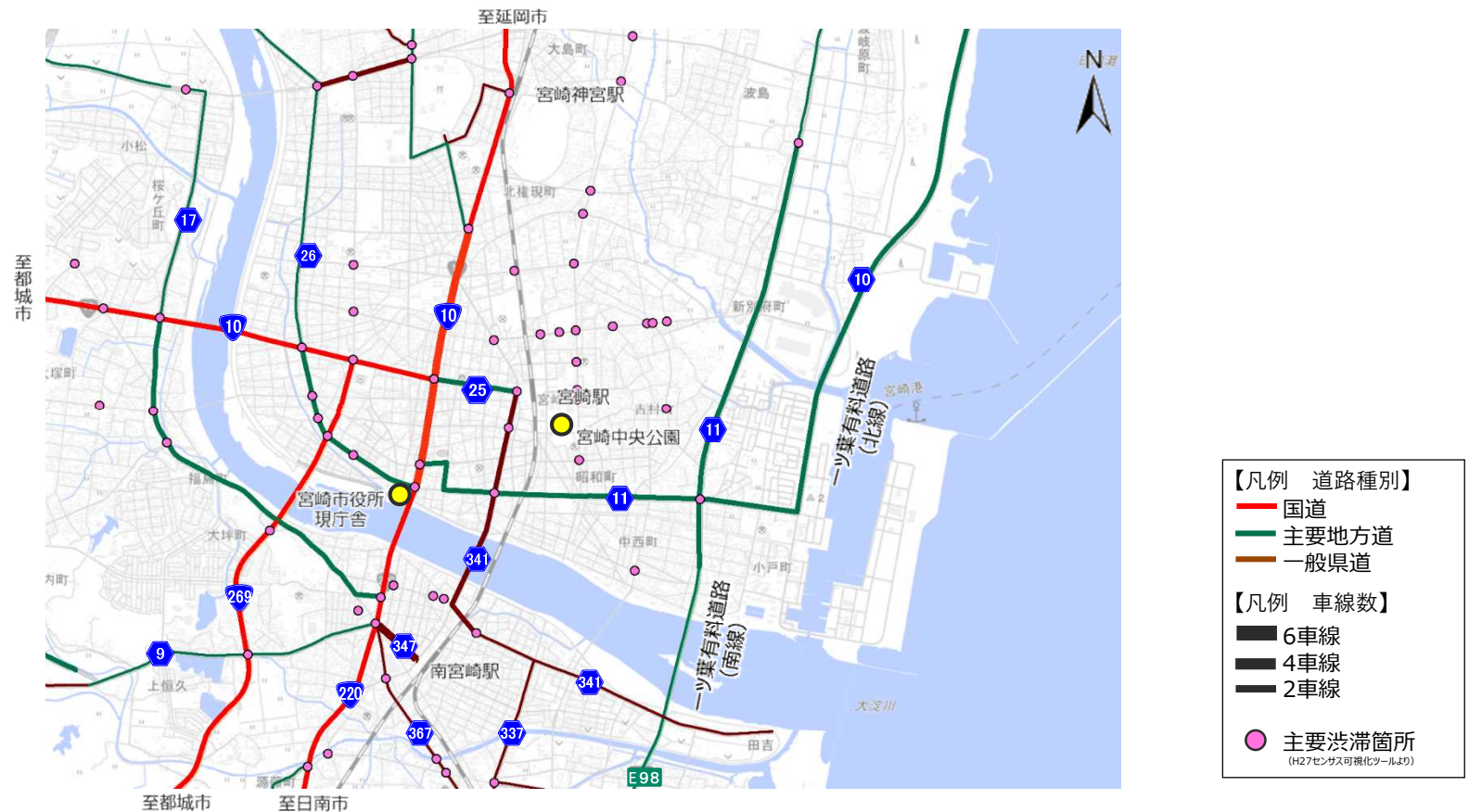
【指標】

- 混雑度、混雑時旅行速度、非混雑時旅行速度

※混雑時：7-9時、17-19時 非混雑時：9-17時

【留意点】

- 一般道では国道、主要地方道、一般県道しかデータがないため、市道の状況は確認できない。



5. 現況の問題箇所の検討 道路交通センサスによる現況の交通状況の確認

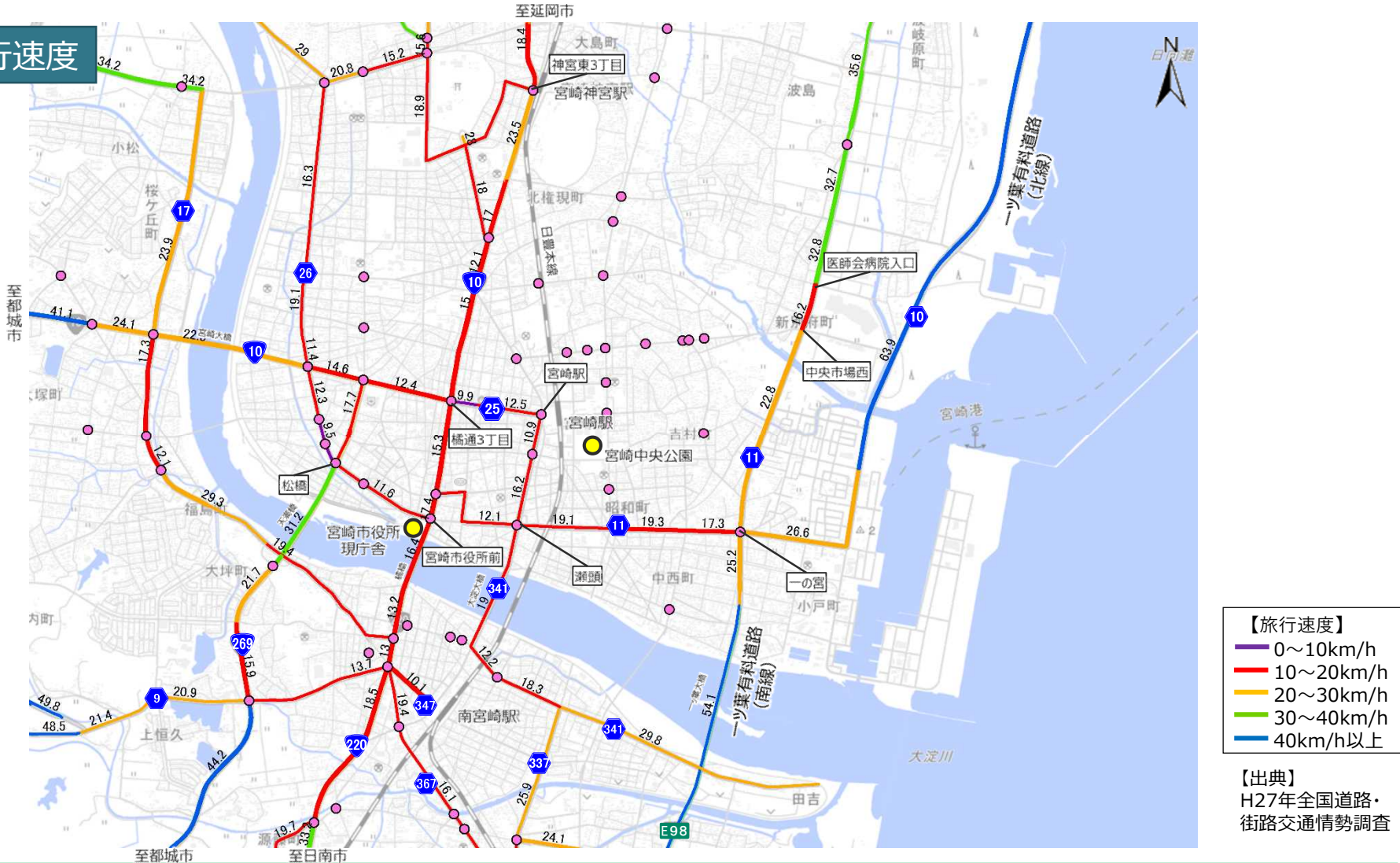
- ・ 混雑度をみると、国道10号や渡河部などの南北方向の道路で混雑度が高い。
- ・ 宮崎駅の西側では混雑度が高く、1.53となっている。



5. 現況の問題箇所の検討 道路交通センサスによる現況の交通状況の確認

- ・ 混雑時旅行速度をみると、宮崎市中心部で20km/h以下の速度低下が発生。
- ・ 橘通3丁目、松橋のほか、宮崎市役所現庁舎付近や宮崎駅付近で約10km/hの速度低下が発生。

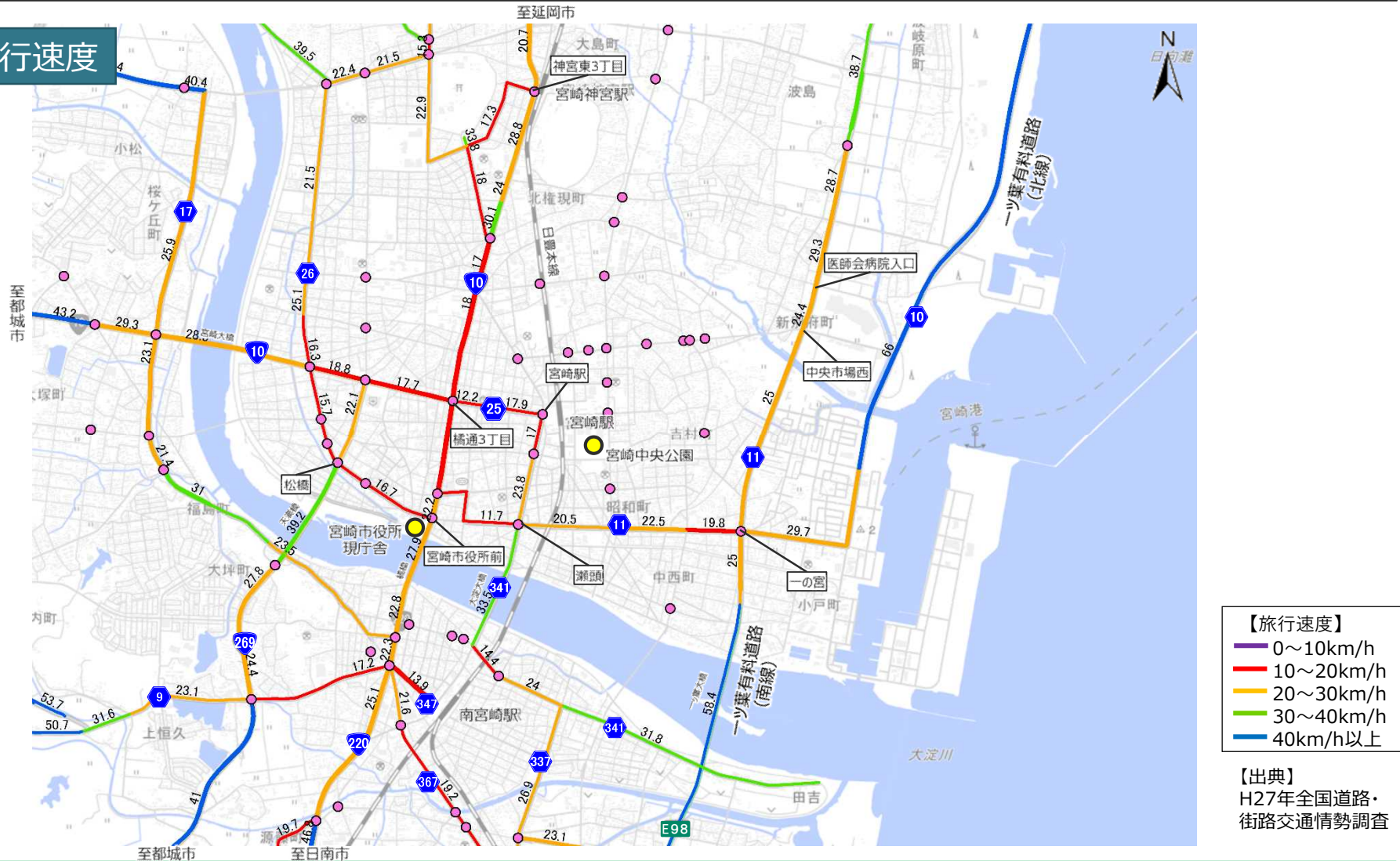
混雑時旅行速度



5. 現況の問題箇所の検討 道路交通センサスによる現況の交通状況の確認

- 非混雑時旅行速度をみると、宮崎駅付近、橘通3丁目、南宮崎駅付近で20km/h以下の速度低下が発生。
- 非混雑時でも旅行速度が低い路線があり、県道11号瀬頭交差点の西側では混雑時より旅行速度が低下。

非混雜時旅行速度



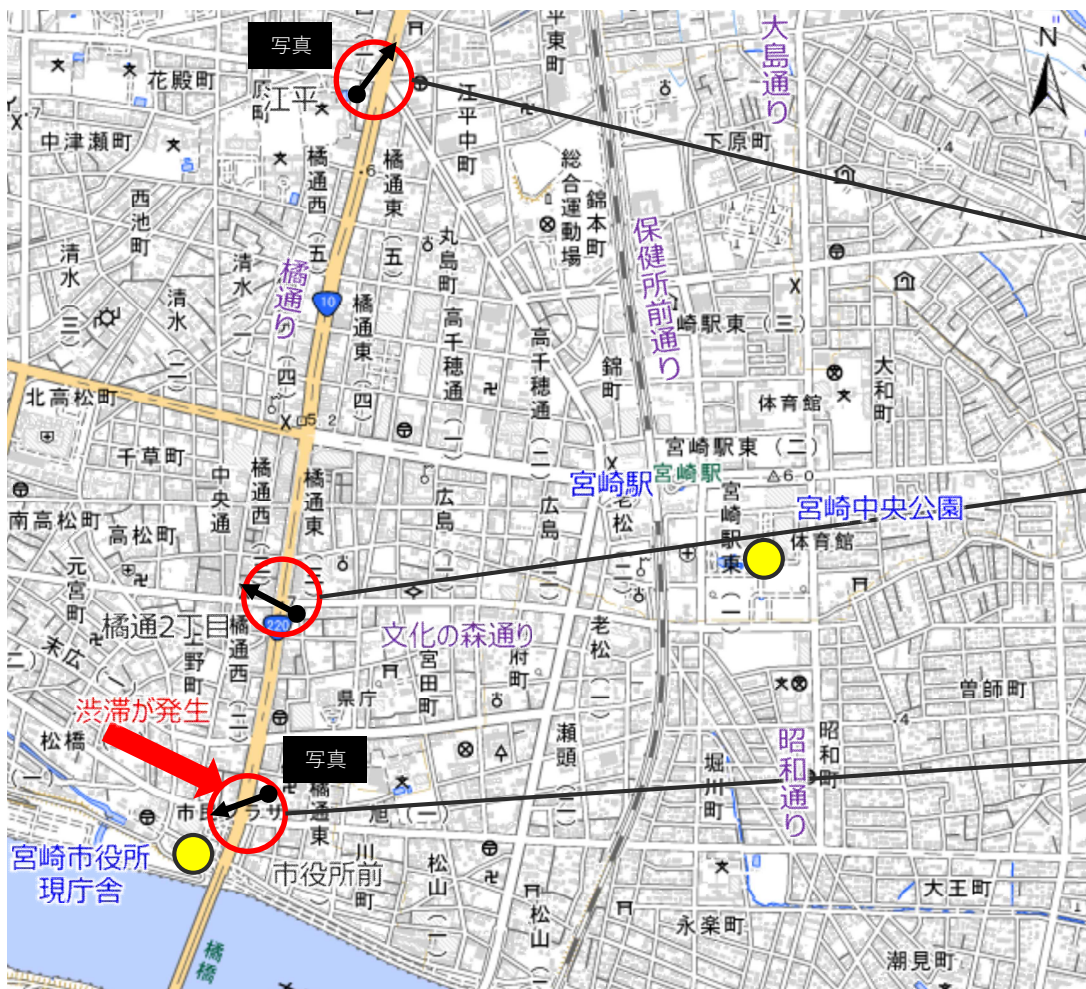
5. 現況の問題箇所の検討 現況の問題箇所の整理

- 宮崎市の中心部では多くの路線が主要渋滞区間に選定されており、慢性的に旅行速度が低下している。
 - 現庁舎付近では各路線の旅行速度が低下しており、国道10号・220号（橋通り）は特に混雑している。
 - 宮崎中央公園付近では主要な路線が少なく、南北方向の大島通り・昭和通りに交通が集中している。



【参考】現地確認結果（橋通り・現庁舎付近）

- 宮崎市役所現庁舎付近の道路状況の確認を行った。（R4.6.23-24）
- 現庁舎付近では、朝夕で市役所前交差点の西側の流入部の滞留が延伸。
- 国道10号・国道220号（橋通り）は交通量が多いが、捌け残りは概ね発生していない。



国道10号・国道220号（橋通り）は交通量が多いが、捌け残りは概ね発生していない。

撮影：R4.6.24 8時台



文化の森通りは東西方向の流動が多いが概ね捌けている。

撮影：R4.6.24 9時台



朝夕ピーク時には市役所前交差点の西側流入部で渋滞が発生。

撮影：R4.6.23 18時台

【参考】現地確認結果（宮崎中央公園付近）

- 宮崎中央公園付近の道路状況の確認を行った。（R4.6.23-24）
- 宮崎中央公園の東側の大島通り・昭和通りの交通量が多く、青葉町交差点では若干の捌け残りが発生。
- 宮崎中央公園の西側の保健所前通りは渋滞は発生していないが、各交差点の右折レーンが短い。



大島通り・昭和通りは交通量が多く、若干の捌け残りが発生。

撮影：R4.6.23 17時台



保健所前通りは交通量が少なく、渋滞は発生していない。

撮影：R4.6.23 15時台

6. 新庁舎関連交通の経路設定

6. 新庁舎関連交通の経路設定

- 令和元年の駐車場利用台数調査結果及び令和4年に実施した市民アンケート調査結果より、庁舎建て替え後の各地域からの来訪頻度の変化率、自家用車分担率の変化率を算出し、各地域からの将来来訪台数を予測し、新庁舎への来訪経路に上乗せをする。

1 与条件

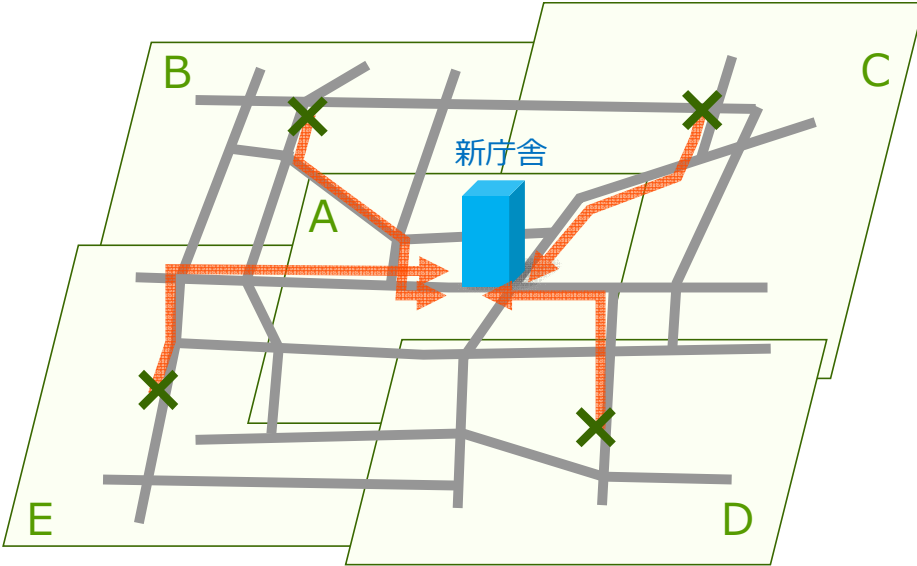
・庁舎への自動車での来場者数
2,057人／日 R元.11 調査

■ 新市庁舎関連交通の経路設定イメージ

✕ 地域中心
➡ 上乗せ交通経路

2 検討ケース

- ・現地建て替え 出入口：2箇所
- ・駅周辺での建て替え 出入口：3箇所想定（西側・南側・東側）



3 市民アンケートによる利用動向

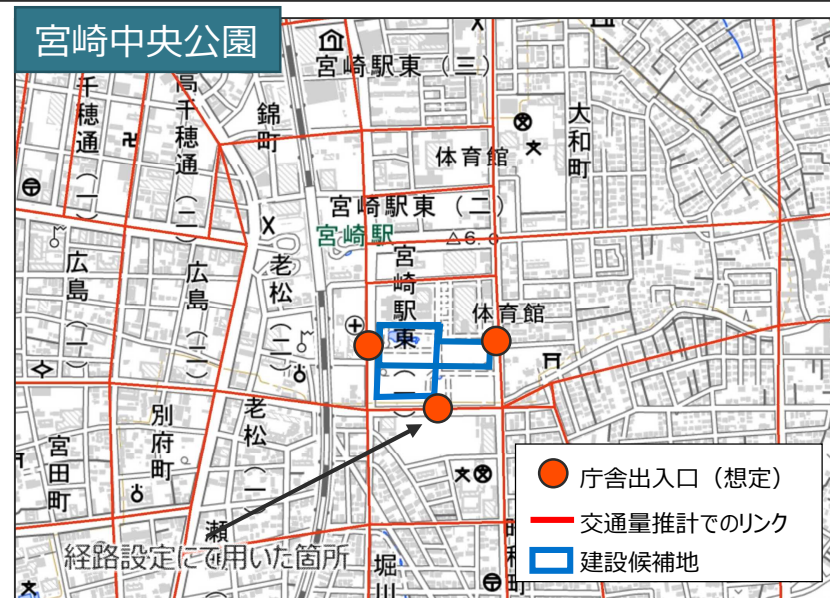
- ①回答者の居住地域
- ②現在の来訪頻度
- ③現在の来訪手段
- ④将来の来訪頻度
- ⑤将来の来訪手段

■ 新市庁舎関連交通の設定計算例

①		②	③【②÷②の合計】		④【①×③】		⑤	⑥	⑦【⑥÷⑤】		⑧	⑨	⑩【⑨÷⑧】		⑪【④×⑦×⑩】	
居住 地域	来場 者数	エリア 別人口	人口比率	来場 者数	平均来訪頻度			自家用車割合			自家用車来 場者数					
	現況	現況	現況	現況	現況	将来	増減率	現況	将来	増減率	将来					
	人/日	人	%	人	回/日	回/日	%	-	-	%	人					
A	2,057	5,000	38%	791	0.5	0.75	150%	0.4	0.05	13%	148					
B		2,000	15%	316	0.2	0.35	175%	0.4	0.3	75%	415					
C		1,000	8%	158	0.1	0.15	150%	0.2	0.2	100%	237					
D		3,000	23%	475	0.1	0.13	130%	0.35	0.4	114%	705					
E		2,000	15%	316	0.2	0.1	50%	0.6	0.7	117%	185					

6. 新庁舎関連交通の経路設定 庁舎出入口の設定

- 各建設候補地において庁舎出入口を2地点設定し、新市庁舎関連交通の経路を最短経路検索にて分析。
- なお、明らかに実態に合わない経路については適宜経路を見直した。



方針

1 新市庁舎の庁舎出入口（駐車場位置）

- 庁舎出入口について、現市庁舎の駐車場位置及び宮崎中央公園の西側・南側・東側として分析。
⇒上乗せ交通量の検討の際の駐車場位置は、現庁舎位置2箇所と宮崎中央公園3箇所を想定。

2 市庁舎へのアクセス経路（後述）

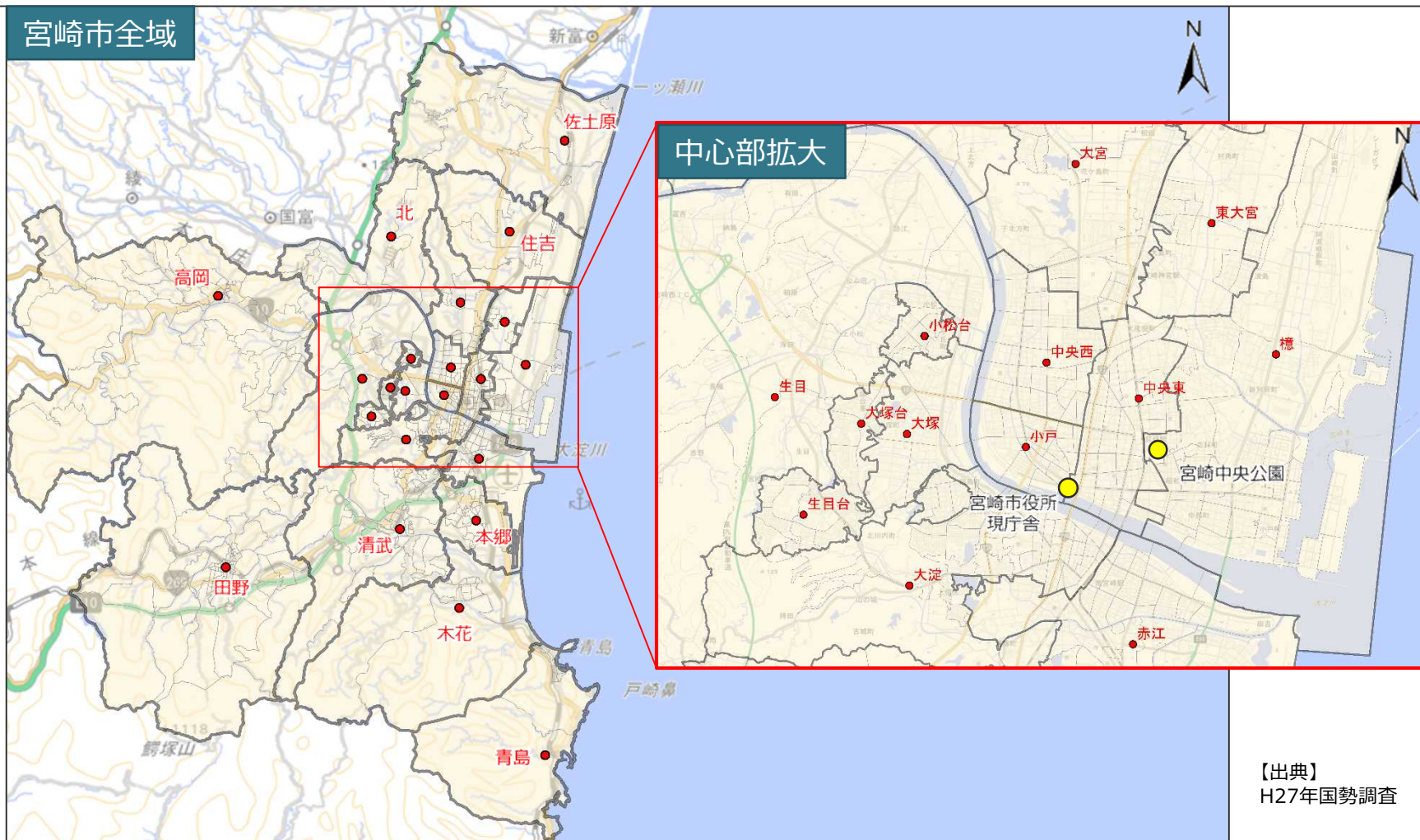
- 最短経路検索により、各地域から各建設候補地へのアクセス経路を設定。

6. 新庁舎関連交通の経路設定 地域の設定

- 宮崎市の各地域（22地域）について、町丁目人口の重みを考慮した重心（地域の中心）を設定。

※佐土原、田野、高岡、清武は総合支所の位置を地域の中心として設定。

⇒各地域の中心から各候補地域までのアクセス経路を設定し、交通量を上乘せ。

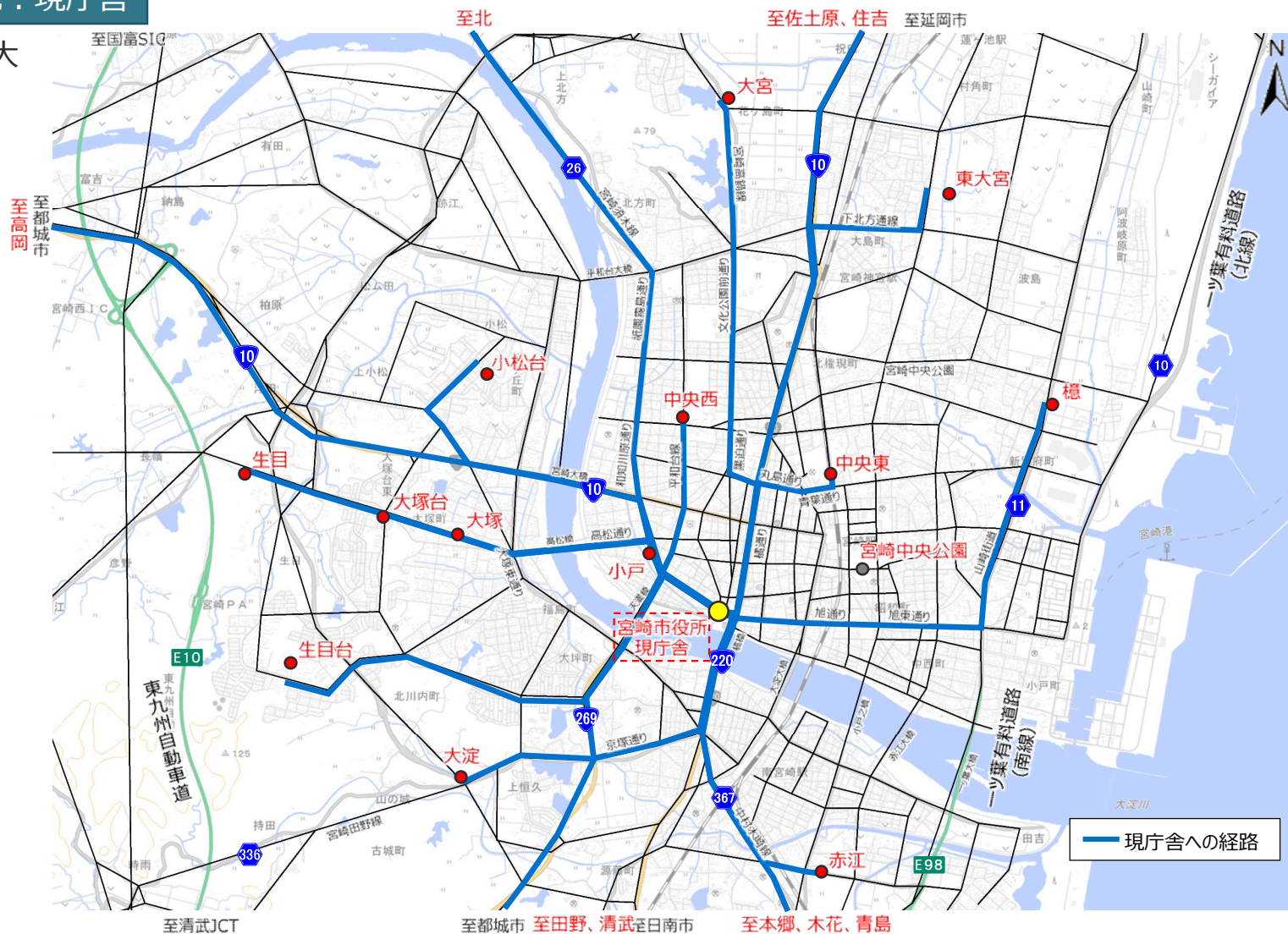


6. 新庁舎関連交通の経路設定 経路の設定結果（現庁舎、中心部拡大）

- ・各地域から宮崎市役所現庁舎までの経路は以下の通りである。

建設候補地：現庁舎

中心部拡大

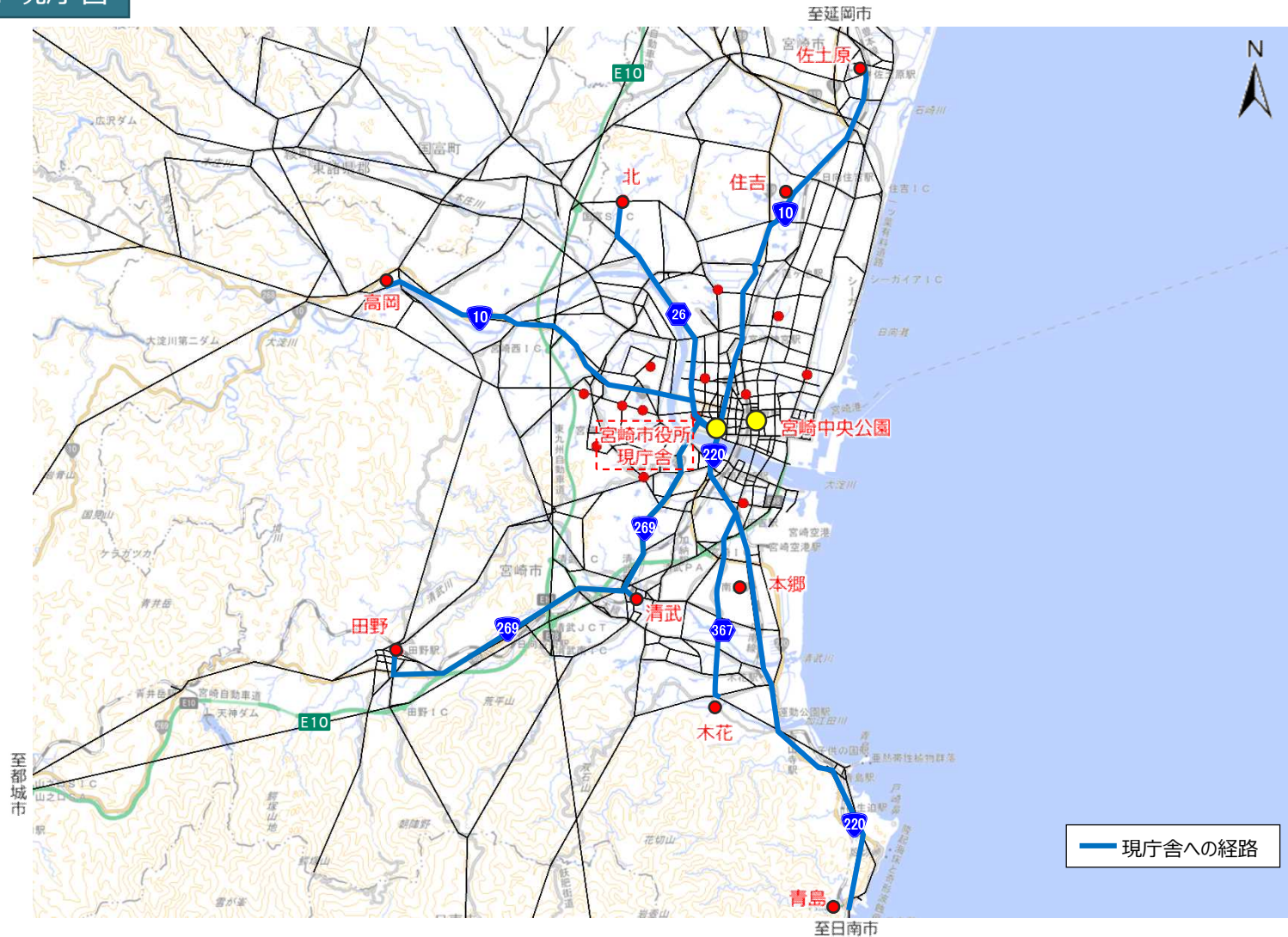


6. 新庁舎関連交通の経路設定 経路の設定結果（現庁舎、広域）

- ・ 各地域から宮崎市役所現庁舎までの経路は以下の通りである。（前頁で経路が全て表示できなかった地域のみ）

建設候補地：現庁舎

広域

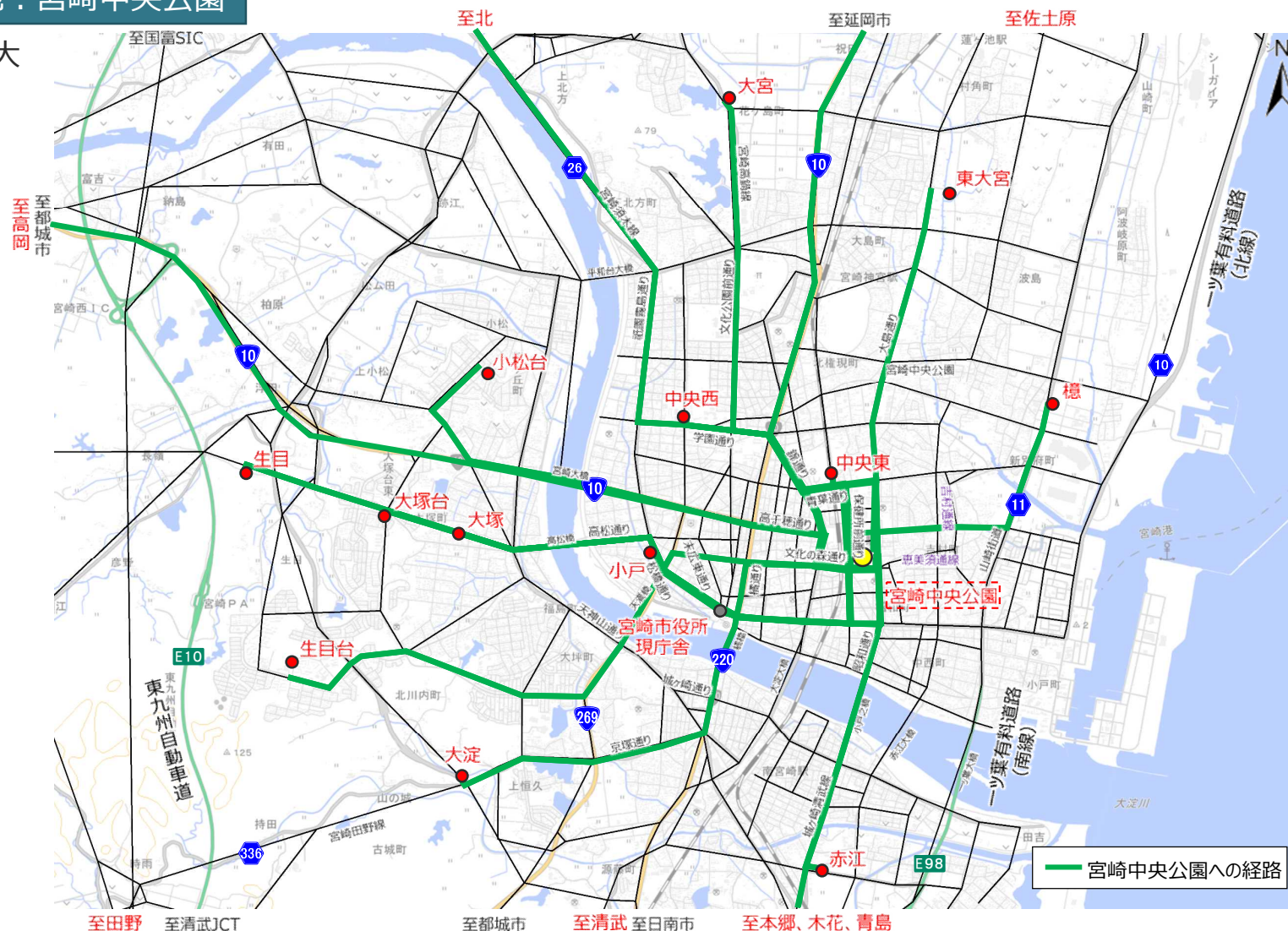


6. 新庁舎関連交通の経路設定 経路の設定結果（宮崎中央公園、中心部拡大）

- 各地域から宮崎中央公園までの経路は以下の通りである。

建設候補地：宮崎中央公園

中心部拡大

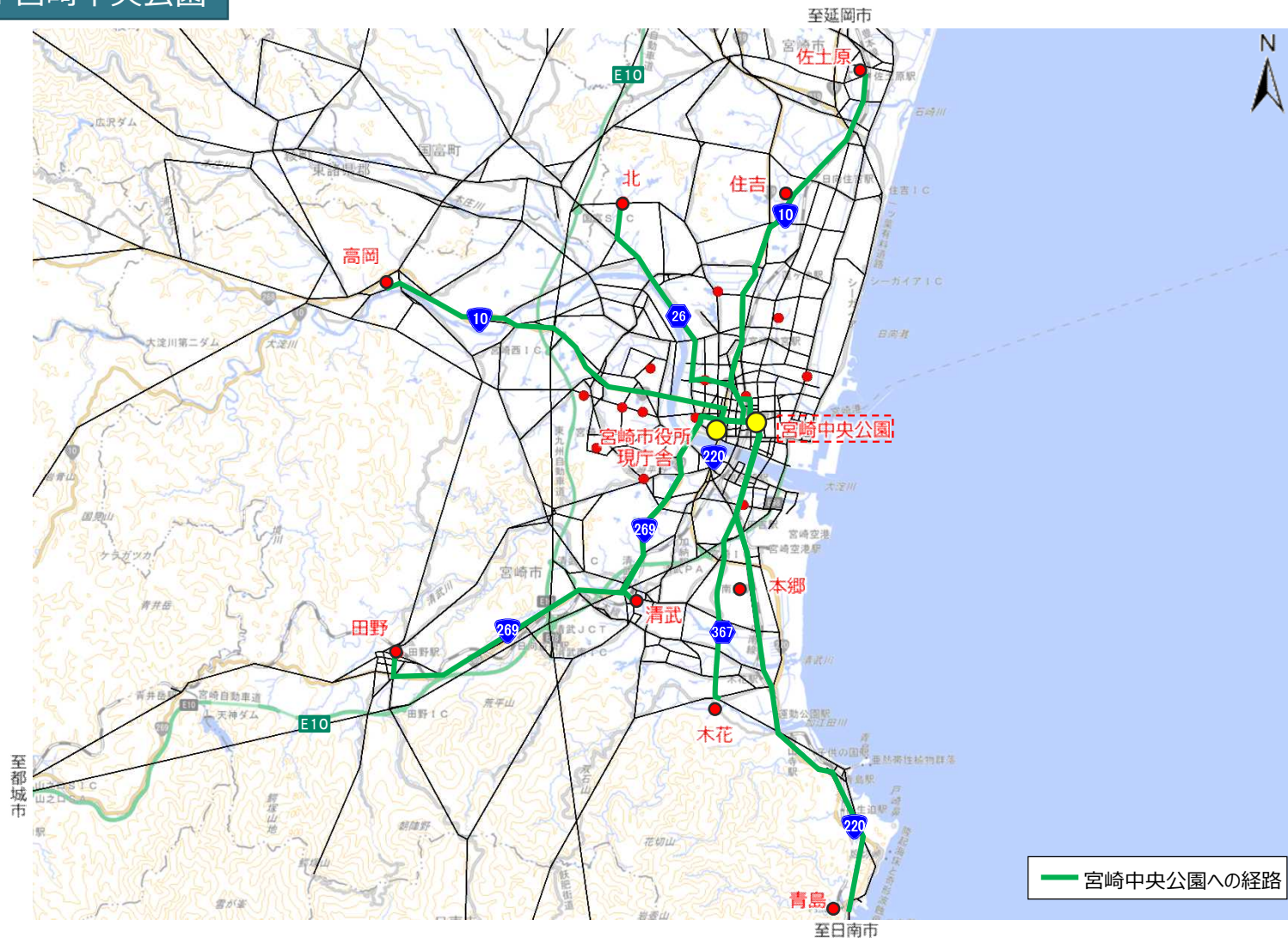


6. 新庁舎関連交通の経路設定 経路の設定結果（宮崎中央公園、広域）

- 各地域から宮崎中央公園までの経路は以下の通りである。（前頁で経路が全て表示できなかった地域のみ）

建設候補地：宮崎中央公園

広域



7. 新市庁舎関連交通の検討

7. 新市庁舎関連交通の検討 検討方法

- ・新市庁舎関連交通の検討手順及び交通対策検討までの流れは以下の通り。

3. 新市庁舎関連交通の検討

1 与条件

・【市民】自動車での来庁者数（R1.11）
2,057人／日 ⇒ **往復4,114人／日**
（本庁舎前駐車場、第二庁舎第4駐車場、本庁舎第3駐車場、河川敷駐車場、第5駐車場の入出庫台数）

・【職員】自動車での通勤台数（登庁時、7時台と仮定）
（現況）**592台** ⇒ （将来・テレワーク率10%）**533台**

2 新市庁舎関連交通の検討

・現庁舎 出入口：2箇所



宮崎中央公園の案の場合、交通が転換

・宮崎中央公園 出入口：3候補想定（西側、南側、東側）

3 市民アンケートにおける来訪動向

・現在の来訪頻度・来訪手段



変化

・将来の来訪頻度・来訪手段

4 交通量増加箇所（方向）の抽出（①～③より）

1. 現況の問題箇所の検討

1 道路交通センサスにおける混雑箇所

2 主要渋滞箇所

3 現地確認

2. 将来の影響箇所検討

1 将来交通量推計による悪化箇所

4. 対策候補箇所検討及び対応方針

対策検討候補箇所及び対応方針の検討

5. 交通対策の検討

- ・ピーク時交通量の設定
- ・需要率及び必要滞留長の算出
- ・対策メニューの検討
- ・概算事業費の算出

7. 新市庁舎関連交通の検討 与条件・各地域の交通量

- ・ 駐車場入出庫台数を人口比で按分し、各地域からの市民の来庁者数を計算。（往復の台数）
- ・ 市民の来庁者頻度の変化はアンケートより算出。

⇒現況：4,114台/日 将来：3,996台/日

アンケート結果より

■来庁者数の計算

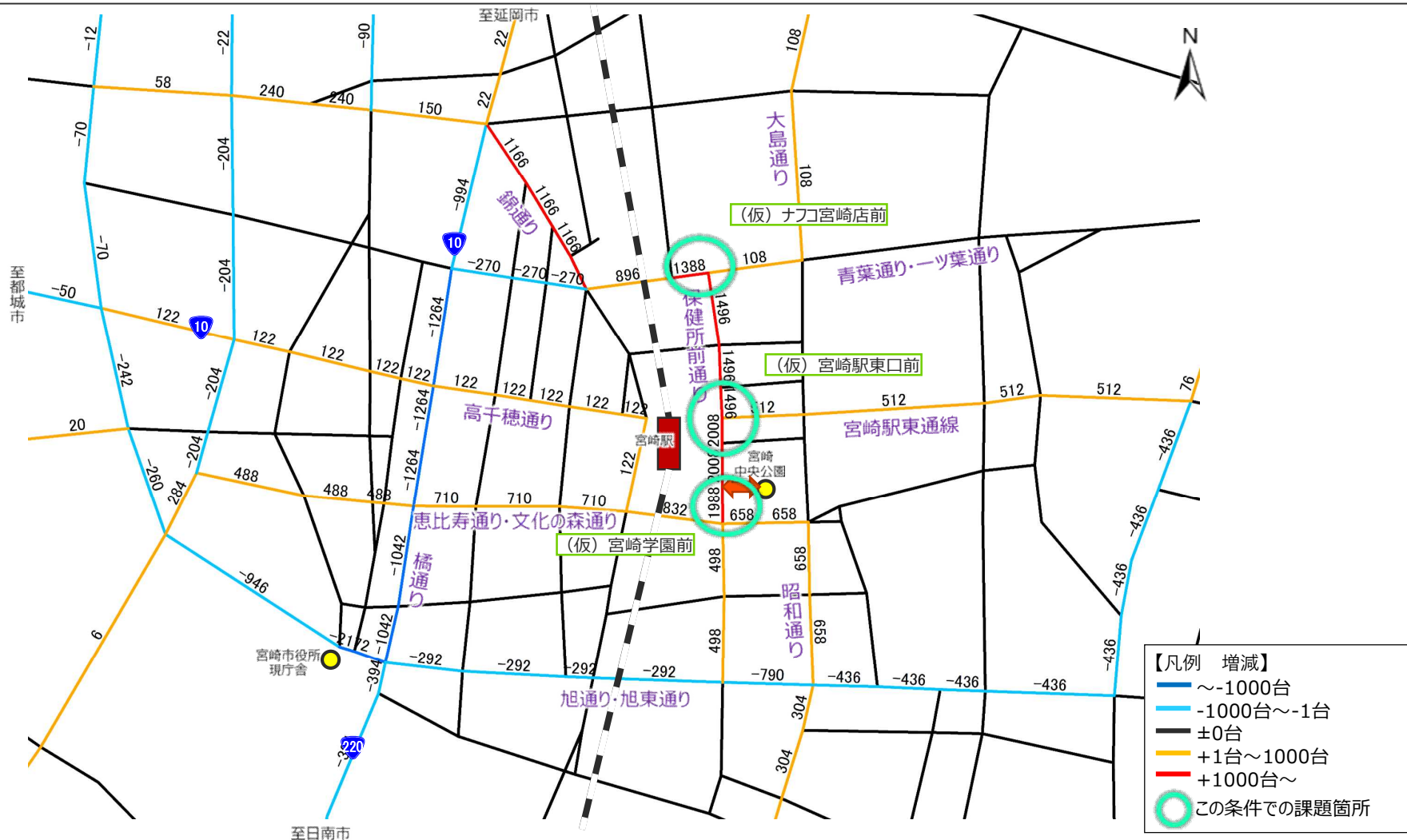
	地域	人口	人口比率	自家用車来庁者数		来庁頻度（1日当たり）			自動車利用率			移転先自家用車来庁者数	
				片道	往復	現況	将来	比	現況	将来	比	片道	往復
1	中央東	26,232	6.6%	135	270	0.0083	0.00973	117.3%	0.6807	0.479	70.4%	111	222
2	中央西	19,796	5.0%	102	204	0.01054	0.00844	80.1%	0.7258	0.8065	111.1%	91	182
3	小戸	10,432	2.6%	54	107	0.01051	0.00665	63.3%	0.6111	0.6389	104.5%	35	70
4	大宮	25,368	6.3%	130	261	0.00717	0.00508	70.8%	0.9275	0.8551	92.2%	85	170
5	東大宮	15,619	3.9%	80	161	0.02164	0.01531	70.8%	0.8966	0.8448	94.2%	54	108
6	大淀	23,779	5.9%	122	245	0.00744	0.00675	90.7%	0.8	0.8	100.0%	111	222
7	大塚	20,447	5.1%	105	210	0.00619	0.0047	76.0%	0.7879	0.7424	94.2%	75	150
8	櫛	42,361	10.6%	218	436	0.00708	0.00927	130.9%	0.837	0.75	89.6%	256	512
9	大塚台	6,265	1.6%	32	64	0.00703	0.00628	89.2%	0.75	0.6875	91.7%	26	52
10	生目台	6,839	1.7%	35	70	0.00541	0.00506	93.5%	0.7778	0.7778	100.0%	33	66
11	小松台	5,572	1.4%	29	57	0.00693	0.00918	132.5%	0.9048	0.9048	100.0%	38	76
12	赤江	34,389	8.6%	177	354	0.00944	0.00889	94.1%	0.7778	0.798	102.6%	171	342
13	本郷	20,920	5.2%	108	215	0.00417	0.00483	115.9%	0.8864	0.8409	94.9%	118	236
14	木花	11,600	2.9%	60	119	0.00615	0.00244	39.8%	0.9583	0.8333	87.0%	21	42
15	青島	3,529	0.9%	18	36	0.00241	0.00282	117.2%	0.8333	0.75	90.0%	19	38
16	住吉	21,586	5.4%	111	222	0.00467	0.00677	145.1%	0.8	0.8	100.0%	161	322
17	生目	13,051	3.3%	67	134	0.00663	0.01078	162.6%	0.725	0.75	103.4%	113	226
18	北	6,787	1.7%	35	70	0.01523	0.01209	79.4%	0.875	0.9167	104.8%	29	58
19	佐土原	34,193	8.6%	176	352	0.00313	0.00418	133.3%	0.8	0.74	92.5%	217	434
20	田野	11,297	2.8%	58	116	0.00804	0.01107	137.6%	0.8571	0.8214	95.8%	77	154
21	高岡	11,032	2.8%	57	113	0.01198	0.00509	42.4%	0.8966	0.8621	96.2%	23	46
22	清武	28,782	7.2%	148	296	0.00474	0.00443	93.4%	0.9	0.875	97.2%	134	268
計		399,876	100%	2,057	4,114							1,998	3,996

7-1. 市民の来庁者の転換交通量（日交通量・往復）

7. 新市庁舎関連交通の検討 来庁者の転換交通量（往復・西側出入り）

- 西側出入りの場合、（仮）ナフコ宮崎店前、（仮）宮崎学園前は、現状では右折専用現示がなく、右折専用車線が短いため、将来来庁者の出入りの増加により交通状況の悪化が見込まれる。
- 宮崎駅東通線開通後に宮崎駅東口付近の交差点を經由する交通により交通状況の悪化が見込まれる。

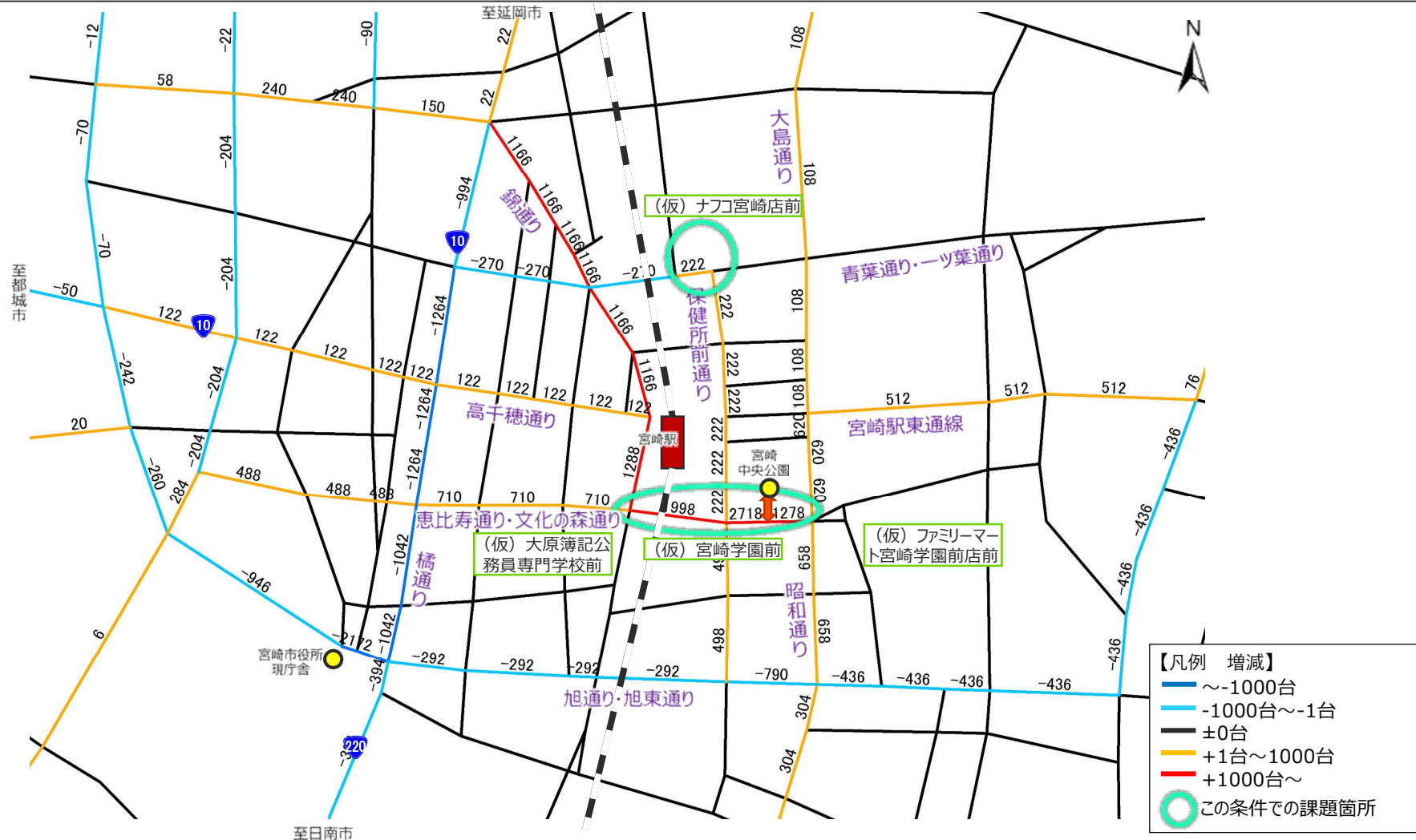
増減量
西側



7. 新市庁舎関連交通の検討 来庁者の転換交通量（往復・南側出入り）

- ・ 南側出入りの場合、西側出入りと同様に保健所前通りの交差点の交通状況の悪化が見込まれる。
- ・ 南北の主要経路である錦通り・昭和通りと文化の森通りが交差する交差点では、右左折交通の増加により交通状況の悪化が見込まれる。

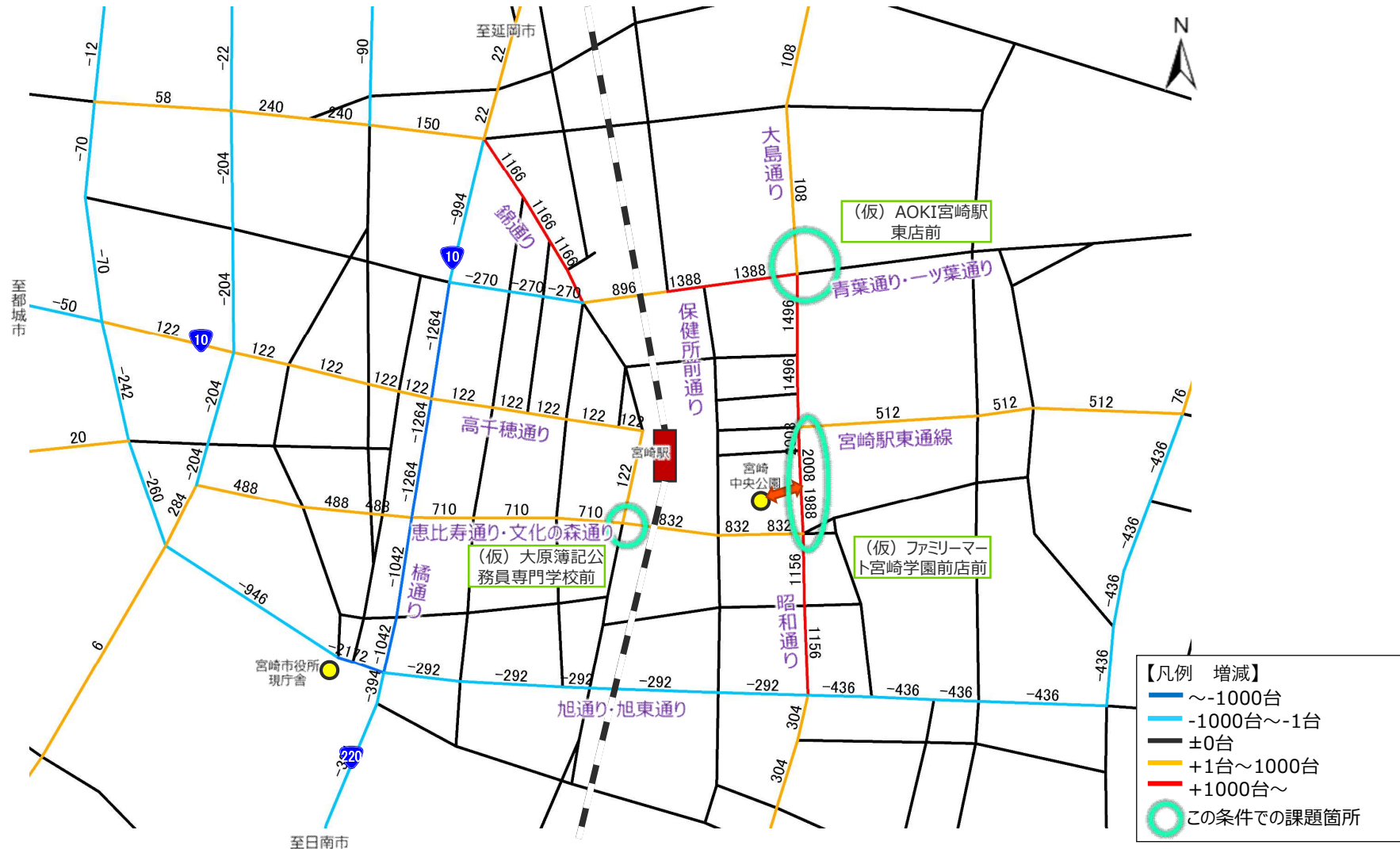
増減量
南側



7. 新市庁舎関連交通の検討 来庁者の転換交通量（往復・東側出入り）

- 東側出入りの場合、日中でも交通量が多い大島通り・昭和通りの来庁者による交通が増え、特に出入口周辺の交通状況の悪化が懸念される。

増減量
東側



7-2. 職員の登庁時の転換交通量（7時台）

7. 新市庁舎関連交通の検討 職員の転換交通量 与条件

- 職員の自動車通勤による交通状況を検討。
 - 開庁時刻は8時30分であることから、職員は7時台に通勤するものと仮定。
- ⇒市民の来庁者数と同様、人口比で台数を按分。
- ⇒移転後はテレワーク率10%を考慮。

■職員の地域別の通勤台数 (市外は同方面の地域に加算、7時台と仮定)

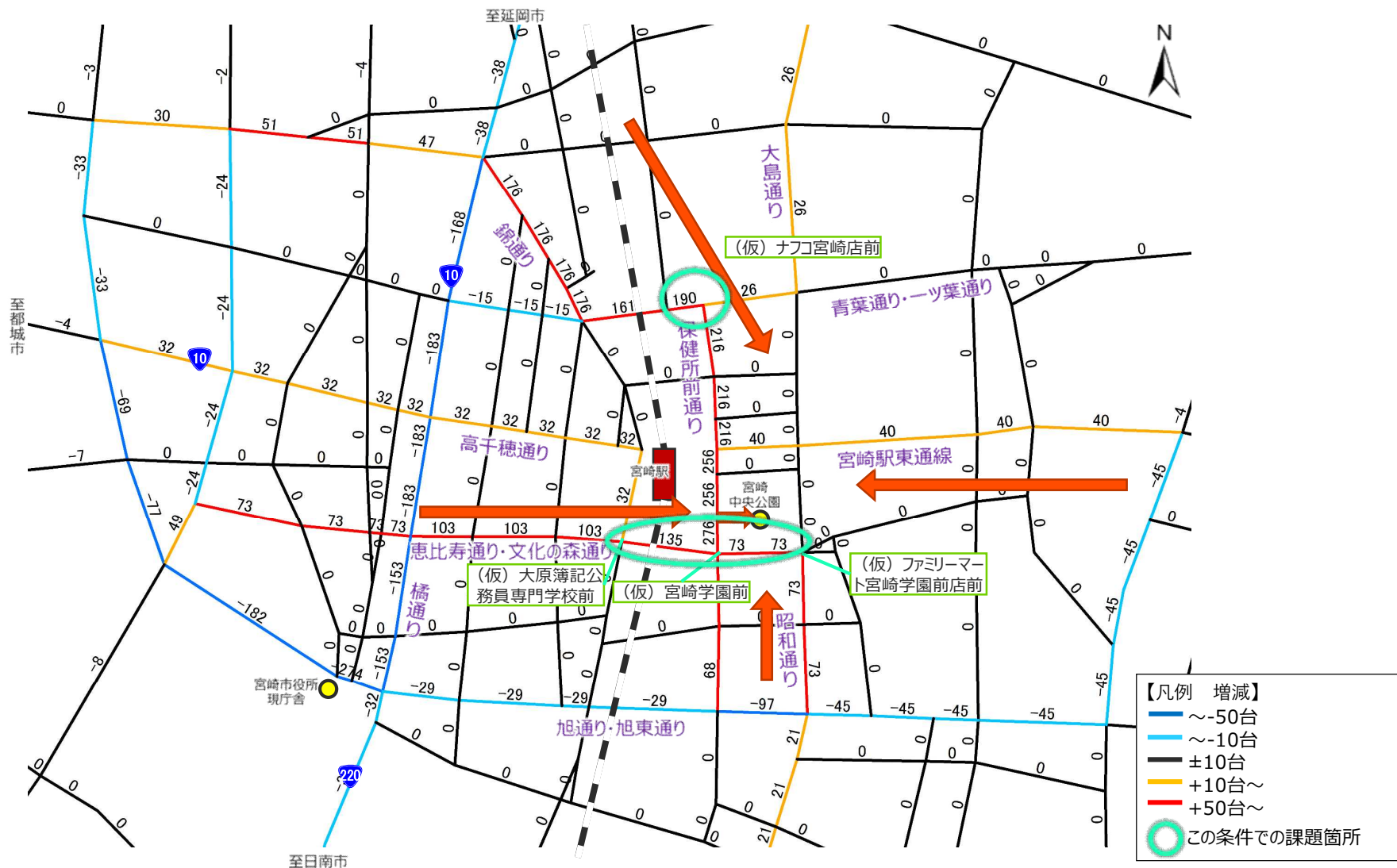
	地域	現況	将来・テレワーク率10%
1	中央東	15	14
2	中央西	24	22
3	小戸	4	4
4	大宮	44	40
5	東大宮	29	26
6	大淀	33	30
7	大塚	39	35
8	檉	45	41
9	大塚台	12	11
10	生目台	13	12
11	小松台	10	9
12	赤江	52	47
13	本郷	13	12
14	木花	9	8
15	青島	7	6
16	住吉	40	36
17	生目	21	19
18	北	33	30
19	佐土原	55	50
20	田野	18	16
21	高岡	26	23
22	清武	50	45
計		592	533

(現況) **592人** ⇒ (将来・テレワーク率10%) **533人**

7. 新市庁舎関連交通の検討 職員の転換交通量（西側出入り・7時台）

- 西側出入りの場合、（仮）ナフコ宮崎店前、（仮）大原簿記公務員専門学校前での右折の増加、（仮）ファミリーマート宮崎学園前店前の左折の増加、（仮）宮崎学園前の通勤交通の集中が懸念される。

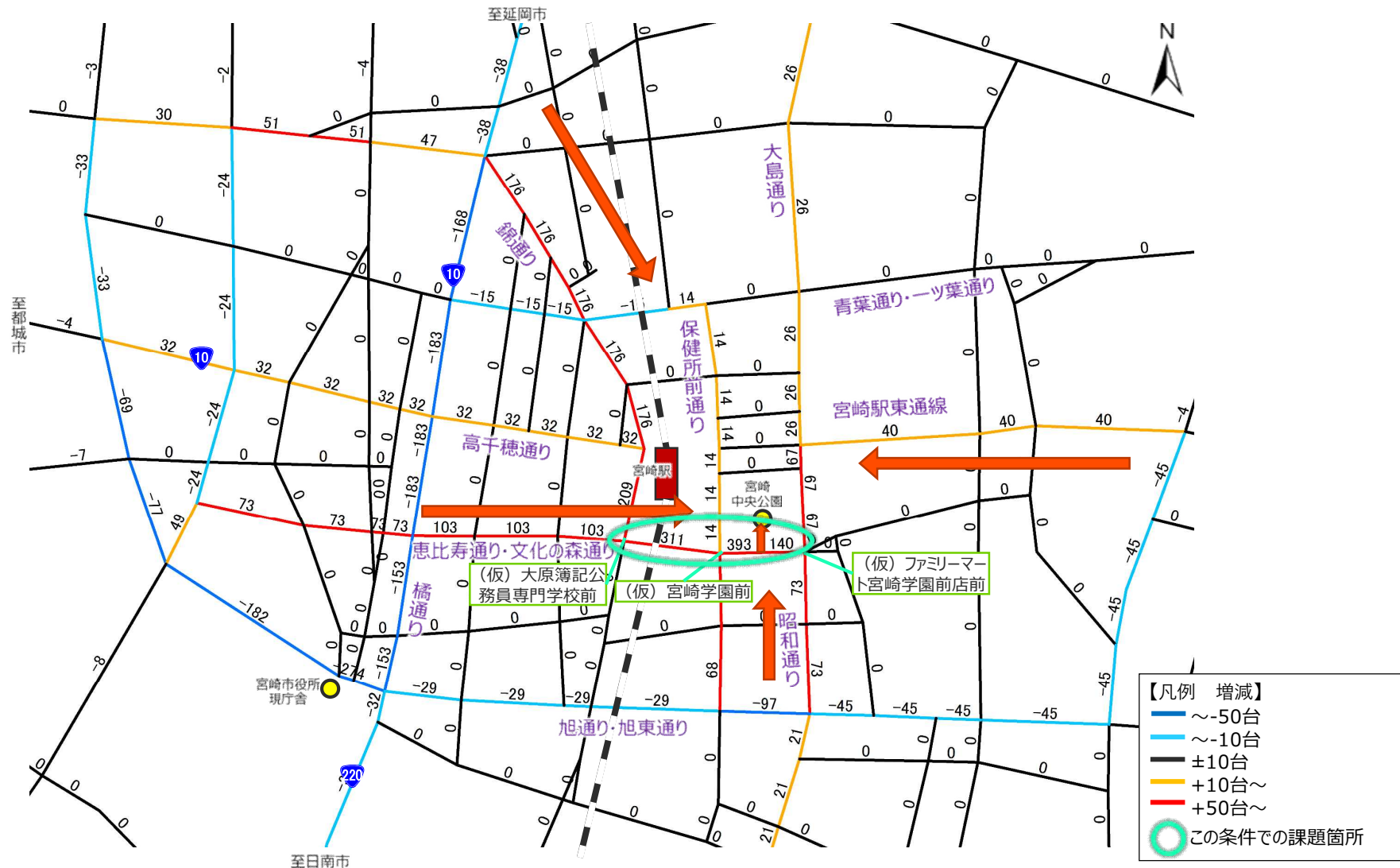
増減量
西側



7. 新市庁舎関連交通の検討 職員の転換交通量（南側出入り・7時台）

- 南側出入りの場合、文化の森通りへの通勤交通の集中による交通状況の悪化が見込まれ、出入口に隣接する交差点での右左折による直進交通の阻害が懸念される。

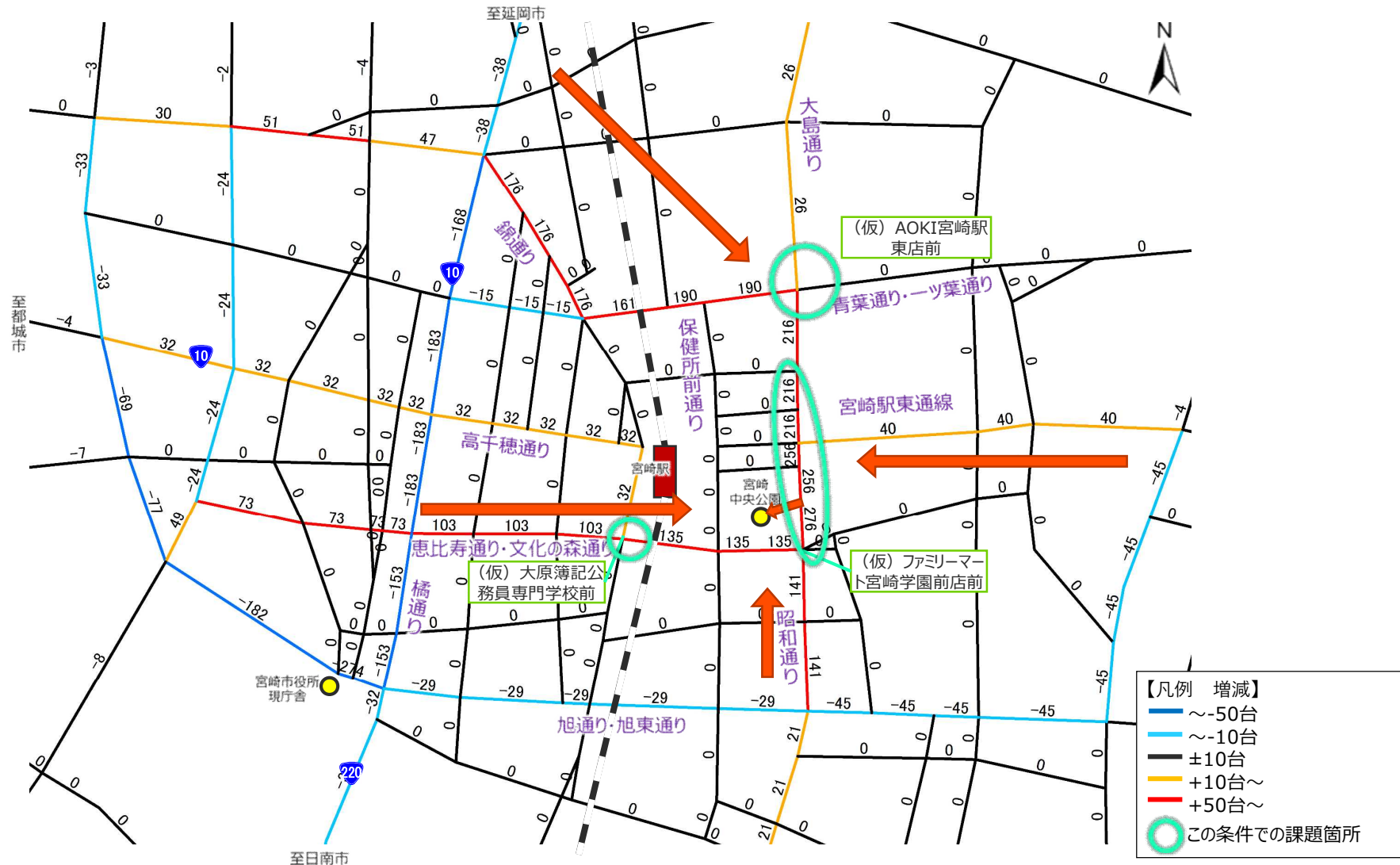
増減量
南側



7. 新市庁舎関連交通の検討 職員の転換交通量（東側出入り・7時台）

- 東側出入りの場合、青葉通りから大島通り・文化の森通りから昭和通りへ流入する各交差点や、出入口周辺での交通状況の悪化が懸念される。

増減量
東側

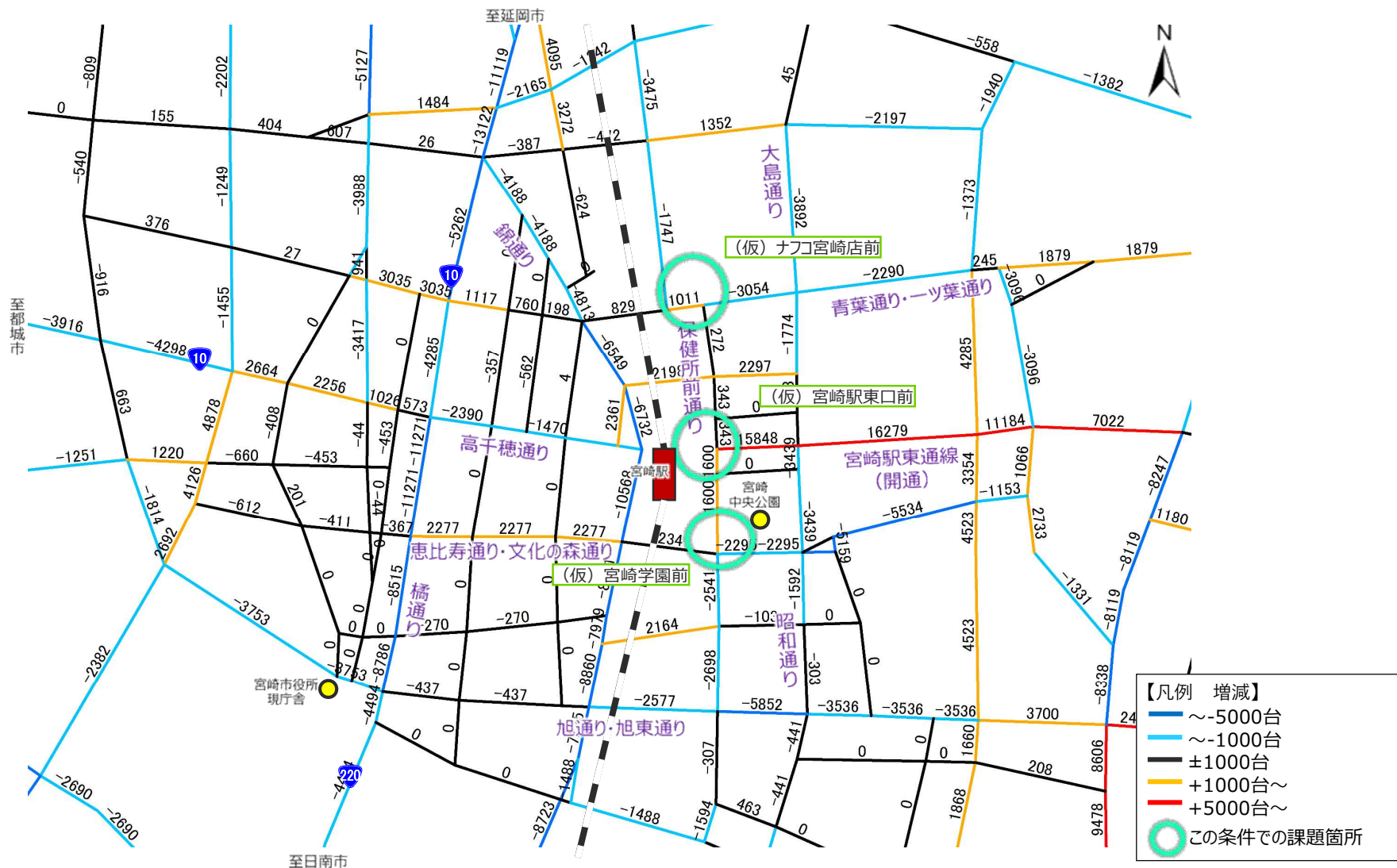


8. 将来の影響箇所検討（現況から将来での増減）

8. 将来の影響箇所検討 現況交通量からの増減量

- 現況交通量からの増減は以下の通りであり、宮崎西環状線の開通や一ツ葉有料道路の無料化により南北方向の交通量が減少するが、開通する宮崎駅東通り線周辺（保健所前通り等）で交通量が増加する。

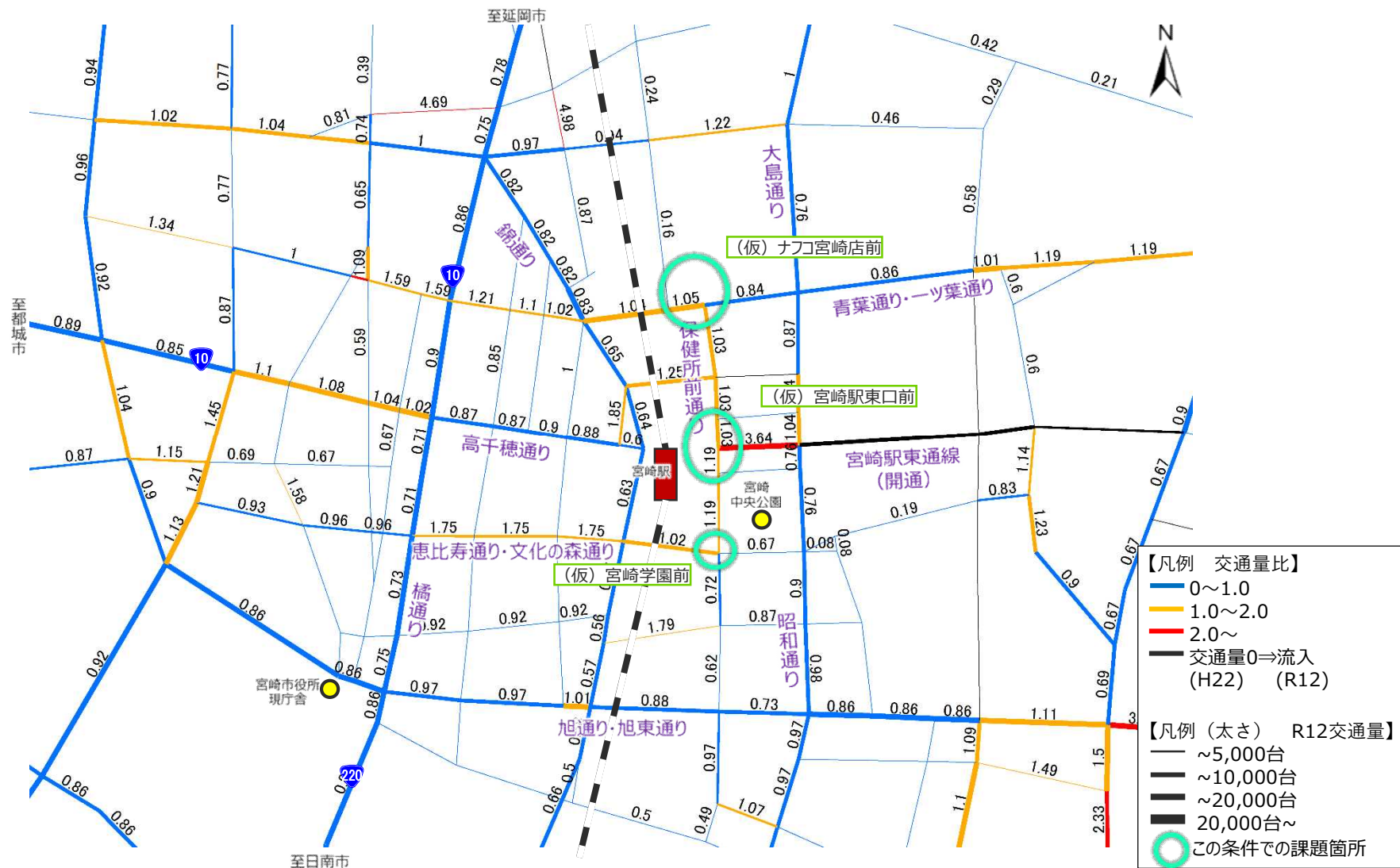
増減量



8. 将来の影響箇所検討 現況交通量からの交通量比【再掲】

- 現況交通量と将来交通量の交通量比は以下の通りであり、宮崎西環状線の開通や一ツ葉有料道路の無料化により南北方向の交通量が減少するが、開通する宮崎駅東通り線周辺（保健所前通り等）で交通量が増加する。

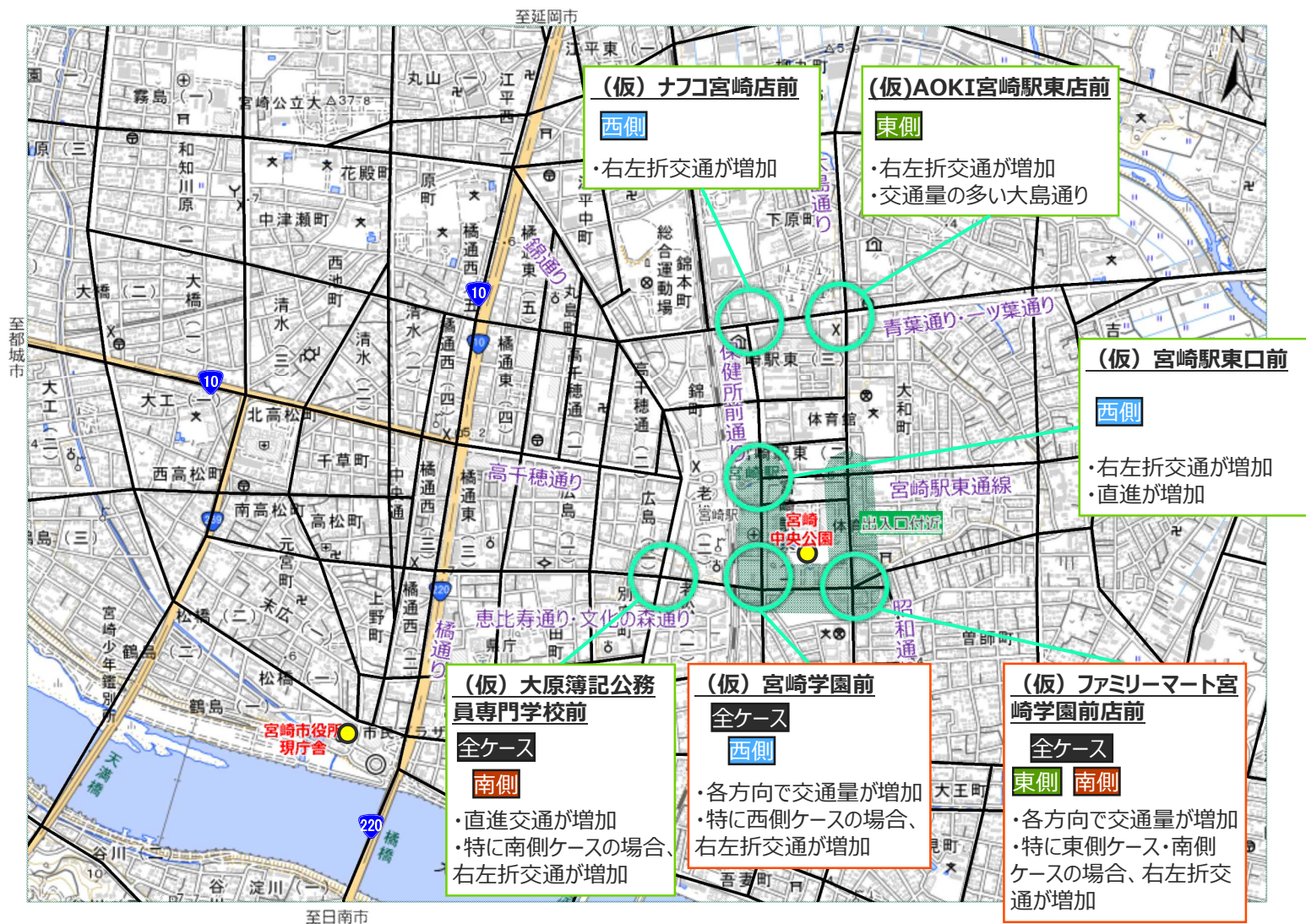
交通量比



9. 対策候補箇所検討及び対応方針

9. 対策候補箇所検討及び対応方針

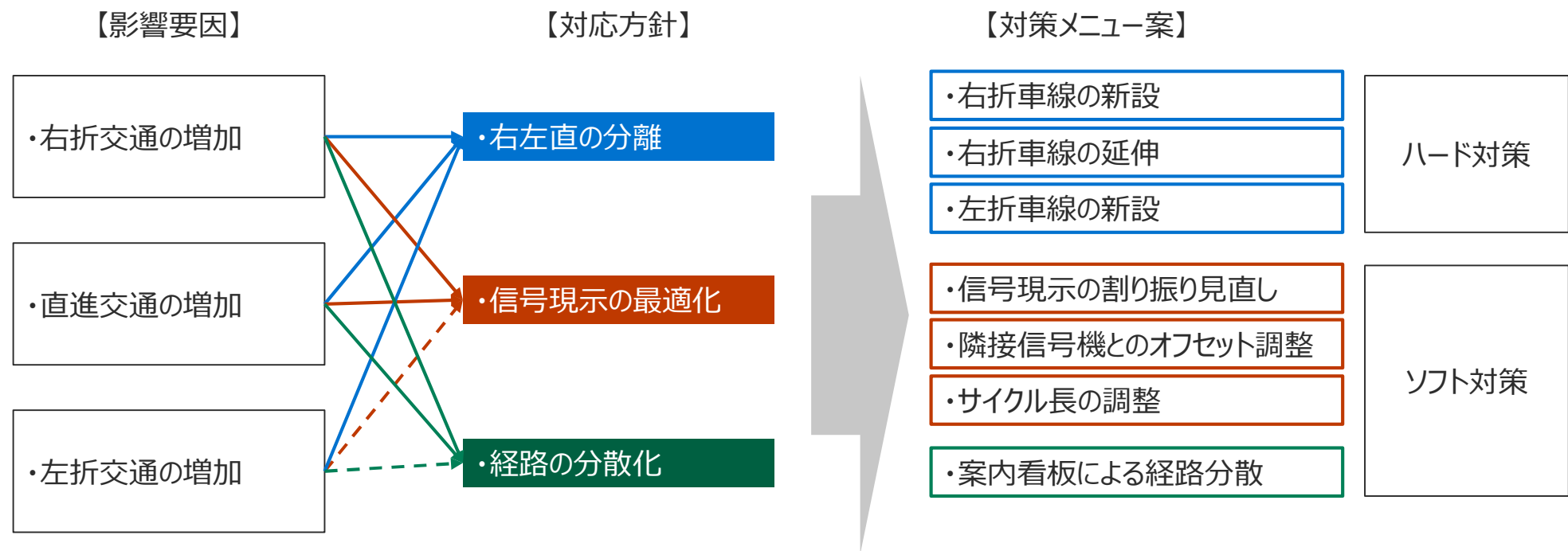
- 「5.現況の問題個所の検討」「7.新市庁舎関連交通の検討」「8.将来の影響箇所検討」の結果を踏まえ、対策検討候補箇所は以下の通り設定した。



9. 対策候補箇所検討及び対応方針

- 対策検討候補箇所において、庁舎移転に伴う交通流動の変化から影響要因に応じた対応方針により、対策を検討する。
- 対策内容は、需要率計算による方向別の飽和状況や現地確認結果に応じて対策メニューを選定するとともに、現地の道路用地や沿線状況を踏まえて右左直の分離が困難な場合には信号現示調整や経路分散等のソフト対策を対策メニューとして選定する。

対策の方針と対策メニュー案



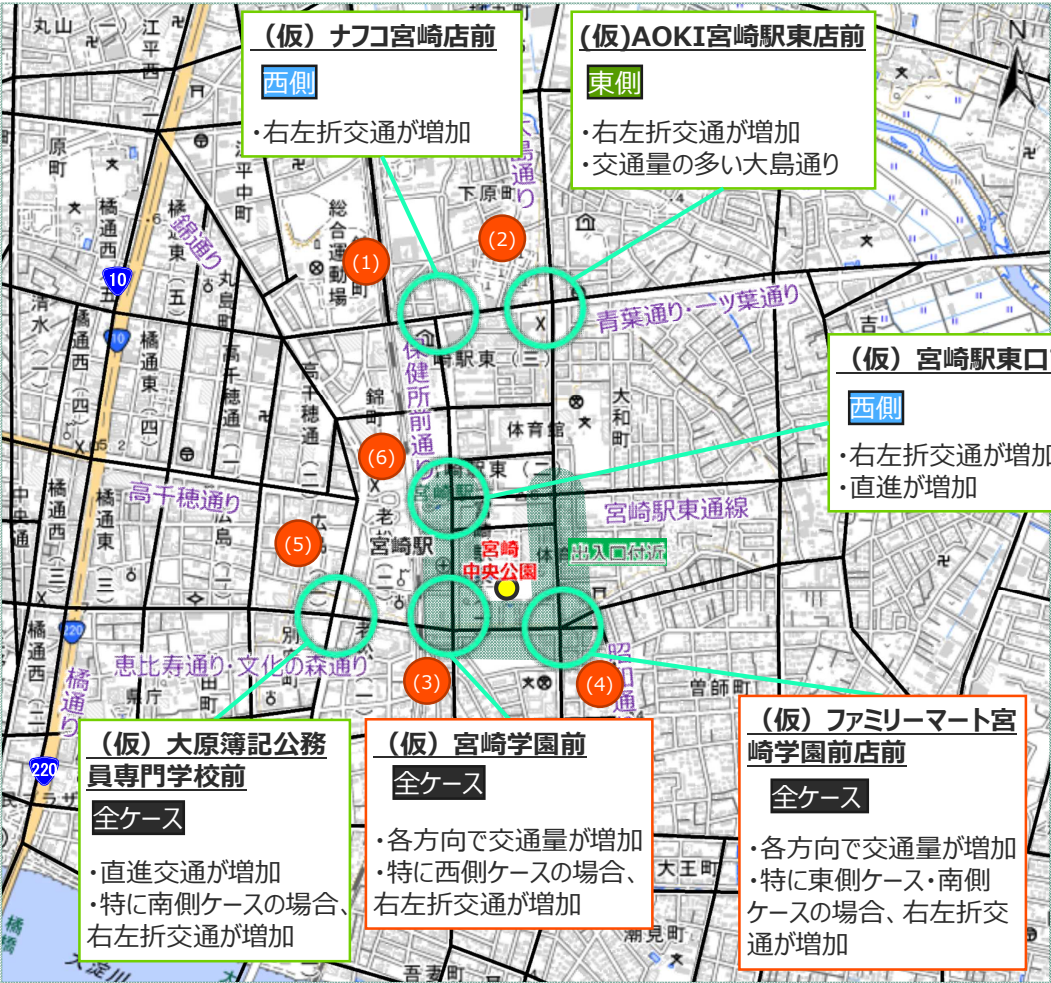
10. 交通対策の検討

10. 交通対策の検討（対策候補箇所（交差点）位置図）

- 対策検討候補箇所は以下の通りである。
- ※移転による影響があるのは駅周辺敷地（宮崎中央公園周辺）の案⑤（1a案）と案⑥（2b'）であるため、2案において交差点の需要率を計算し、対策を検討。

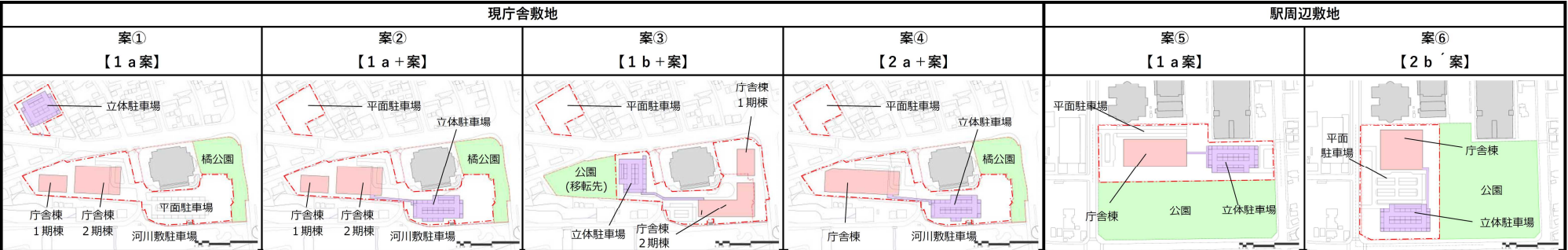
駅周辺敷地	
案⑤ 【1a案】	案⑥ 【2b'案】
平面駐車場 庁舎棟 公園 立体駐車場	平面駐車場 庁舎棟 公園 立体駐車場

駅周辺敷地	
案⑤【1a案】	案⑥【2b'案】
西側：平面駐車場 東側：立体駐車場 ⇒各駐車場の出入りを考慮した交通量により需要率を計算	西側：平面駐車場・立体駐車場 ⇒駐車場の出入りを考慮した交通量により需要率を計算



10. 交通対策の検討（対策候補箇所（駐車場出入口）位置図）

- ・ 駐車場出入口の検討条件は以下の通りである。
⇒現況から駐車場の出入口の位置が変わる案及び新たに出入口を設置する箇所について対策を検討。

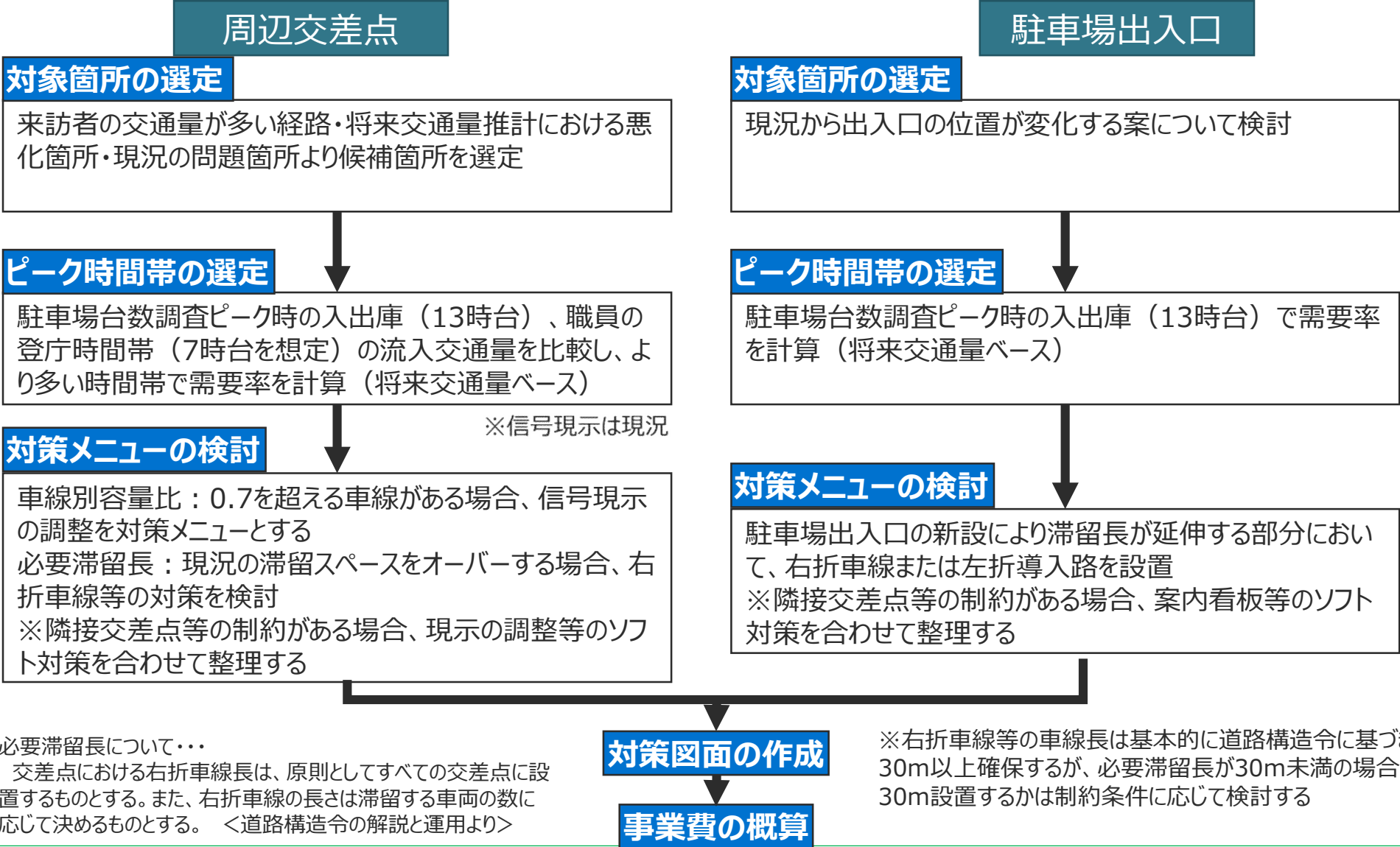


現庁舎敷地				駅周辺敷地	
案①【1a案】	案②【1a+案】	案③【1b+案】	案④【2a+案】	案⑤【1a案】	案⑥【2b'案】
現松橋駐車場に立体駐車場を設置 ⇒立体駐車場・平面駐車場の出入口を検討	現況と変化なし	現況と変化なし	現況と変化なし	西側：平面駐車場 東側：立体駐車場 ⇒各駐車場出入口を検討	西側：平面駐車場・立体駐車場 ⇒駐車場入口を検討



10. 交通対策の検討（対策検討の流れ）

- 対策検討の流れを以下に示す。



10. 交通対策の検討（対象とするピーク時の考え方）

■ピーク時の考え方

<交差点>

- ①R元年度調査より、来訪者の駐車場入出庫のピークは13時台※1。
 - ②職員の通勤時間帯のピークを7時台と仮定※1（8時30分開庁のため。）
- ①②より、各交差点の総流入交通量（各時間帯の将来交通量＋新市庁舎関連交通）を7時台と13時台で比較し、交通量が多い時間帯で対策を検討。
- 7時台の流入交通量が多い2地点（(4) (仮)ファミリーマート宮崎学園前店前、(5) (仮)大原簿記公務員専門学校前）については、出庫（帰宅）による影響を検討するため、13時台の出庫に関わる方向の対策も検討。

<駐車場出入口>

- ①駐車場については入出庫ピークの13時台を検討。

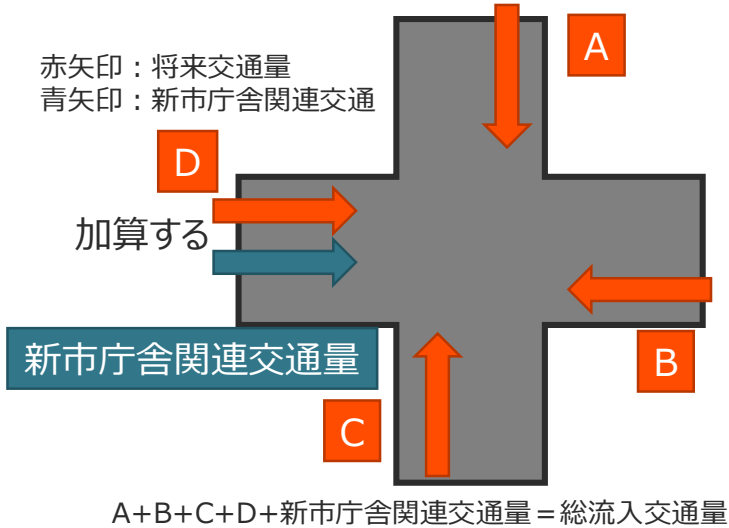
※1：職員の通勤の交通量は市役所に向かう方向のみで計算、来訪者は入出庫両方向で計算。

■時間帯別駐車場台数調査結果 （5駐車場の合計）

時間帯	入庫	出庫	入出庫
7時台	17	0	17
8時台	127	52	179
9時台	232	166	398
10時台	268	224	492
11時台	240	290	530
12時台	222	182	404
13時台	332	238	570
14時台	226	299	525
15時台	200	256	456
16時台	150	215	365
17時台	43	88	131
18時台	0	47	47
計	2,057	2,057	4,114

（R1.11 駐車場台数調査）

■総流入交通量の考え方



$A+B+C+D+\text{新市庁舎関連交通量} = \text{総流入交通量}$

10. 交通対策の検討（ピーク時交通量及び大型車交通量の設定）

■ 将来の時間帯別交通量（ピーク時）交通量の計算

- 将来交通量推計では日交通量が算出されているため、以下の①より12時間交通量を算出し、②より時間帯別の将来交通量を計算。（将来交通量〔台/日〕÷①×②）

①H27年センサスより、周辺道路の昼夜率（日交通量/ 昼12時間交通量）を利用

②R元年11月の交通量調査（昼12時間交通量調査）より、5交差点の流入時間帯別交通量よりピーク比率を算出

■ 大型車混入率の設定

将来交通量推計結果に現況の大型車混入率を乗じることによって大型車台数を算出

①調査実施箇所：R元年11月の交通量調査（昼12時間交通量調査）の大型車混入率

②上記以外：H27年センサスの大型車混入率（(5),(7),(8)）

→上記大型車混入率に、新市庁舎関連交通（全て小型車として仮定）を入れて再計算

※交通量調査結果・道路交通センサス結果がない交差点・駐車場出入口については近隣交差点の値を利用

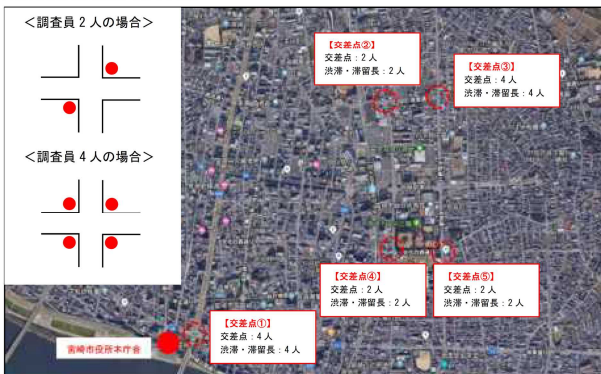
（3）交通量調査

・現庁舎の敷地周辺（1交差点）及び宮崎駅東口の敷地周辺（4交差点）において、現況交通量の実態調査（以下「交通量調査」という）を実施した。交通量調査にあたっては、周辺道路の交差点における自動車交通量調査（自動車種別（4車種）の12時間調査（7時～19時）とし、渋滞長・滞留長の測定（7時～9時・16時～19時）を含むと、現庁舎の敷地周辺の施設に出入りする自動車交通量調査（8：30～17：15）を実施した。

■ 調査概要

項目	内容
調査期間	平日1日（7:00～19:00） ➢ 調査日：11月7日（木）
調査項目	① 交通量調査 ➢ 合計5地点で実施 ➢ 調査員数：14人（1交差点2人もしくは、4人） ➢ 車種分類：4車種（乗用車・バス・小型貨物車・普通貨物車） ② 渋滞・滞留長調査 ➢ ①の調査と同地点 ➢ 平日7:00～9:00、16:00～19:00 ➢ 調査員数：14人（1交差点2人もしくは、4人）
調査方法	台数カウンタ調査／目測による長さ調査（渋滞・滞留長調査）

■ 調査場所と人員数（計5箇所）



調査日：令和元年11月7日（木）
調査地点：①市役所前
天 候：晴れ



A流入	小型乗用	小型貨物	バス	普通貨物	小型車種合計	大型車種合計	自動車種合計	大型車混入率	時間構成比
7時台	952	84	60	37	1,036	0	1,133	8.6	8.2
8時台	689	70	53	35	759	8	847	10.4	6.2
9時台	924	148	52	47	1,072	9	1,171	8.5	8.5
10時台	967	152	48	32	1,119	8	1,199	6.7	8.1
11時台	895	142	38	34	1,037	7	1,109	6.5	8.4
12時台	832	93	46	32	925	7	1,003	7.8	7.8
13時台	897	145	44	44	1,042	8	1,130	7.8	8.2
14時台	916	195	49	40	1,111	8	1,200	7.4	8.7
15時台	930	167	45	31	1,097	7	1,173	6.5	8.5
16時台	1,022	166	57	27	1,188	8	1,272	6.6	9.2
17時台	1,047	148	54	16	1,195	7	1,265	5.5	9.2
18時台	1,120	89	54	5	1,209	5	1,258	4.7	9.2
12時間計	11,191	1,599	600	380	12,790	98	13,770	7.1	100.0

A流出	小型乗用	小型貨物	バス	普通貨物	小型車種合計	大型車種合計	自動車種合計	大型車混入率	時間構成比
7時台	936	88	52	17	1,024	69	1,093	6.3	8.6
8時台	1,098	103	57	22	1,201	79	1,280	6.2	10.1
9時台	867	123	58	51	990	109	1,099	9.9	8.7
10時台	758	139	40	45	897	85	982	8.7	7.8
11時台	813	137	43	45	950	88	1,038	8.5	8.2
12時台	814	92	39	23	906	62	968	6.4	7.6
13時台	827	131	44	24	958	68	1,026	6.6	8.1
14時台	740	128	43	41	868	84	952	8.8	7.5
15時台	805	116	48	30	921	78	999	7.8	7.9
16時台	898	146	52	17	1,044	69	1,113	6.2	8.8
17時台	870	96	57	13	966	70	1,036	6.8	8.2
18時台	953	73	47	7	1,026	54	1,080	5.0	8.5
12時間計	10,379	1,372	580	335	11,751	915	12,666	7.2	100.0

断面A計	小型乗用	小型貨物	バス	普通貨物	小型車種合計	大型車種合計	自動車種合計	大型車混入率	時間構成比
7時台	1,800	172	112	54	2,060	166	2,226	7.5	8.4
8時台	1,787	173	110	57	1,960	167	2,127	7.9	8.0
9時台	1,791	271	110	98	2,062	208	2,270	9.2	8.6
10時台	1,725	291	88	77	2,016	165	2,181	7.6	8.3
11時台	1,708	279	81	79	1,987	160	2,147	7.5	8.1
12時台	1,646	185	85	55	1,831	140	1,971	7.1	7.5
13時台	1,724	276	88	68	2,000	156	2,156	7.2	8.2
14時台	1,656	323	92	81	1,979	173	2,152	8.0	8.1
15時台	1,735	283	93	61	2,018	154	2,172	7.1	8.2
16時台	1,920	312	109	44	2,232	153	2,385	6.4	9.0
17時台	1,917	244	111	29	2,161	140	2,301	6.1	8.7
18時台	2,073	162	101	12	2,235	113	2,348	4.8	8.9
12時間計	21,570	2,971	1,180	715	24,541	1,895	26,436	7.2	100.0

（出典：「宮崎市庁舎のあり方検討基礎調査業務 基礎調査報告書」R1.11 交通量調査）

10. 交通対策の検討（方向別交通量の計算方法）

■ 将来交通量の方向別交通量の計算

コントロール・トータル補正のイメージ

流入・流出別交通量：将来交通量推計値

	A	B	C	D	計
A					流入 台数
B					
C					
D					
計	流出台数				

フレーター法：流入側・流出側で計が合うように収束計算

方向別交通量：将来の方向別交通量

	A	B	C	D	計
A					流入 台数
B					
C					
D					
計	流出台数				

- ・ 将来交通量配分において、各リンクの上下方向の交通量を算定。
→フレーター法にて方向別交通量を算出。 ※計算の都合上合計値が合わないことがある

計算方法：フレーター法

フレーター法は交差点の各流入部の発生・集中交通量 G_i, A_j (交差点へ流入・流出する断面交通量)より、各方向に対し比率を求め誤差が無くなるまで収束計算を行い、方向別交通量 T_{ij} を算出するものである。
フレーター法は次式となる。ここで、入力値は大文字 G, A_i を計算値は小文字 g, a_i 。

$$T_{ij} = t_{ij} \times F_{gi} \times F_{aj} \times \{(L_i + L_j) \div 2\}$$
$$F_{gi} = G_i \div g_i \quad \text{：発生交通量比率}$$
$$F_{aj} = A_j \div a_j \quad \text{：集中交通量比率}$$
$$L_i = g_i \div \{\sum_j t_{ij} \times F_{aj}\} \quad \text{：流入部補正係数}$$
$$L_j = a_j \div \{\sum_i t_{ij} \times F_{gi}\} \quad \text{：流出部補正係数}$$

各流入部・流出部の補正係数 L_i, L_j を算定する。各方向別交通量 t_{ij} に L_i, L_j の平均値を乗じ、再度 L_i, L_j を算定する。
これら L_i, L_j が近似的に 1.0 になるまで、上式で求めた T_{ij} の値を t_{ij} に置き換えて繰り返し計算を行う。

前ページの方法で時間帯別交通量を算出し、
新庁舎関連交通の台数を上乗せすることで方向別交通量を設定

10. 交通対策の検討（交差点需要率の計算結果）

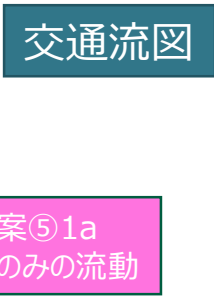
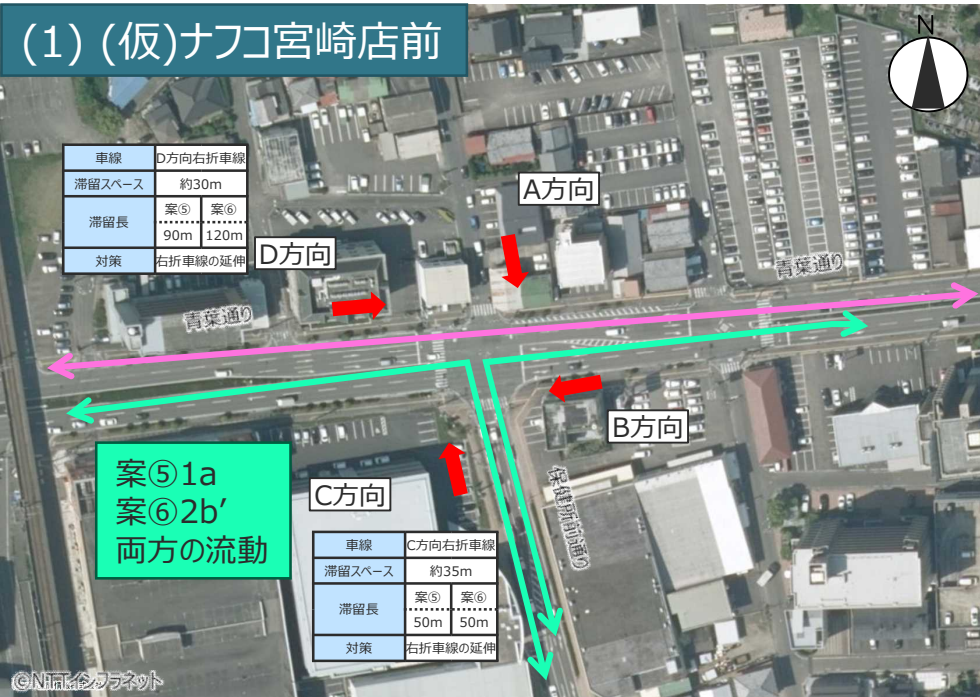
- 容量比が比較的高い車線を有する箇所があるが、需要率に余裕があるため信号現示の調整にて対応可能。
- 滞留長不足については、必要な滞留長を確保する対策内容を次ページ以降に示す。

分類	ピーク時間帯	No	箇所名	需要率	交通容量比0.7以上の車線数	滞留長の不足状況
交差点	13時台	(1)	(仮)ナフコ宮崎店前	案⑤1a 0.371 ※1方向の配分交通量がないため参考値	1/8車線	2/4流入部
				案⑥2b' 0.403 ※1方向の配分交通量がないため参考値	1/8車線	2/4流入部
	13時台	(2)	(仮)AOKI宮崎駅東店前	案⑤1a 0.704	0/10車線	3/4流入部
				案⑥2b' 0.642	0/10車線	1/4流入部
	13時台	(3)	(仮)宮崎学園前	案⑤1a 0.366	0/7車線	1/4流入部
				案⑥2b' 0.395	0/7車線	1/4流入部
	7・13時台	(4)	(仮)ファミリーマート宮崎学園前店前	案⑤1a 0.531	0/7車線	0/4流入部
				案⑥2b' 0.424	0/7車線	1/4流入部
	7・13時台	(5)	(仮)大原簿記公務員専門学校前	案⑤1a 0.578	0/8車線	1/4流入部
				案⑥2b' 0.573	0/8車線	1/4流入部
	13時台	(6)	(仮)宮崎駅東口前	案⑤1a 0.566 ※1方向の配分交通量がないため参考値	0/8車線	1/4流入部
				案⑥2b' 0.621 ※1方向の配分交通量がないため参考値	2/8車線	1/4流入部
駐車場入口	13時台	(7)	立体駐車場出入口（現）松橋駐車場	案①1a —	1/4車線 ※駐車場側が容量超過	左折
	13時台	(8)	市民プラザ前（市役所出入口）	案①1a 0.268 ※1方向の配分交通量がないため参考値	0/9車線	—
	13時台	(9)	西側出入口	案⑤1a —	0/4車線	右折・左折
	13時台	(10)	東側入口（南側）	案⑤1a —	0/1車線	右折・左折
	13時台	(11)	西側入口（北側）	案⑥2b' —	0/1車線	右折・左折

※駐車場台数調査ピーク時の入出庫（13時台）、職員の登庁時間帯（7時台を想定）の流入交通量を比較し、より多い時間帯で需要率を計算

※需要率：当該交差点で処理できる交通容量に対する需要量の比
交通容量比：車線別の処理できる交通容量に対する需要量の比

10. 交通対策の検討（箇所別の需要率・滞留長・対策メニュー）



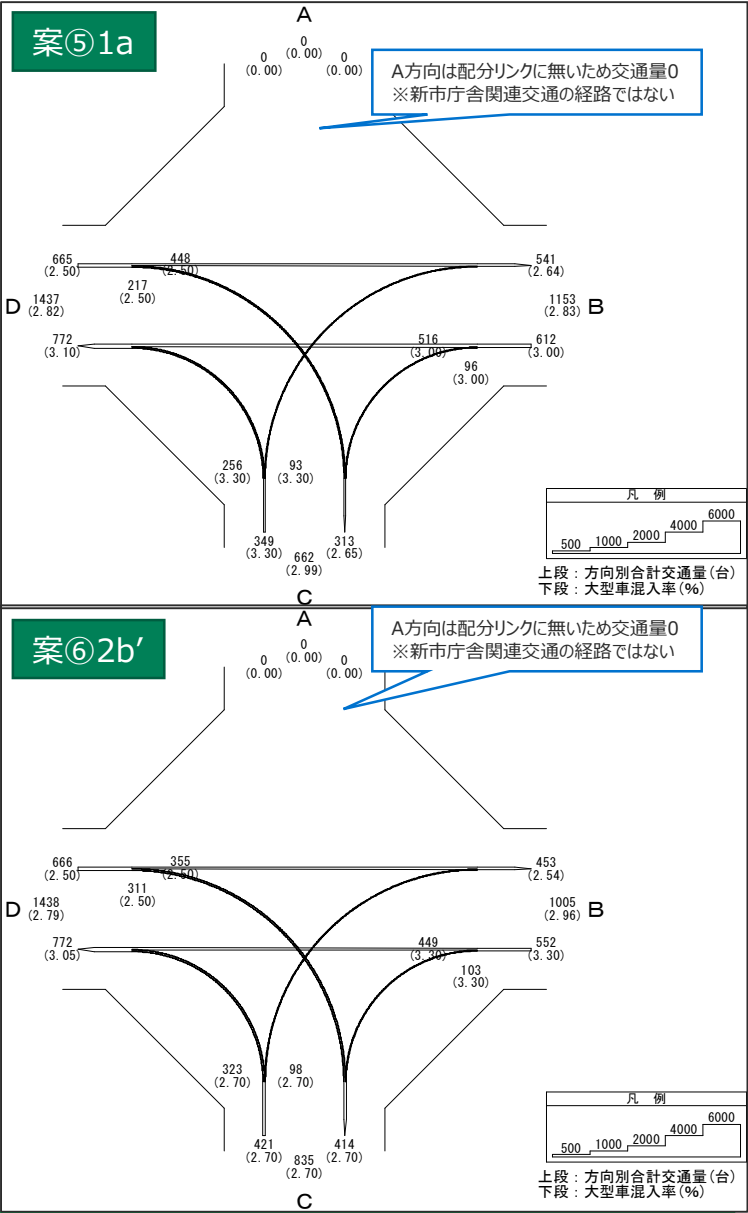
計算結果及び対策メニュー

滞留スペース：現況の専用車線長
滞留長：需要に対して必要な専用車線長

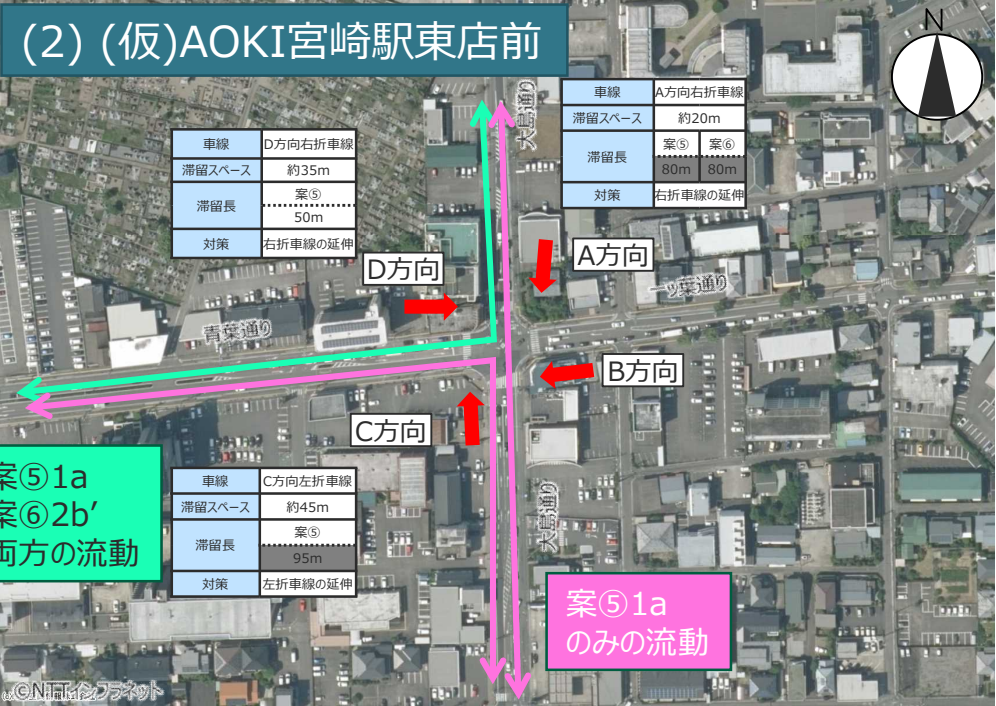
ピーク時間帯	No	箇所名	分類	需要率	交通容量比0.7以上の車線数	方向	備考	右折車線		左折車線		ハード対策
								滞留スペース	滞留長	滞留スペース	滞留長	
13時台	(1)	(仮)ナフコ宮崎店前	交差点(案⑤1a)	0.371 ※A方向の配分交通量がな いため参考値	1/8車線	A	配分交通 量0	—	—	—	—	右折車線の延伸 右折車線の延伸
						B	—	10	0	—	—	
						C	—	35	50	—	—	
						D	—	30	90	—	—	
13時台			交差点(案⑥2b')	0.403 ※A方向の配分交通量がな いため参考値	1/8車線	A	配分交通 量0	—	—	—	—	右折車線の延伸 右折車線の延伸
						B	—	10	0	—	—	
						C	—	35	50	—	—	
						D	—	30	120	—	—	

民地の用地買収無しで滞留長を確保する対策

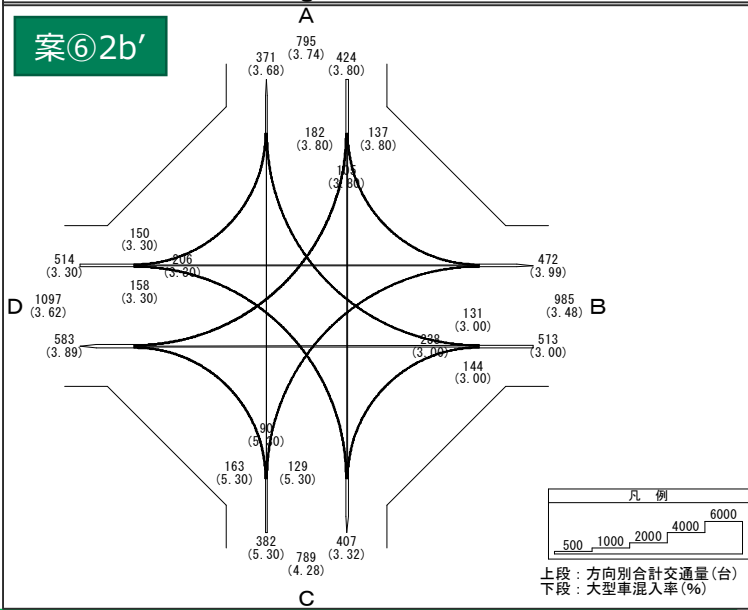
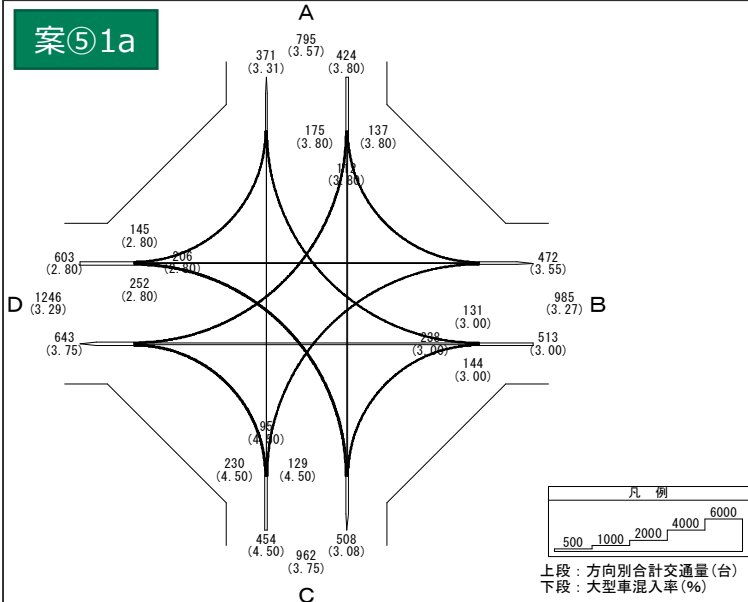
※交通容量比0.7以上の車線があるため、ハード対策と併せて信号現示の調整にて対応



10. 交通対策の検討（箇所別の需要率・滞留長・対策メニュー）



交通流図



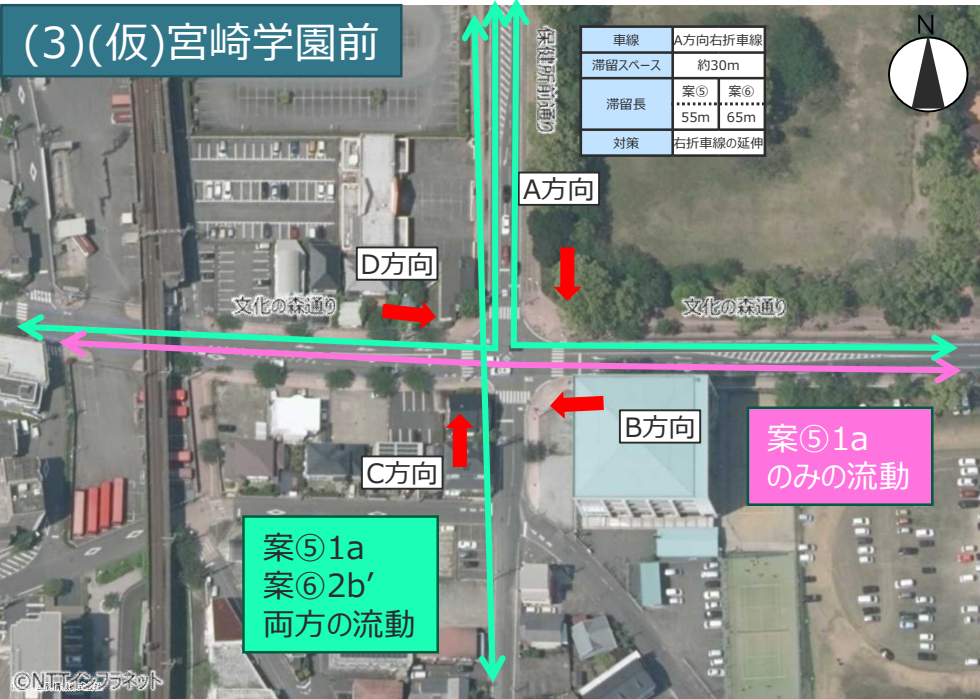
計算結果及び対策メニュー

※庁舎関連交通が影響する流動のみを対象とする
滞留スペース：現況の専用車線長
滞留長：需要に対して必要な専用車線長

ピーク時間帯	No	箇所名	分類	需要率	交通容量比0.7以上の車線数	方向	備考	右折車線		左折車線		対策
								滞留スペース	滞留長	滞留スペース	滞留長	
13時台	(2)	(仮)AOKI宮崎駅東店前	交差点(案⑤1a)	0.704	0/10車線	A		20	80	—	—	右折車線の延伸(民地の用地買収必要)
						B		25	60	—	—	
						C		50	65	45	95	左折車線の延伸(民地の用地買収必要)
						D		35	100	100	70	右折車線の延伸 (50m)
13時台			交差点(案⑥2b')	0.642	0/10車線	A		20	80	—	—	右折車線の延伸(民地の用地買収必要)
						B		25	65	—	—	
						C		50	65	45	75	
						D		35	75	100	70	

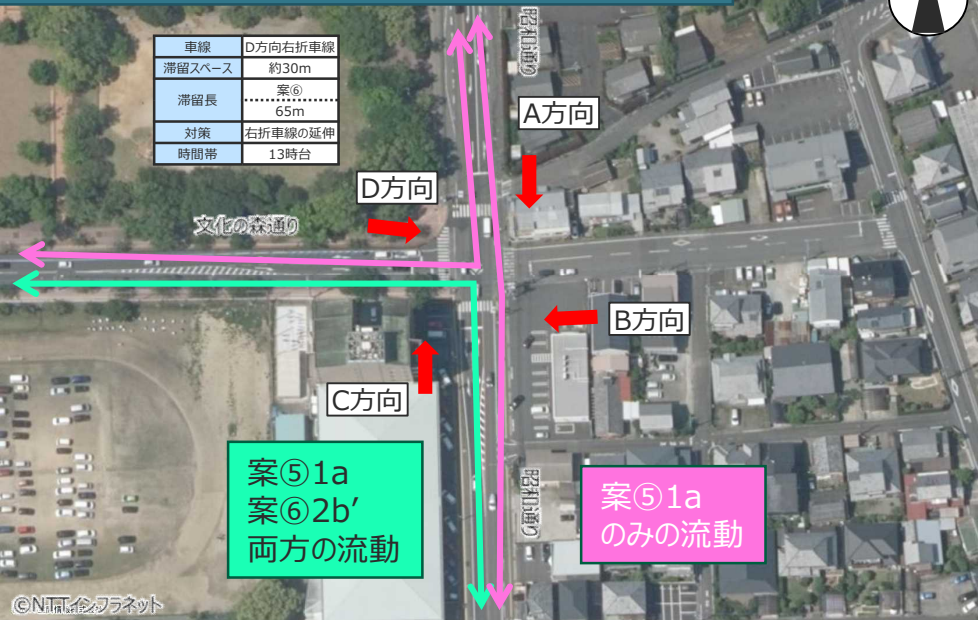
民地の用地買収無しで滞留長を確保する対策

10. 交通対策の検討（箇所別の需要率・滞留長・対策メニュー）



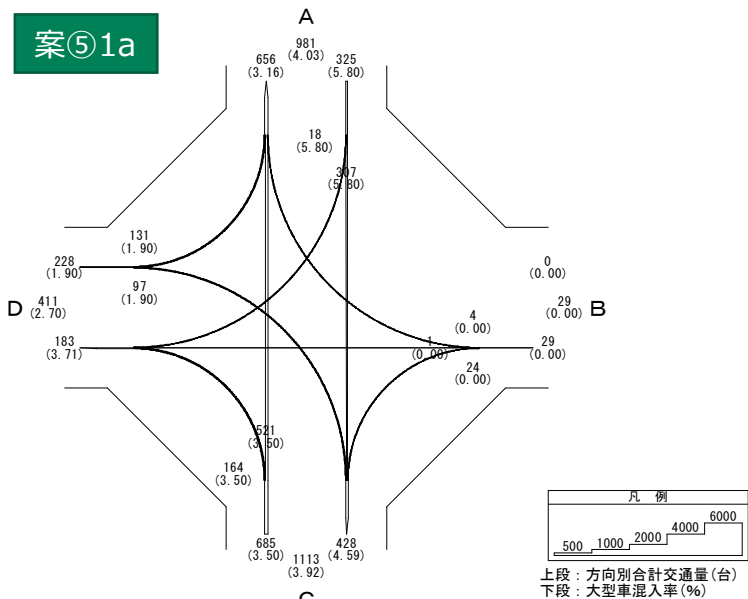
10. 交通対策の検討（箇所別の需要率・滞留長・対策メニュー）

(4) (仮)ファミリーマート宮崎学園前店前

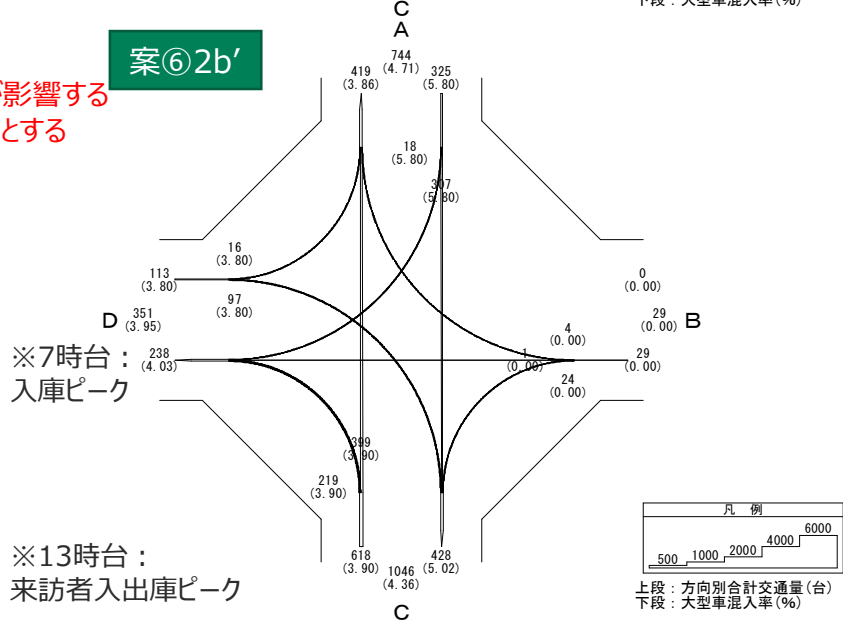


交通流図

案⑤1a



案⑥2b'



計算結果及び対策メニュー

滞留スペース：現況の専用車線長
滞留長：需要に対して必要な専用車線長

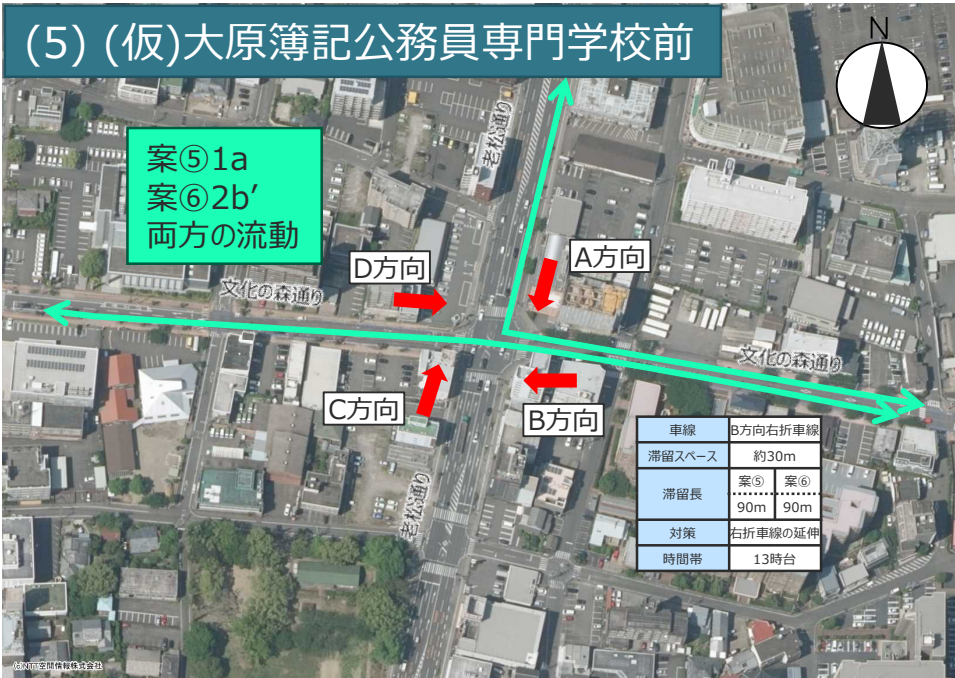
※庁舎関連交通が影響する流動のみを対象とする

ピーク時間帯	No	箇所名	分類	需要率	交通容量比0.7以上の車線数	方向	備考	右折車線		左折車線		対策
								滞留スペース	滞留長	滞留スペース	滞留長	
7時台	(4)	(仮)ファミリーマート宮崎学園前店前	交差点(案⑤1a)	0.531	0/7車線	A		60	10	—	—	
			B		—	—	—	—				
			C		10	0	—	—				
			D		30	45	—	—				
7時台	(4)	(仮)ファミリーマート宮崎学園前店前	交差点(案⑥2b')	0.424	0/7車線	A		60	10	—	—	
			B		—	—	—	—				
			C		10	0	—	—				
			D		30	45	—	—				
13時台	(4)	(仮)ファミリーマート宮崎学園前店前	交差点(案⑤1a)	0.404	0/7車線	A		60	30	—	—	
			B		—	—	—	—				
			C		10	0	—	—				
			D		30	35	—	—	ゼブラ帯があるため除外			
13時台	(4)	(仮)ファミリーマート宮崎学園前店前	交差点(案⑥2b')	0.348	0/7車線	A		60	10	—	—	
			B		—	—	—	—				
			C		10	0	—	—				
			D		30	65	—	—	右折車線の延伸			

民地の用地買収無しで滞留長を確保する対策

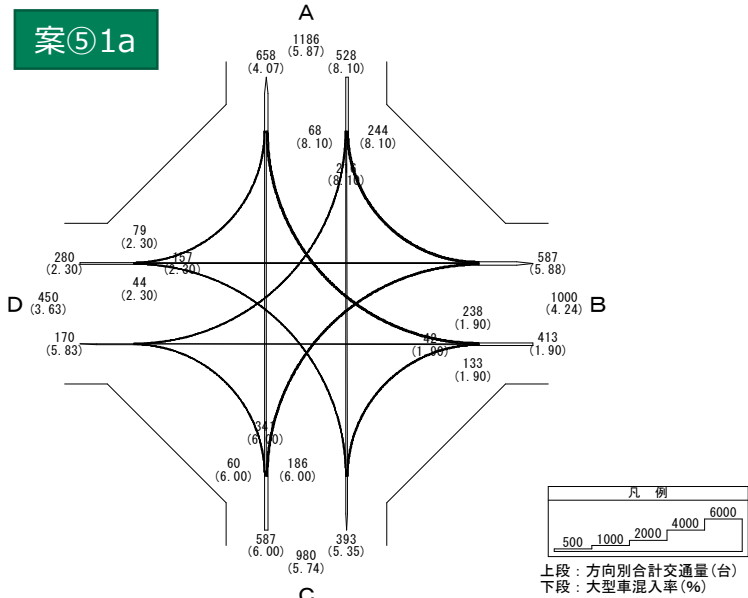
10. 交通対策の検討（箇所別の需要率・滞留長・対策メニュー）

(5) (仮)大原簿記公務員専門学校前

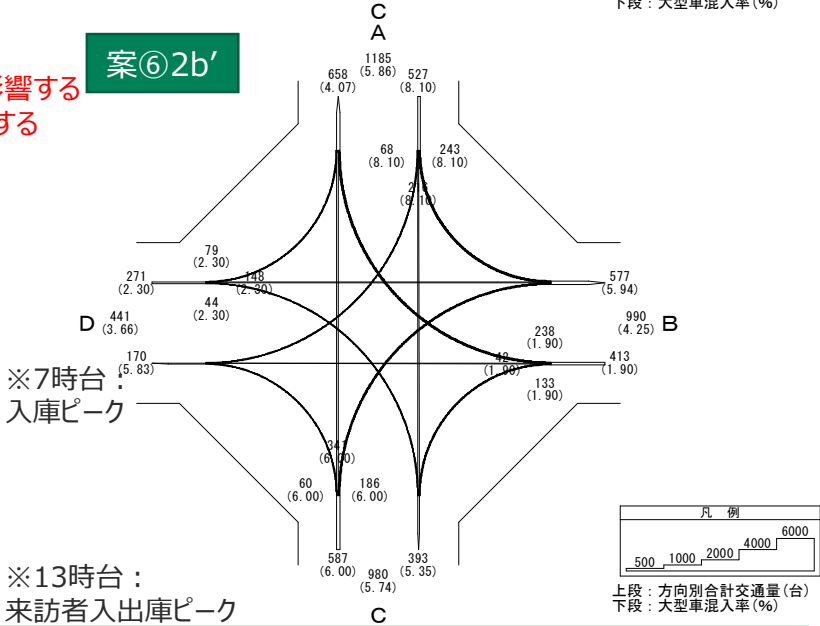


交通流図

案⑤1a



案⑥2b'



計算結果及び対策メニュー

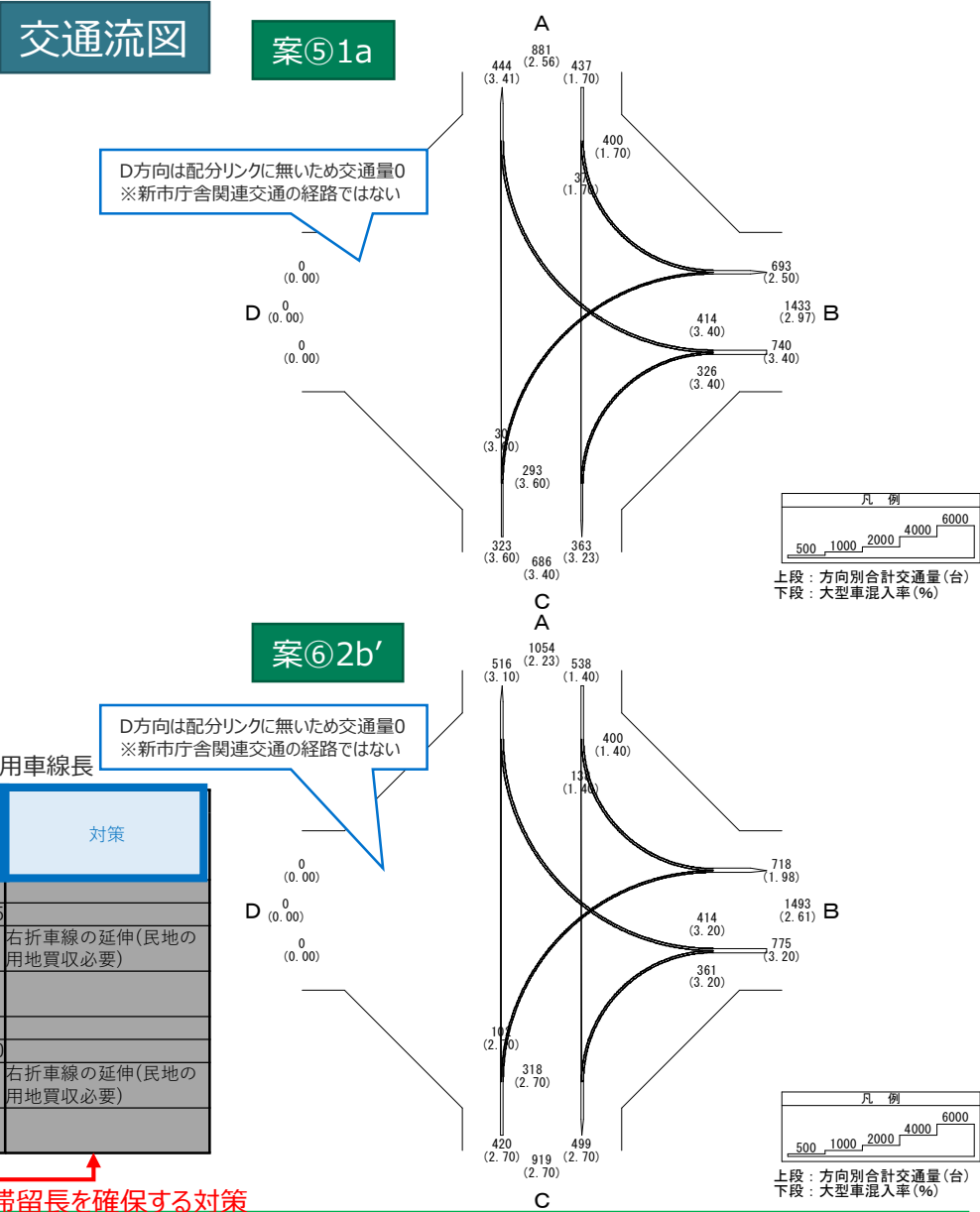
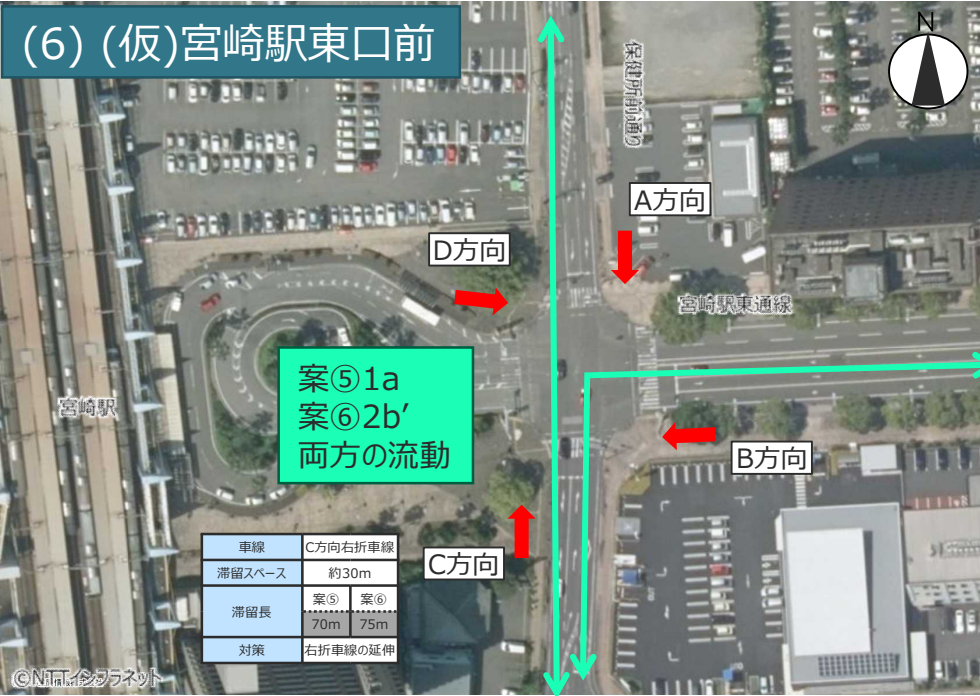
滞留スペース：現況の専用車線長
滞留長：需要に対して必要な専用車線長

※庁舎関連交通が影響する流動のみを対象とする

ピーク時間帯	No	箇所名	分類	需要率	交通容量比0.7以上の車線数	方向	備考	右折車線		左折車線		対策
								滞留スペース	滞留長	滞留スペース	滞留長	
7時台	(5)	(仮)大原簿記公務員専門学校前	交差点(案⑤1a)	0.578	0/8車線	A		35	40	—	—	
						B		30	90	—	—	
						C		30	80	—	—	
						D		35	25	—	—	
7時台	(5)	(仮)大原簿記公務員専門学校前	交差点(案⑥2b')	0.573	0/8車線	A		35	40	—	—	
						B		30	90	—	—	
						C		30	80	—	—	
						D		35	25	—	—	
13時台	(5)	(仮)大原簿記公務員専門学校前	交差点(案⑤1a)	0.505	0/8車線	A		35	40	—	—	
						B		30	90	—	右折車線の延伸	
						C		30	50	—	—	
						D		35	25	—	—	
13時台	(5)	(仮)大原簿記公務員専門学校前	交差点(案⑥2b')	0.505	0/8車線	A		35	40	—	—	
						B		30	90	—	右折車線の延伸	
						C		30	50	—	—	
						D		35	25	—	—	

民地の用地買収無しで滞留長を確保する対策

10. 交通対策の検討（箇所別の需要率・滞留長・対策メニュー）



計算結果及び対策メニュー

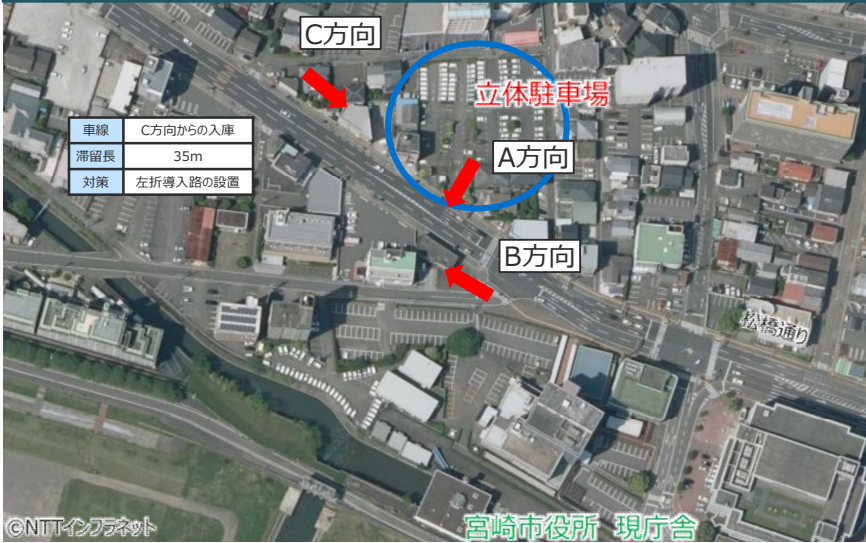
ピーク時間帯	No	箇所名	分類	需要率	交通容量比0.7以上の車線数	方向	備考	右折車線		左折車線		対策
								滞留スペース	滞留長	滞留スペース	滞留長	
13時台	(6)	(仮)宮崎駅東口前	交差点(案⑤1a)	0.566 ※D方向の配分交通量がないため参考値	0/8車線	A		20	0	—	—	
						B		85	90	110	75	
						C		30	70	—	—	右折車線の延伸(民地の用地買収必要)
						D	配分交通量0	20	0	—	—	
13時台	(6)	(仮)宮崎駅東口前	交差点(案⑥2b')	0.621 ※D方向の配分交通量がないため参考値	2/8車線	A		20	0	—	—	
						B		85	90	110	80	
						C		30	75	—	—	右折車線の延伸(民地の用地買収必要)
						D	配分交通量0	20	—	—	—	

※交通容量比0.7以上の車線があるため、ハード対策と併せて信号現示の調整にて対応

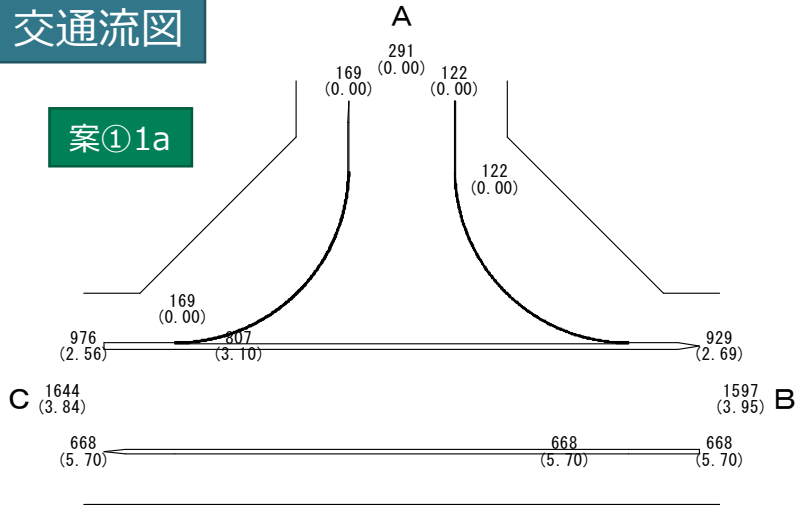
民地の用地買収無しで滞留長を確保する対策

10. 交通対策の検討（箇所別の需要率・滞留長・対策メニュー）

(7)案①立体駐車場出入口（現 松橋駐車場）



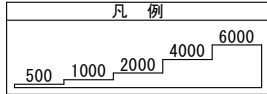
交通流図



計算結果及び対策メニュー

※松橋通りは4車線道路であるため、入庫はすべて左折として必要滞留長を算出

滞留スペース：現況の専用車線長
滞留長：需要に対して必要な専用車線長

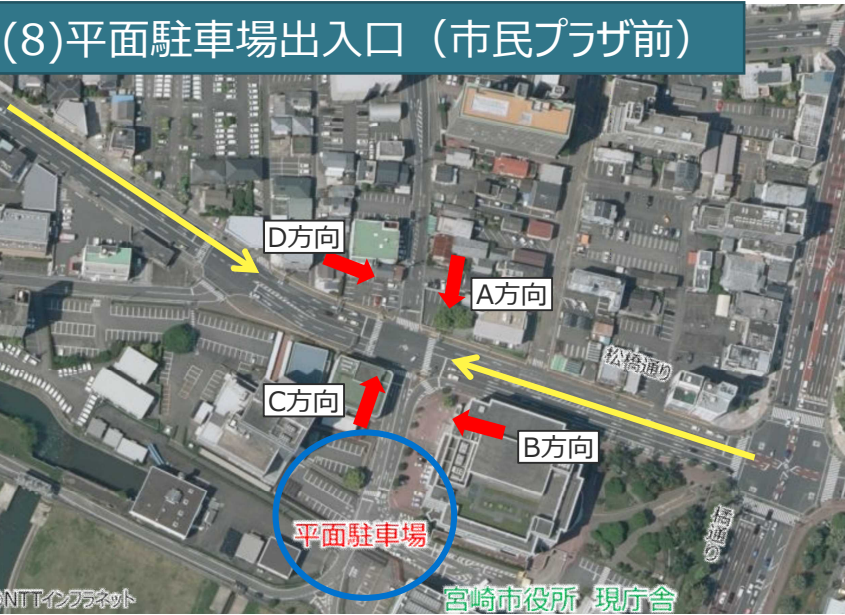


上段：方向別合計交通量(台)
下段：大型車混入率(%)

ピーク時 間帯	No	箇所名	分類	交通容量比0.7 以上の交通流	方向	備考	右折車線		左折車線		対策
							滞留スペース	滞留長	滞留スペース	滞留長	
13時台	(7)	立体駐車場出入口 (現松橋駐車場)	駐車場出入口 (案①)	0/1車線 ※駐車場側	A	駐車場出入口	—	—	—	—	左折導入路の設置（左折入庫 を前提とするため、民地の用 地買収を許容）
					B（主道路）		—	—	—	—	
					C（主道路）		—	—	—	35	

滞留長を確保する対策

10. 交通対策の検討（箇所別の需要率・滞留長・対策メニュー）

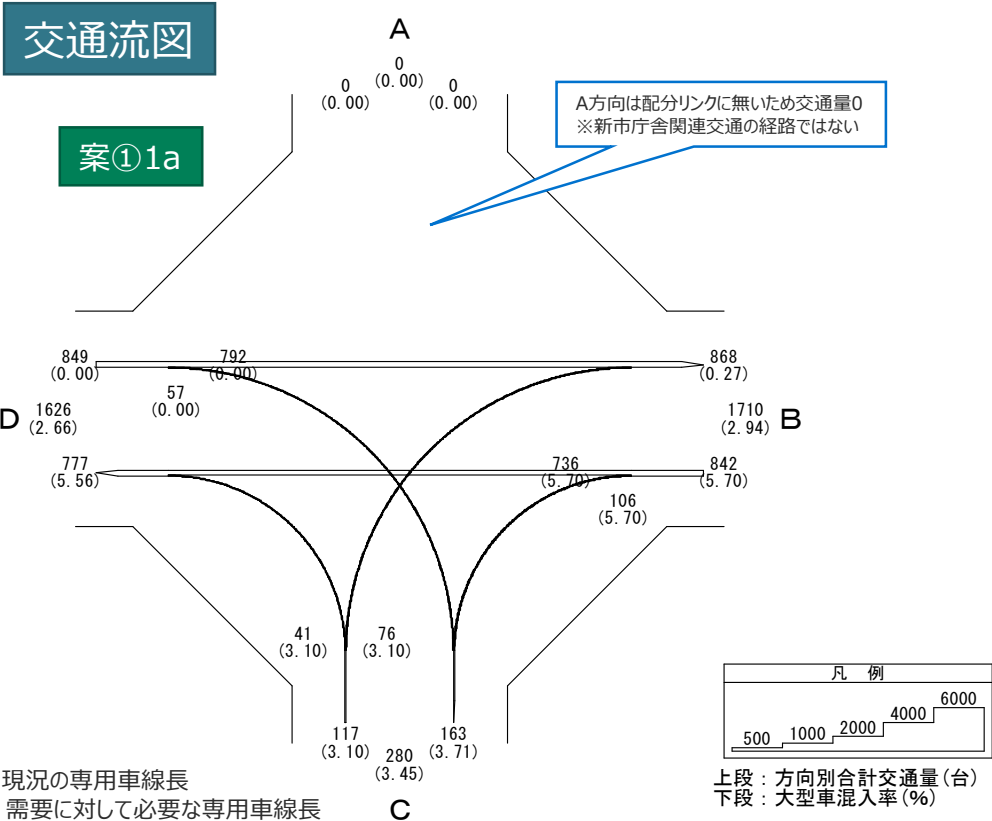


※庁舎関連交通が影響する流動のみを対象とする

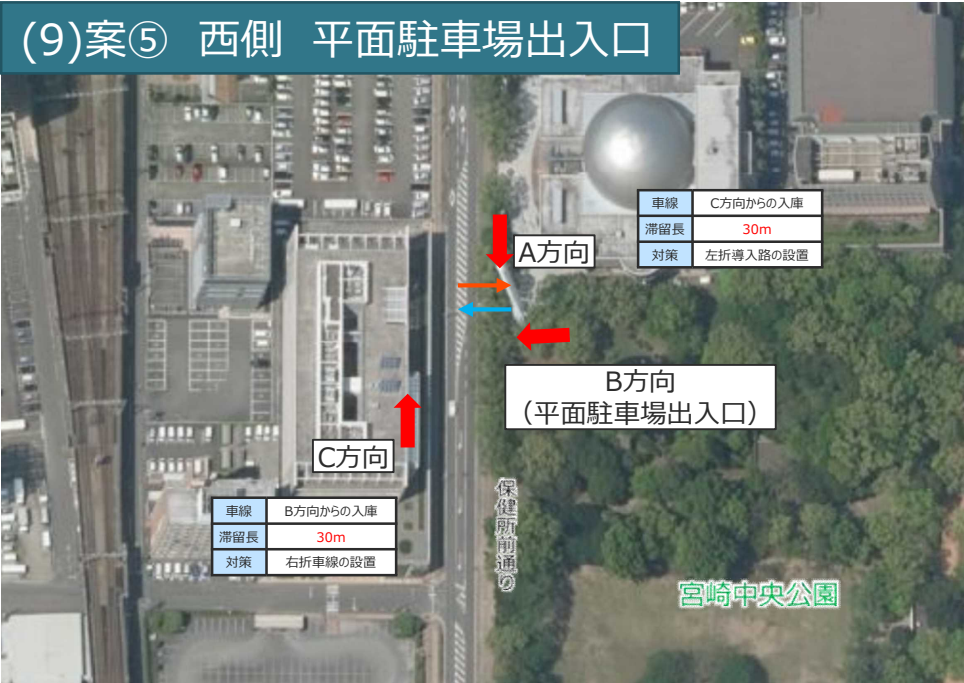
計算結果及び対策メニュー

ピーク時間帯	No	箇所名	分類	需要率	交通容量比0.7以上の車線数	方向	備考	右折車線		左折車線		対策
								滞留スペース	滞留長	滞留スペース	滞留長	
13時台	(8)	平面駐車場出入口 (市民プラザ前)	駐車場出入口・交差点 (案①)	需要率：0.268 ※A方向の配分交通量が ないため参考値	0/9車線	A	配分交通量0	15	0	—	—	右折車線の延伸
						B (主道路)	—	20	0	95	50	
						C	駐車場出入口	45	—	—	—	
						D (主道路)	—	25	30	—	—	

※庁舎建替えによる交通量の増加なし



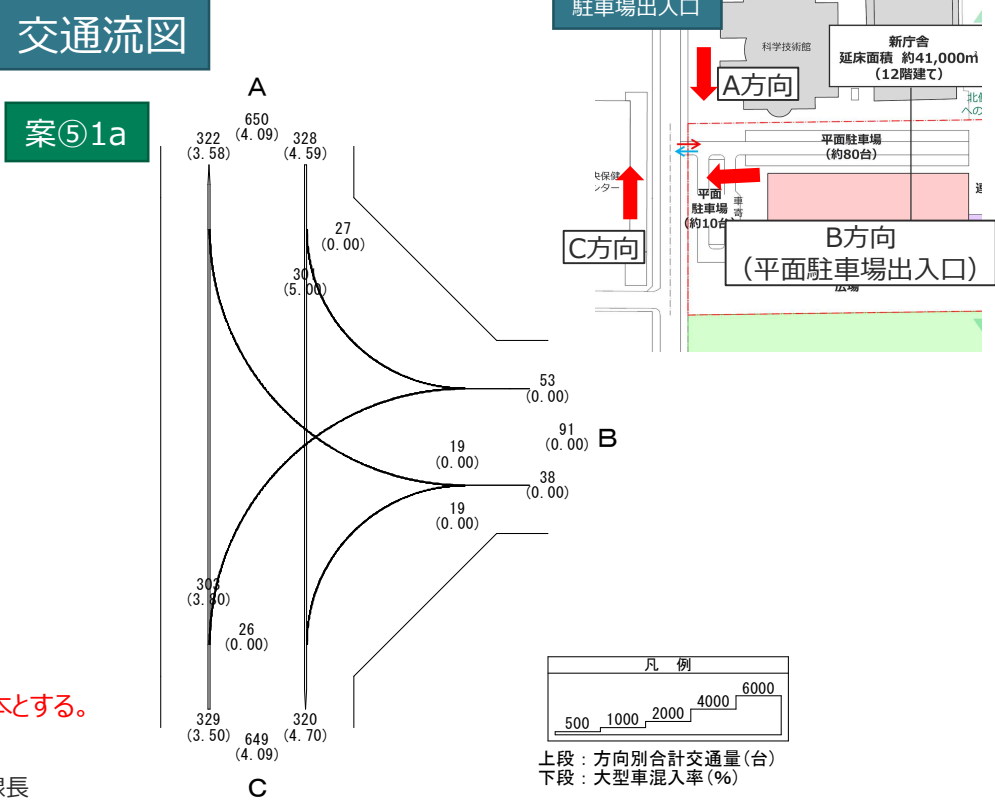
10. 交通対策の検討（箇所別の需要率・滞留長・対策メニュー）



※道路構造令に基づき、滞留長は最小30mを基本とする。

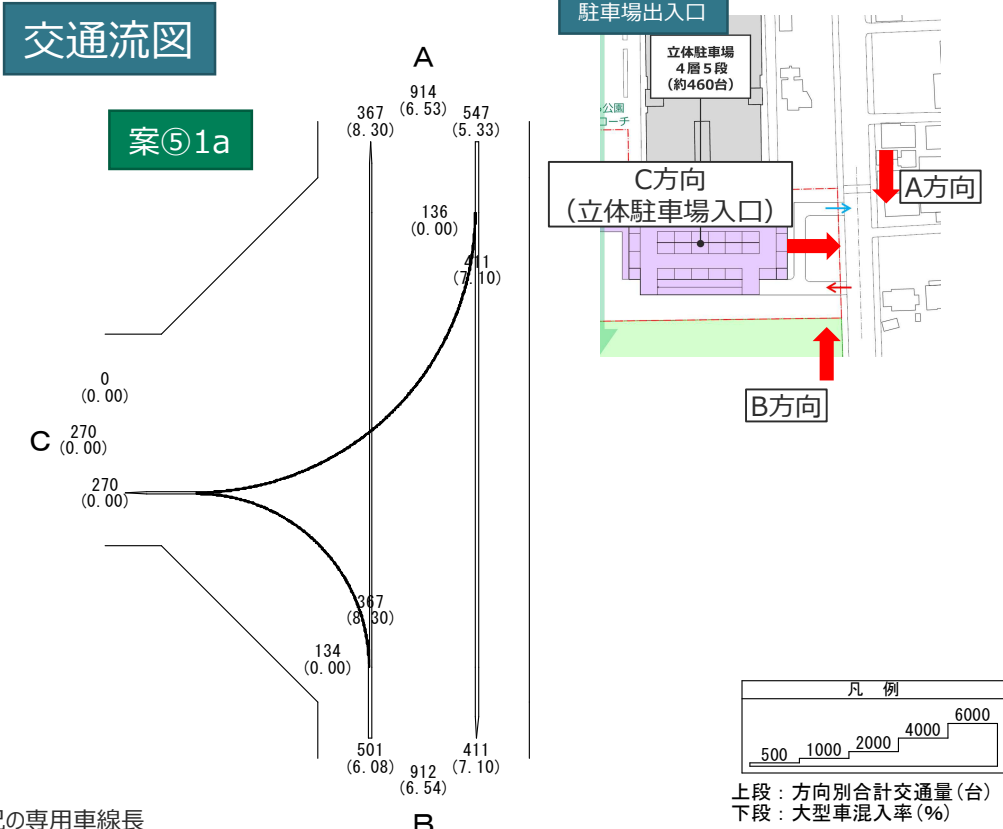
計算結果及び対策メニュー

ピーク時間帯	No	箇所名	分類	交通容量比0.7以上の交通流	方向	備考	右折車線		左折車線		対策
							滞留スペース	滞留長	滞留スペース	滞留長	
13時台	(9)	案⑤西側出入口	駐車場出入口(案⑤)	0/3車線	A (主道路)						左折導入路の設置 (30m) 右折車線の設置 (30m)
					B	駐車場出入口					
					C (主道路)			10			



民地の用地買収無しで滞留長を確保する対策
(付加車線の最小値として一般的に用いられる30mを確保)

10. 交通対策の検討（箇所別の需要率・滞留長・対策メニュー）



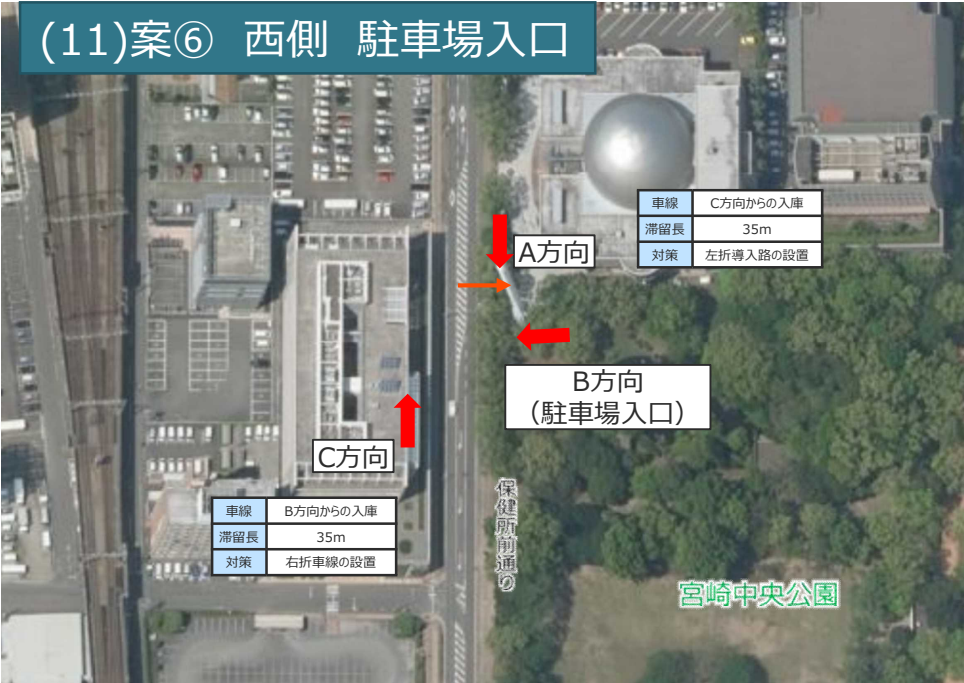
計算結果及び対策メニュー

ピーク時間帯	No	箇所名	分類	交通容量比0.7以上の交通流	方向	備考	右折車線		左折車線		対策
							滞留スペース	滞留長	滞留スペース	滞留長	
13時台	(10)	案⑤東側入口	駐車場出入口(案⑤)	0/1車線	A (主道路)		-	30	-	-	右折車線の設置
					B (主道路)		-	-	-	30	左折導入路の設置
					C	駐車場入口	-	-	-	-	

滞留スペース：現況の専用車線長
滞留長：需要に対して必要な専用車線長

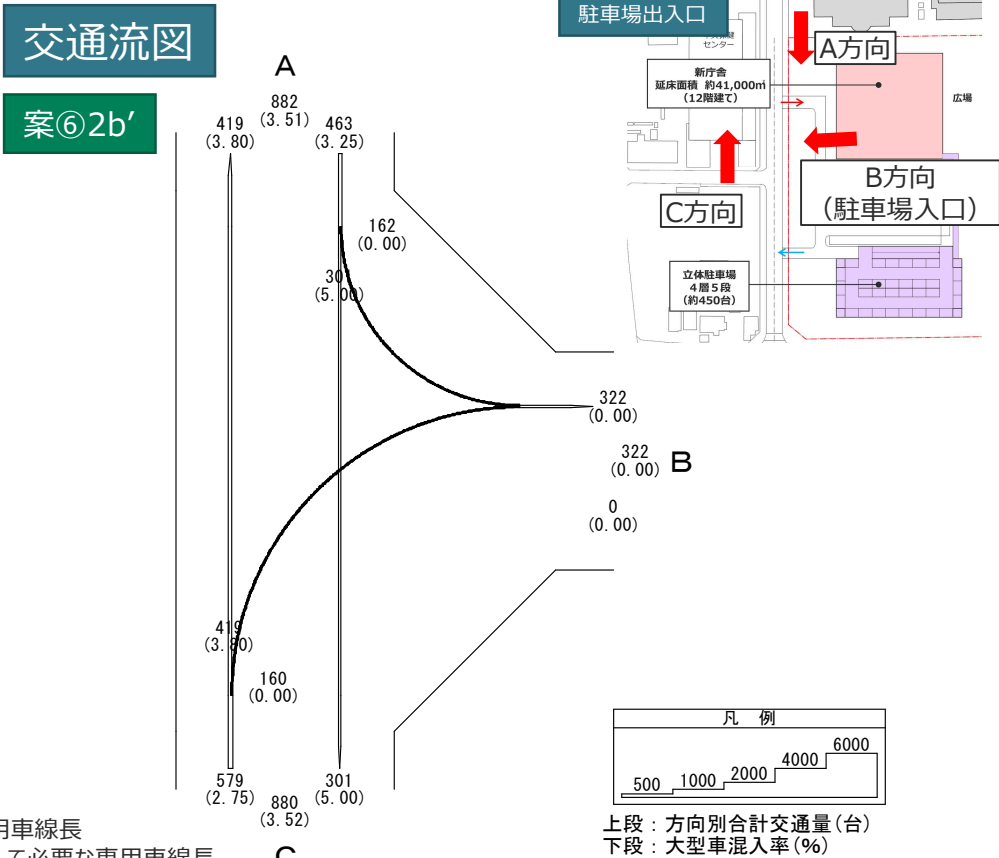
民地の用地買収無しで滞留長を確保する対策

10. 交通対策の検討（箇所別の需要率・滞留長・対策メニュー）



計算結果及び対策メニュー

ピーク時間帯 +A1:M42	No	箇所名	分類	交通容量比0.7 以上の交通流	方向	備考	右折車線		左折車線		対策
							滞留スペース	滞留長	滞留スペース	滞留長	
13時台	(11)	案⑥西側入口	駐車場入口 (案⑥)	0/1車線	A (主道路)	—	—	—	—	35	左折導入路の設置
					B (主道路)	—	—	—	—	—	—
					C (主道路)	—	—	35	—	—	右折車線の設置



民地の用地買収無しで滞留長を確保する対策

11. 交通影響及び対策の比較整理

11. 交通影響及び対策の比較整理

	現庁舎敷地				宮崎駅周辺敷地	
	案①【1a】	案②【1a+】	案③【1b+】	案④【2a+】	案⑤【1a】	案⑥【2b'】
施設立地と駐車場台数						
アクセス交通増加の影響	・松橋通りが4車線のため、立体駐車場への出入りは左折が基本。 このため、居住地によっては迂回が必要 ・アクセス交通はすべて主要渋滞区間（松橋通り東方面）に集中 →現実的な対策での改善困難	・現況からの大きな影響はない	・現況からの大きな影響はない	・現況からの大きな影響はない	・主要渋滞区間に指定されている昭和通りへの交通負荷が増大するため一定の影響が懸念される。	・保健所前通りへの交通負荷が増大するが、影響は限定的
駐車場出入りの影響	・立体駐車場への出入りにより、松橋通りの交通が阻害される →立体駐車場出入口への左折導入路設置で交通阻害改善	・現況からの大きな影響はない	・現況からの大きな影響はない	・現況からの大きな影響はない	・駐車場への出入りにより、昭和通り及び保健所前通りの交通が阻害される →駐車場出入口への左折導入路、右折滞留スペース設置で交通阻害改善	・駐車場への出入りにより、保健所前通りの交通が阻害される →駐車場出入口への左折導入路、右折滞留スペース設置で交通阻害改善
駐車場から庁舎へのアクセス性	・立体駐車場からの来庁者は交通量の多い松橋通りを横断する必要がある	・立体駐車場からの来庁者は2階連絡ブリッジにより車道を横断する必要がない。	・立体駐車場からの来庁者は2階連絡ブリッジにより車道を横断する必要がない。	・立体駐車場からの来庁者は2階連絡ブリッジにより車道を横断する必要がない。	・地上レベルでの歩車分離が可能	・地上レベルでの歩車分離が可能
公共交通から庁舎へのアクセス性	・庁舎がバス停「市民プラザ前」からやや離れている →庁舎新設に伴ってバス停を移設することで解消可能	・庁舎がバス停「市民プラザ前」からやや離れている →庁舎新設に伴ってバス停を移設することで解消可能	・バス停「市民プラザ前」に至近	・庁舎がバス停「市民プラザ前」からやや離れている →庁舎新設に伴ってバス停を移設することで解消可能	・J R 宮崎駅に至近。 ・バス停「科学技術館前」に至近	・J R 宮崎駅に至近。 ・バス停「科学技術館前」に至近
交通対策（ハード対策）	・立体駐車場出入口への左折導入路設置	—	—	—	・駐車場出入口への左折導入路、右折滞留スペース設置 ・影響交差点への改良（右左折車線の施設・延伸）	・駐車場出入口への左折導入路、右折滞留スペース設置 ・影響交差点への改良（右左折車線の施設・延伸）
交通対策の概算事業費	工事費 約 150万円 用地補償費 約 150万円 合計 約 300万円	—	—	—	工事費 約 750万円 用地補償費 約 190万円 合計 約 940万円	工事費 約 680万円 用地補償費 約 0万円 合計 約 680万円
対策導入に向けた課題	・立体駐車場への右折入庫を禁ずるため、東方面からの来庁者は迂回が発生することとなり、利便性が低下する	・バス停を移設する場合、移設先や移設による影響について十分に検討が必要。また、交通事業者や交通管理者との協議が必要	—	・バス停を移設する場合、移設先や移設による影響について十分に検討が必要。また、交通事業者や交通管理者との協議が必要	・現況の右折車線長は補償する対策としているが、現況の利用状況によっては滞留長を短縮できる可能性があり、事業費を節約することが可能	・現況の右折車線長は補償する対策としているが、現況の利用状況によっては滞留長を短縮できる可能性があり、事業費を節約することが可能

※宮崎駅周辺敷地案の交通対策について、中央公園の敷地内での対策については用地費を計上していない
 ※バス停移設については、候補地も含めて交通事業者等関係機関との協議が必要であり、事業費を計上していない
 ※交通面での影響が懸念される交差点等における対策は、現実的な対策（現道用地及び公有地内で実施可能な対策等）を事業費として計上している

※駐車場出入口については、右左折入庫時の滞留スペースの確保を対策としているが、
 現庁舎敷地案①の松橋立体駐車場については、4車線道路であるため左折入庫を基本として対策費を計上している
 ※事業費の根拠となる対策図及び数量は別添参考資料参照