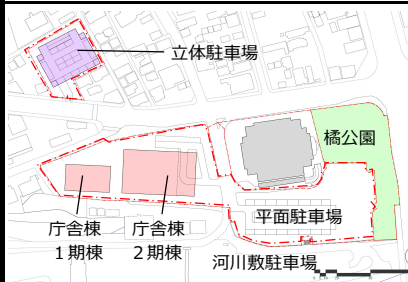
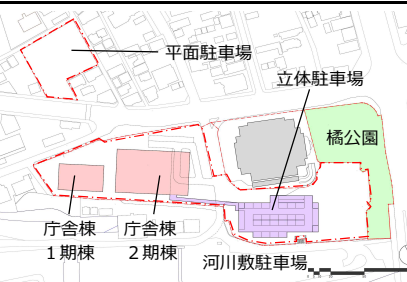
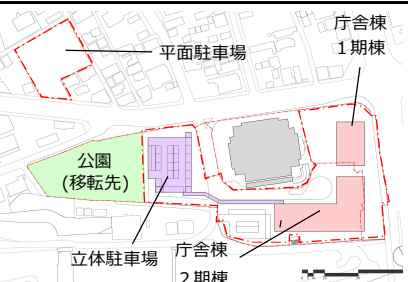
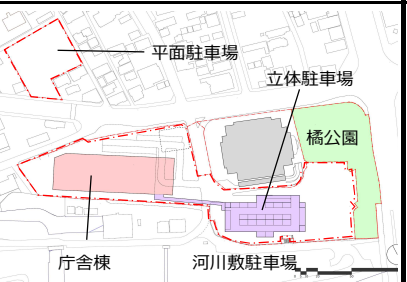
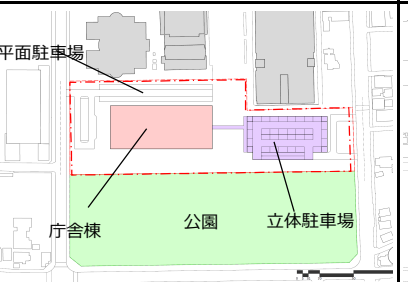
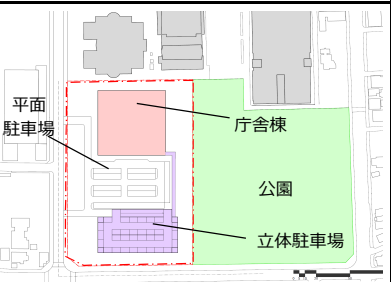
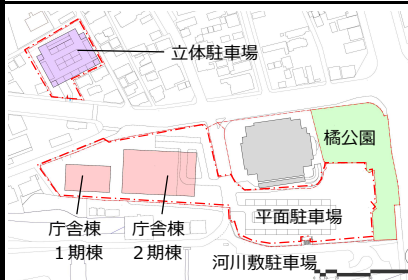
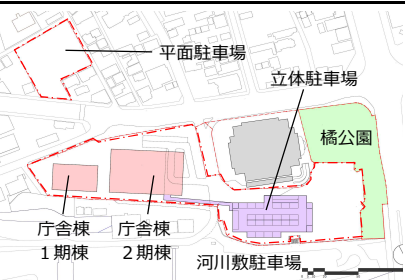
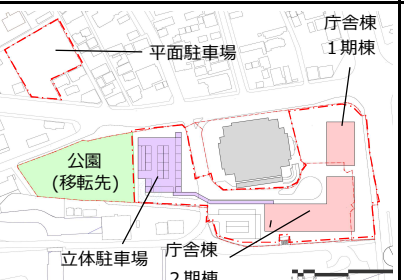
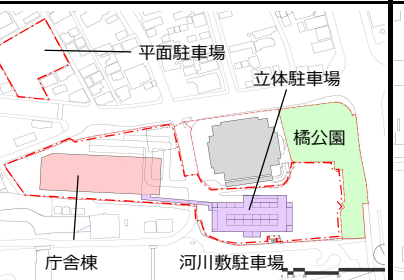
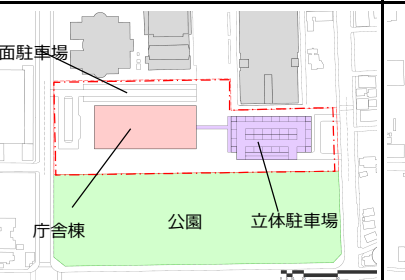
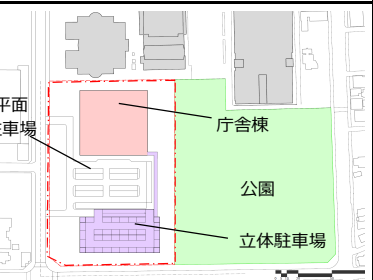


		現庁舎敷地						宮崎駅周辺敷地					
		配置案①		配置案②		配置案③		配置案④		配置案⑤		配置案⑥	
配置イメージ図 (詳細は別図)													
市民の利便性													
利便性													
庁舎の集約化		2期に工事が分かれるため、庁舎は分棟となる	△	2期に工事が分かれるため、庁舎は分棟となる	△	2期に工事が分かれるため、庁舎は分棟となる	△	庁舎を一棟に集約することが容易	○	庁舎を一棟に集約することが容易	○	庁舎を一棟に集約することが容易	○
庁舎平面計画 断面計画		・庁舎の東側から西側までの距離（約120m）が長くなる ・航空法などの規制により12階建てが目安となる	△	・庁舎の東側から西側までの距離（約120m）が長くなる ・航空法などの規制により12階建てが目安となる	△	・庁舎の北東側から西側までの距離（約160m）が長くなるが、車寄せをL型平面のコーナー部に設けることは可能 ・航空法などの規制により12階建てが目安となる	△	・庁舎の東側から西側までの距離（約110m）が長くなる ・航空法などの規制により12階建てが目安となる	△	・庁舎の東側から西側までの距離（約110m）が長くなる ・航空法などの規制により12階建てが目安となる	△	・庁舎の東側から西側までの距離（約60m）であり、庁舎各部への動線をコンパクトにできる ・航空法などの規制により12階建てが目安となる	○
アクセスの容易性													
公共交通		・バス停「橋通一丁目」から庁舎エントランスまで徒歩4分程度 ・バス停「市民プラザ前」から庁舎エントランスまで徒歩2分程度	○	・バス停「橋通一丁目」から庁舎エントランスまで徒歩4分程度 ・バス停「市民プラザ前」から庁舎エントランスまで徒歩2分程度	○	・バス停「橋通一丁目」から庁舎エントランスまで徒歩3分程度 ・バス停「市民プラザ前」から庁舎エントランスまで徒歩1分程度	○	・バス停「橋通一丁目」から庁舎エントランスまで徒歩4分程度 ・バス停「市民プラザ前」から庁舎エントランスまで徒歩2分程度	○	・J R宮崎駅から庁舎エントランスまで徒歩4分程度 ・バス停「科学技術館前」から庁舎エントランスまで徒歩1分程度	○	・J R宮崎駅から庁舎エントランスまで徒歩4分程度 ・バス停「科学技術館前」から庁舎エントランスまで徒歩1分程度	○
自家用車		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	○
工事期間中の市民サービスへの影響													
駐車台数の確保		松橋駐車場に立体駐車場を建設する1年間は合計342～392台（河川敷駐車場140台含む）に低下するが、それ以外の期間は現状以上の駐車台数を継続的に確保可能	○	1期棟建設から駐車場棟建設完了までの7年間は、駐車台数が250～339台（河川敷駐車場140台含む）まで低下する →河川敷等に駐車場を増設することで、工事期間中を通じて400台程度確保する	○	立体駐車場を建設する2年間は260台（河川敷駐車場140台含む）まで低下するが、それ以外の期間は一定の台数を継続的に確保可能 →河川敷等に駐車場を増設することで、工事期間中を通じて400台程度確保する	○	新庁舎建設から立体駐車場建設完了までの6年間は、230～301台（河川敷駐車場140台含む）まで駐車台数が低下する →河川敷等に駐車場を増設することで、工事期間中を通じて400台程度確保する	○	工事期間中も現庁舎を継続利用可能	○	工事期間中も現庁舎を継続利用可能	○
利便性と安全性		1期棟運用開始から2期工事完了までの約3年間、本庁舎と1期棟がやや距離がある	△	1期棟運用開始から2期工事完了までの約3年間、本庁舎と1期棟がやや距離がある	△	1期棟運用開始から2期工事完了までの約3年間、第二・第三庁舎と1期棟がやや距離がある	△	工事期間中を通して、仮庁舎の活用が考えられ、来庁者にとって分かりづらくなる	▲	工事期間中も現庁舎を継続利用可能	○	工事期間中も現庁舎を継続利用可能	○

凡例 ○：課題がないもの、対策を行えば課題が解決できるもの △：課題があるが支障が少ないもの ▲：課題が大きいもの

		現庁舎敷地				宮崎駅周辺敷地							
		配置案①		配置案②		配置案③		配置案④		配置案⑤		配置案⑥	
配置イメージ図 (詳細は別図)													
防災拠点性													
災害リスク評価													
洪水		敷地西側は大半で「0.5～3.0m」の浸水深かつ最長「1～3日未満」の浸水継続が想定される →嵩上げを見込むことにより浸水を回避	○	敷地西側は大半で「0.5～3.0m」の浸水深かつ最長「1～3日未満」の浸水継続が想定される →嵩上げを見込むことにより浸水を回避	○	敷地東側は一部で「0.5～3.0m」の浸水深、ただし0.5日以上継続的な浸水は想定されていない →嵩上げを見込むことにより浸水を回避	○	敷地西側は大半で「0.5～3.0m」の浸水深かつ最長「1～3日未満」の浸水継続が想定される →嵩上げを見込むことにより浸水を回避	○	浸水の想定なし	○	浸水の想定なし	○
高潮		敷地西側は地盤面が低く、半分程度の範囲で「0.5～3.0m」の浸水深が想定される →嵩上げを見込むことにより浸水を回避	○	敷地西側は地盤面が低く、半分程度の範囲で「0.5～3.0m」の浸水深が想定される →嵩上げを見込むことにより浸水を回避	○	敷地東側の一部で「～0.5m」及び「0.5～3.0m」の浸水深が想定される →嵩上げを見込むことにより浸水を回避	○	敷地西側は地盤面が低く、半分程度の範囲で「0.5～3.0m」の浸水深が想定される →嵩上げを見込むことにより浸水を回避	○	浸水の想定なし	○	浸水の想定なし	○
津波		浸水の想定なし	○	浸水の想定なし	○	浸水の想定なし	○	浸水の想定なし	○	浸水の想定なし	○	浸水の想定なし	○
液状化		液状化可能性は「中」 →液状化対策を見込むので敷地内の液状化を防止	○	液状化可能性は「中」 →液状化対策を見込むので敷地内の液状化を防止	○	液状化可能性は「中」 →液状化対策を見込むので敷地内の液状化を防止	○	液状化可能性は「中」 →液状化対策を見込むので敷地内の液状化を防止	○	液状化可能性は「大」 →液状化対策を見込むので敷地内の液状化を防止	○	液状化可能性は「大」 →液状化対策を見込むので敷地内の液状化を防止	○
ライフライン評価													
電力		耐震性に優れる埋設配管で高圧配電線が敷地周囲に敷設されている	○	耐震性に優れる埋設配管で高圧配電線が敷地周囲に敷設されている	○	耐震性に優れる埋設配管で高圧配電線が敷地周囲に敷設されている	○	耐震性に優れる埋設配管で高圧配電線が敷地周囲に敷設されている	○	耐震性に優れる埋設配管で高圧配電線が敷地周囲に敷設されている	○	耐震性に優れる埋設配管で高圧配電線が敷地周囲に敷設されている	○
通信		耐震性に優れる埋設配管が敷地周囲に敷設されている。また、現在利用している複数通信キャリアによる引込が可能であり、災害に対して十分な対策をとることが可能	○	耐震性に優れる埋設配管が敷地周囲に敷設されている。また、現在利用している複数通信キャリアによる引込が可能であり、災害に対して十分な対策をとることが可能	○	耐震性に優れる埋設配管が敷地周囲に敷設されている。また、現在利用している複数通信キャリアによる引込が可能であり、災害に対して十分な対策をとることが可能	○	耐震性に優れる埋設配管が敷地周囲に敷設されている。また、現在利用している複数通信キャリアによる引込が可能であり、災害に対して十分な対策をとることが可能	○	耐震性に優れる埋設配管が敷地周囲に敷設されている。また、現在利用している複数通信キャリアによる引込が可能であり、災害に対して十分な対策をとることが可能	○	耐震性に優れる埋設配管が敷地周囲に敷設されている。また、現在利用している複数通信キャリアによる引込が可能であり、災害に対して十分な対策をとることが可能	○
ガス		災害に強い中圧ガスの引込が容易であり、災害強靱性を確保しながら、熱源の多様化を図りやすい	○	災害に強い中圧ガスの引込が容易であり、災害強靱性を確保しながら、熱源の多様化を図りやすい	○	災害に強い中圧ガスの引込が容易であり、災害強靱性を確保しながら、熱源の多様化を図りやすい	○	災害に強い中圧ガスの引込が容易であり、災害強靱性を確保しながら、熱源の多様化を図りやすい	○	現状では敷地周囲に中圧ガス管は整備されていない →J R高架付近の中圧ガス管を延伸する工事で対応可能	○	現状では敷地周囲に中圧ガス管は整備されていない →J R高架付近の中圧ガス管を延伸する工事で対応可能	○
水		敷地周辺まで配水の耐震管が布設されているが、松橋通りの配水管が耐震化されていない →バックアップ対策として、受水槽の設置や雨水貯留槽の中水利用などを図る	○	敷地周辺まで配水の耐震管が布設されているが、松橋通りの配水管が耐震化されていない →バックアップ対策として、受水槽の設置や雨水貯留槽の中水利用などを図る	○	敷地周辺まで配水の耐震管が布設されているが、松橋通りの配水管が耐震化されていない →バックアップ対策として、受水槽の設置や雨水貯留槽の中水利用などを図る	○	敷地周辺まで配水の耐震管が布設されているが、松橋通りの配水管が耐震化されていない →バックアップ対策として、受水槽の設置や雨水貯留槽の中水利用などを図る	○	昭和通りに耐震化された配水管が布設されている →バックアップ対策として、受水槽の設置や雨水貯留槽の中水利用などを図る	○	昭和通りに耐震化された配水管が布設されている →バックアップ対策として、受水槽の設置や雨水貯留槽の中水利用などを図る	○
災害時輸送手段評価													
道路ネットワーク		橋通りは第一次緊急輸送道路や重要物流道路などの指定あり、災害時の輸送ネットワークへの接続は、広域を含めて極めて良好	○	橋通りは第一次緊急輸送道路や重要物流道路などの指定あり、災害時の輸送ネットワークへの接続は、広域を含めて極めて良好	○	橋通りは第一次緊急輸送道路や重要物流道路などの指定あり、災害時の輸送ネットワークへの接続は、広域を含めて極めて良好	○	橋通りは第一次緊急輸送道路や重要物流道路などの指定あり、災害時の輸送ネットワークへの接続は、広域を含めて極めて良好	○	宮崎駅東通線（令和7年供用開始予定）は第二次緊急輸送道路の指定あり	○	宮崎駅東通線（令和7年供用開始予定）は第二次緊急輸送道路の指定あり	○
臨時ヘリポート		「大淀川河川敷市役所前」臨時ヘリポートに隣接（水位が高い場合は利用困難な可能性あり）	○	「大淀川河川敷市役所前」臨時ヘリポートに隣接（水位が高い場合は利用困難な可能性あり）	○	「大淀川河川敷市役所前」臨時ヘリポートに隣接（水位が高い場合は利用困難な可能性あり）	○	「大淀川河川敷市役所前」臨時ヘリポートに隣接（水位が高い場合は利用困難な可能性あり）	○	敷地周辺に臨時ヘリポートの指定を受けている場所なし	△	敷地周辺に臨時ヘリポートの指定を受けている場所なし	△

凡例 ○：課題がないもの、対策を行えば課題が解決できるもの △：課題があるが支障が少ないもの ▲：課題が大きいもの

	現庁舎敷地						宮崎駅周辺敷地					
	配置案①		配置案②		配置案③		配置案④		配置案⑤		配置案⑥	
配置イメージ図 (詳細は別図)												
まちづくりへの影響												
周辺含む中心市街地への影響	・まちなか活性化推進計画の区域内であり、橋通り周辺の商業・飲食店と連携しながら賑わいや回遊性を維持できる ・市民アンケートやサウンディング調査では、駅周辺敷地より相対的に低い経済効果である	△	・まちなか活性化推進計画の区域内であり、橋通り周辺の商業・飲食店と連携しながら賑わいや回遊性を維持できる ・市民アンケートやサウンディング調査では、駅周辺敷地より相対的に低い経済効果である	△	・まちなか活性化推進計画の区域内であり、橋通り周辺の商業・飲食店と連携しながら賑わいや回遊性を維持できる ・市民アンケートやサウンディング調査では、駅周辺敷地より相対的に低い経済効果である	△	・まちなか活性化推進計画の区域内であり、橋通り周辺の商業・飲食店と連携しながら賑わいや回遊性を維持できる ・市民アンケートやサウンディング調査では、駅周辺敷地より相対的に低い経済効果である	△	・まちなか活性化推進計画の区域内でなく、駅周辺の施設との連携は想定されるが、橋通周辺との距離がある ・現庁舎敷地より相対的に高い経済効果が想定される（市民アンケート結果によると消費額はほぼ同等だが、商業等への立ち寄り回数が約2.4倍の試算）	△	・まちなか活性化推進計画の区域内でなく、駅周辺の施設との連携は想定されるが、橋通周辺との距離がある ・現庁舎敷地より相対的に高い経済効果が想定される（市民アンケート結果によると消費額はほぼ同等だが、商業等への立ち寄り回数が約2.4倍の試算）	△
周辺施設との連携	・宮崎市民プラザに隣接し、連携が可能 ・県庁まで至近	○	・宮崎市民プラザに隣接し、連携が可能 ・県庁まで至近	○	・宮崎市民プラザに隣接し、連携が可能 ・県庁まで至近	○	・宮崎市民プラザに隣接し、連携が可能 ・県庁まで至近	○	・宮崎科学技術館、宮崎市総合体育館、中央公民館に隣接し、連携が可能 ・保健所に近接	○	・宮崎科学技術館、宮崎市総合体育館、中央公民館に隣接し、連携が可能 ・保健所に近接	○
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となる。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が困難	▲	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 →入出庫待ち滞留スペースを見込むので交通阻害改善	○	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 →入出庫待ち滞留スペースを見込むので交通阻害改善	○	・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 →入出庫待ち滞留スペースを見込むので交通阻害改善	○
民間施設の導入	職員を主なターゲットとした物販、飲食は成立しうる。このほか、住居（マンション）については一定のニーズを確認できた	△	職員を主なターゲットとした物販、飲食は成立しうる。このほか、住居（マンション）については一定のニーズを確認できた	△	職員を主なターゲットとした物販、飲食は成立しうる。このほか、住居（マンション）については一定のニーズを確認できた	△	職員を主なターゲットとした物販、飲食は成立しうる。このほか、住居（マンション）については一定のニーズを確認できた	△	職員を主なターゲットとした物販、飲食は成立しうる。このほか、住居（マンション）や小規模民間施設については一定のニーズを確認できた	△	職員を主なターゲットとした物販、飲食は成立しうる。このほか、住居（マンション）や小規模民間施設については一定のニーズを確認できた	△
事業の迅速性・実現性												
施設整備期間	事業完了：約7.0年 全庁運用開始：約6.0年	△	事業完了：約7.5年 全庁運用開始：約5.5年	△	事業完了：約7.5年 全庁運用開始：約5.5年	△	事業完了：約7.0年 全庁運用開始：約5.0年	△	事業完了：約4.0年 全庁運用開始：約4.0年	○	事業完了：約4.0年 全庁運用開始：約4.0年	○
用地の取得	なし	○	なし	○	なし	○	なし	○	国有地の取得が必要であるため、国等との調整次第では着工が遅れ施設整備期間が伸びる可能性がある	△	国有地の取得が必要であるため、国等との調整次第では着工が遅れ施設整備期間が伸びる可能性がある	△
都市公園の扱い	都市公園への影響なし	○	都市公園への影響なし	○	敷地内での移転が必要	△	庁舎建設時に橘公園の一時廃止が必要であるが、建設後には公園としての機能を復旧する	○	宮崎中央公園の一部機能移転が必要	▲	宮崎中央公園の一部機能移転が必要	▲
事業費の抑制												
事業費 (最安値案①との差)	約297.5億円 (0)		約297.5億円 (0)		約303.6億円 (+6.1億円)		約319.2億円 (+21.7億円)		約333.6億円 (+36.1億円)		約341.2億円 (+43.7億円)	

凡例 ○：課題がないもの、対策を行えば課題が解決できるもの △：課題があるが支障が少ないもの ▲：課題が大きいもの