

宮崎市新庁舎建設基本構想 検討資料

新庁舎建設場所の検討・整理

目次

1. 防災上の拠点性評価	2
2. 配置検討のための与条件整理	18
3. 現庁舎敷地の庁舎配置に関する事前検討	26
4. 宮崎駅周辺敷地の庁舎配置に関する事前検討	55
5. 比較する配置案	67
6. イメージ図	86
7. 概算資料	95
8. 基礎工法・液状化対策工法	105
9. 地盤状況	111

1. 防災上の拠点性評価

候補地の防災上の拠点性評価

- 各候補地について、次の3つの視点から防災上の拠点性評価を行う。
 - 災害リスク評価：ハザードマップなどから災害の受けやすさ／受けにくさを評価
 - 災害時輸送手段評価：地域防災計画などから災害時の指揮・支援のしやすさ／しにくさを評価
 - ライフライン評価：インフラ事業者へのヒアリングから周囲のライフラインの強靭さ／脆弱さを評価

候補地		現庁舎敷地	宮崎駅周辺エリア（宮崎中央公園）
災害リスク評価	洪水 (想定最大規模)	敷地西側は地盤面が低く、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。敷地東側は地盤面が高く、一部で「0.5～3.0m」の浸水深、ただし0.5日以上の継続的な浸水は想定されていない。	公園東側の一部を除く大半で浸水は想定されていない。
	高潮 (想定最大規模)	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。敷地東側は地盤面が高く、浸水は想定されていない。	浸水は想定されていない。
	津波 (想定最大規模)	浸水は想定されていない。	浸水は想定されていない。
	液状化	液状化可能性は「小」～「中」である。	液状化可能性は「大」である。
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を受けており、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である。	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を受けている。
	緊急ヘリポート	「大淀川河川敷市役所前」緊急ヘリポートに隣接している。ただし水位が高い場合は利用困難な可能性がある。	敷地周辺に緊急ヘリポートの指定を受けている場所はない。
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。（異変電所あるいは同一変電所からの電力2回線引込については、事業者から十分な情報が得られなかつたため、基本計画以降で再協議とする）	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。（異変電所あるいは同一変電所からの電力2回線引込については、事業者から十分な情報が得られなかつたため、基本計画以降で再協議とする）
	通信	光ケーブル・メタルケーブルとも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。	光ケーブル・メタルケーブルとも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。
	都市ガス	災害に強い中圧ガスの引込が容易であり、災害強靭性を確保しながら、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。中圧ガスを引き込む場合はJR高架付近の中圧ガス管を延伸する必要がある。（引込負担金約500万円／ヒアリングによる）
	水	敷地周辺まで配水管が敷設されているが、松橋通りの配水管が耐震化されていない。	昭和通りの耐震化された配水管からの引込が可能である。

防災上の拠点性評価

災害リスク評価／洪水による浸水深さ（想定最大規模）

- 想定最大規模（大淀川流域の24時間総雨量612mm）の洪水想定では、宮崎駅周辺・現庁舎周辺とも最大0.5～3mの浸水想定であるが、駅周辺においては0.5m未満の場所があり、宮崎中央公園を中心に浸水想定範囲外の場所も見られる。



○：0.5m未満の部分が一定の範囲を占める △：0.5m以上の部分が一定の範囲を占める
※表中の想定浸水深さは各候補地の大まかな傾向を読み取ったものであり、その詳細はハザードマップで直接確認願います。

現庁舎周辺

	敷地名称	想定浸水深さ	評価
アw	現庁舎（西側）	敷地の大半は「0.5～3m」 一部は「～0.5m」	△
アe	現庁舎（東側）	敷地の半分程度は想定範囲外 一部は「～0.5m」および「0.5～3m」	○
イ	橋公園	敷地の半分程度は「0.5～3m」 一部は「～0.5m」および想定範囲外	△
ウ	松橋駐車場	敷地全体が「0.5～3m」	△

宮崎駅周辺

	敷地名称	想定浸水深さ	評価
エ	宮崎中央公園（北側）	敷地の大半は想定範囲外 一部は「～0.5m」	○
オ	宮崎中央公園（西側）	敷地全体が想定範囲外	○

出所：国土地理院「重ねるハザードマップ」（最終確認：2022/1/17）

災害リスク評価／洪水による浸水時間（想定最大規模）

- ・想定最大規模（大淀川流域の24時間総雨量612mm）の洪水想定では、現庁舎敷地周辺においては市民プラザ北側道路（松橋通り）付近で1～3日未満の長時間の継続的な浸水が想定されるが、宮崎駅周辺においては一部を除いて継続的な浸水は想定されていない。



現庁舎周辺



宮崎駅周辺

○：0.5日以上の継続的な浸水はほぼ想定されない △：0.5日以上の継続的な浸水が想定される
 ※表中の想定浸水時間は各候補地の大まかな傾向を読み取ったものであり、その詳細はハザードマップで直接確認願います。

現庁舎周辺			
	敷地名称	想定浸水時間	評価
アW	現庁舎（西側）	敷地の半分程度は「0.5～1日未満」 一部は「～0.5日未満」および「1～3日未満」	△
アe	現庁舎（東側）	敷地の大半は想定範囲外 一部は「0.5日未満」	○
イ	橋公園	敷地の半分程度は想定範囲外 一部は「～0.5日未満」、「0.5～1日未満」および「1～3日未満」	○
ウ	松橋駐車場	敷地全体が「1～3日未満」	△

宮崎駅周辺			
	敷地名称	想定浸水時間	評価
工	宮崎中央公園 (北側)	敷地全体が想定範囲外	○
才	宮崎中央公園 (西側)	敷地全体が想定範囲外	○

災害リスク評価／洪水による浸水深さ（計画規模）

- 計画規模（大淀川流域の24時間総雨量458mm）の洪水想定では、現庁舎敷地周辺においては市民プラザ北側道路（松橋通り）付近で最大0.5～3mまでの浸水が想定されるが、宮崎駅周辺においては一部を除いて浸水想定のない部分または0.5m未満の部分が多くを占める。



○：浸水想定がない部分が一定の範囲を占める △：浸水想定がある部分が一定の範囲を占める
※表中の想定浸水深さは各候補地の大まかな傾向を読み取ったものであり、その詳細はハザードマップで直接確認願います。

現庁舎周辺

	敷地名称	想定浸水深さ	評価
アw	現庁舎（西側）	敷地の大半は「0.5～3m」 一部は「～0.5m」	△
アe	現庁舎（東側）	敷地全体が想定範囲外	○
イ	橋公園	敷地の半分程度は「0.5～3m」 一部は「～0.5m」および想定範囲外	△
ウ	松橋駐車場	敷地全体が「0.5～3m」	△

宮崎駅周辺

	敷地名称	想定浸水深さ	評価
エ	宮崎中央公園（北側）	敷地全体が想定範囲外	○
オ	宮崎中央公園（西側）	敷地全体が想定範囲外	○

出所：国土地理院「重ねるハザードマップ」（最終確認：2022/1/17）

災害リスク評価／高潮による浸水深さ（想定最大規模）

- ・想定最大規模（台風の中心気圧900hPa,73km/hで西進）の高潮想定では、現庁舎敷地周辺においては市民プラザ北側道路（松橋通り）付近で最大3mまでの浸水が想定されるが、宮崎駅周辺においては浸水は想定されていない。



宮崎駅周辺

○：浸水想定がない部分が一定の範囲を占める △：浸水想定がある部分が一定の範囲を占める
 ※表中の想定浸水深さは各候補地の大まかな傾向を読み取ったものであり、その詳細はハザードマップで直接確認願います。

現庁舎周辺			
	敷地名称	想定浸水深さ	評価
アW	現庁舎（西側）	敷地の半分程度は「0.5～3m」 一部は「～0.5m」および想定範囲外	△
アe	現庁舎（東側）	敷地全体が想定範囲外	○
イ	橋公園	敷地の大半は想定範囲外 一部は「～0.5m」および「0.5～3m」	○
ウ	松橋駐車場	敷地の大半は「0.5～3m」 一部は「～0.5m」	△

宮崎駅周辺			
	敷地名称	想定浸水深さ	評価
工	宮崎中央公園 (北側)	敷地全体が想定範囲外	○
才	宮崎中央公園 (西側)	敷地全体が想定範囲外	○

災害リスク評価／南海トラフ地震による津波による浸水深さ（想定最大規模）

- 南海トラフ地震時の津波による浸水は、宮崎駅周辺・現庁舎周辺とも想定されていない。



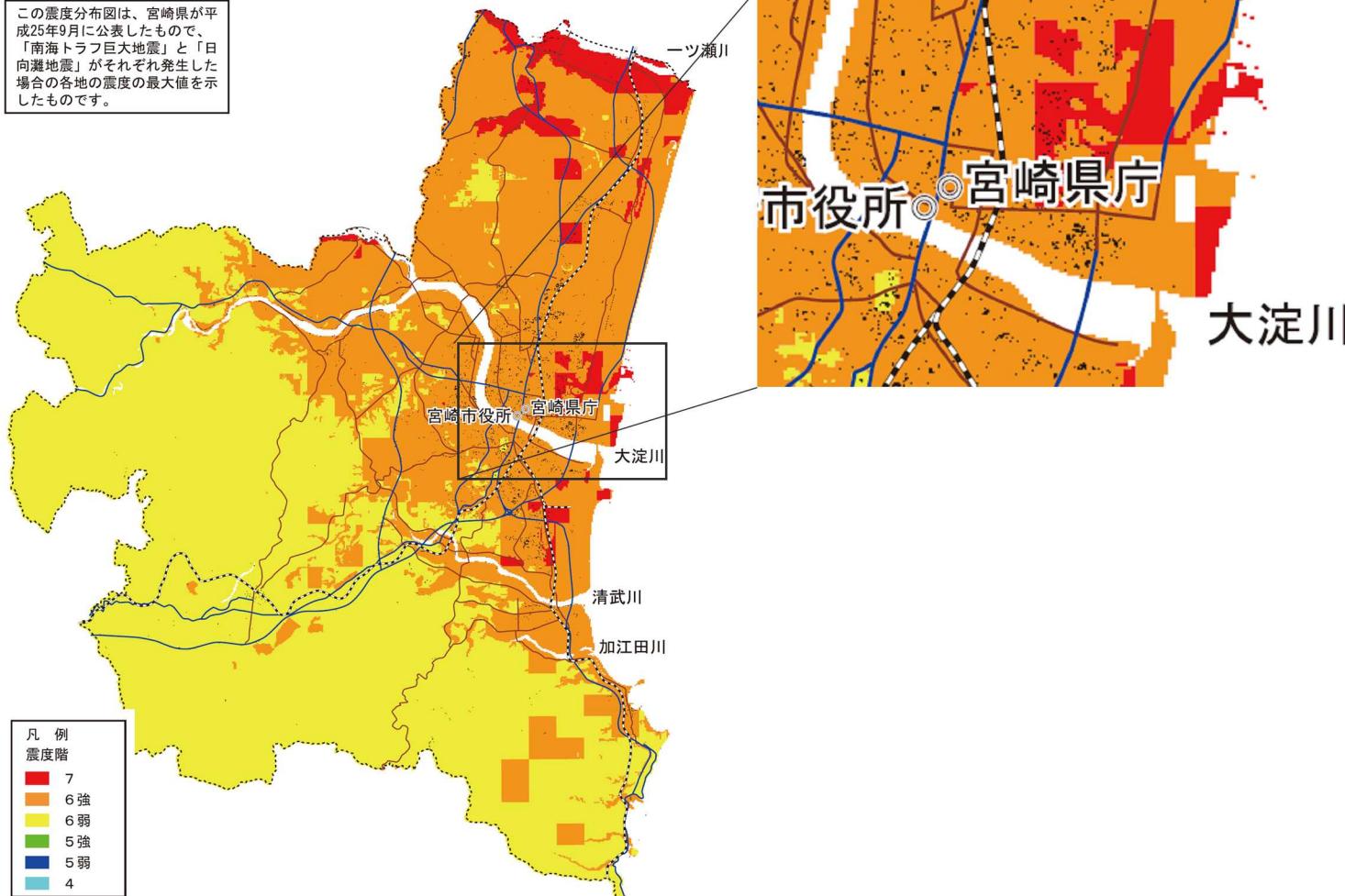
○：浸水想定がない △：浸水想定がある

出所：国土地理院「重ねるハザードマップ」（最終確認：2022/1/17）

災害リスク評価／想定震度分布

- 南海トラフ巨大地震と日向灘地震が発生した場合の宮崎県による震度予測（H25年9月）によると、市中心部はほぼ全域で震度6強の揺れが想定されているが、宮崎駅東側については一部で震度7の想定箇所もある。

この震度分布図は、宮崎県が平成25年9月に公表したもので、「南海トラフ巨大地震」と「日向灘地震」がそれぞれ発生した場合の各地の震度の最大値を示したものです。



現庁舎周辺

	敷地名称	想定震度	評価
アw	現庁舎（西側）	6強	—
アe	現庁舎（東側）	6強	—
イ	橘公園	6強	—
ウ	松橋駐車場	6強	—

宮崎駅周辺

	敷地名称	想定震度	評価
エ	宮崎中央公園（北側）	6強	—
オ	宮崎中央公園（西側）	6強	—

出所：宮崎市HP「津波ハザードマップ」IP5より（最終確認：2022/1/17）

災害リスク評価／南海トラフ地震による液状化リスク

- 南海トラフ地震時の地震動による液状化リスクは、全般的に宮崎駅周辺で大きく、現庁舎周辺で相対的に小さい傾向がある。



現庁舎周辺

	敷地名称	液状化リスク	評価
Aw	現庁舎（西側）	敷地全体が「小」および「中」	○
Ae	現庁舎（東側）	敷地全体が「小」および「中」	○
イ	橋公園	敷地の大半は「中」一部で「小」および「大」	○
ウ	松橋駐車場	敷地全体が「中」	○

宮崎駅周辺

	敷地名称	液状化リスク	評価
エ	宮崎中央公園（北側）	敷地全体が「大」	△
オ	宮崎中央公園（西側）	敷地全体が「大」	△

○：液状化リスクが中～小 △：液状化リスクは中～大

※表中の液状化リスクは各候補地の大まかな傾向を読み取ったものであり、その詳細はハザードマップで直接確認願います。

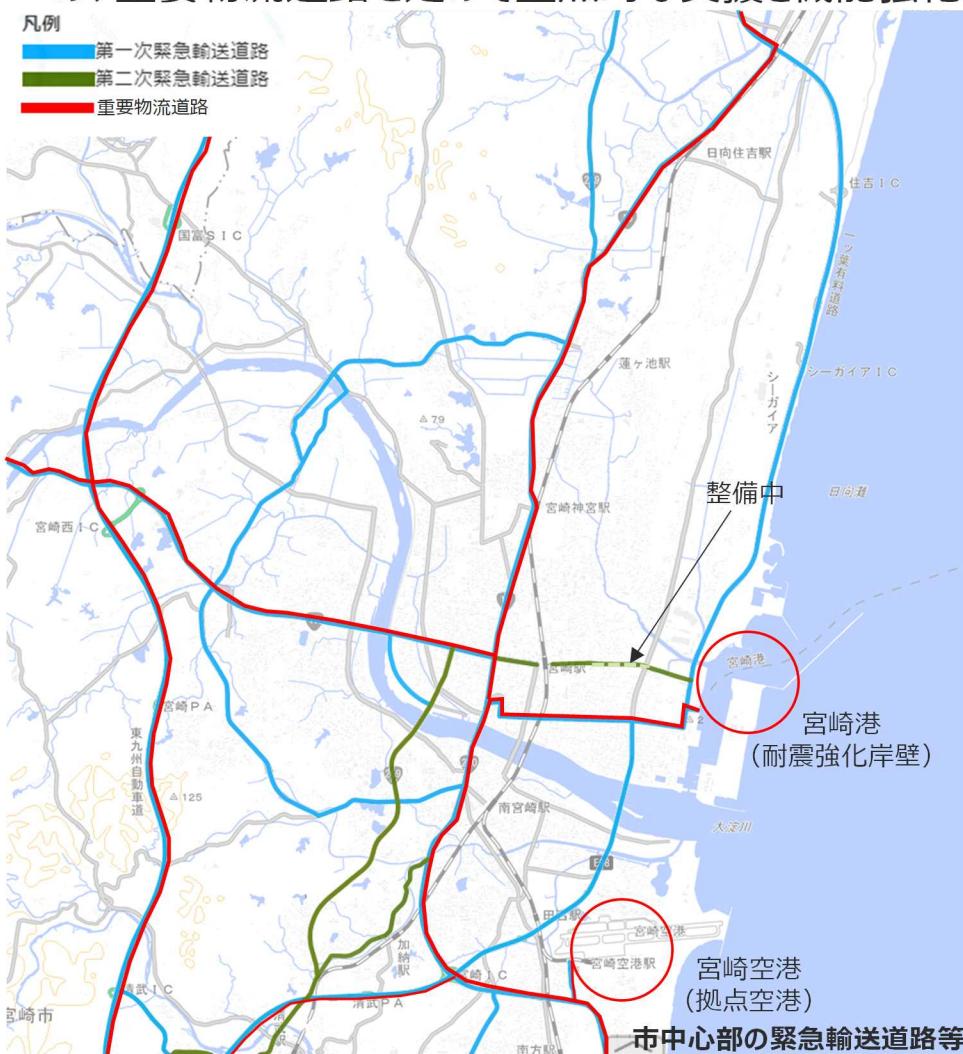
出所：国土地理院「重ねるハザードマップ」（最終確認：2022/1/17）

災害時輸送手段評価／緊急輸送道路と重要物流道路

- 宮崎県は効率的な緊急輸送を行うため、隣接県の主要道路と、防災拠点と緊急輸送拠点を結ぶ緊急輸送道路を選定し、耐震化や無電柱化等を進めている。また国土交通省は平時・災害時を問わず安定的な輸送を確保するため、重要物流道路を定めて重点的な支援と機能強化を進めている。

凡例

- 第一次緊急輸送道路
- 第二次緊急輸送道路
- 重要物流道路



市中心部の緊急輸送道路等

https://www.pref.miyazaki.lg.jp/dorokensetsu/shakaikiban/kotsu/documents/53478_20200729160533-1.pdf

■第一次緊急輸送道路ネットワーク【県】

県庁所在地、地方中心都市および重要港湾、空港などを連絡する道路

■第二次緊急輸送道路ネットワーク【県】

第一次緊急輸送道路と市町村役場（支所含む）、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊など）を連絡する道路

■重要物流道路【国】

国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定し、国際海上コンテナ車（40ft背高）の特殊車両通行許可を不要とする措置の導入や災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行

重要物流道路は、構造基準(高さ)を4.5mから4.8mに引き上げ、高さ4.1mの車両に対応



【国際海上コンテナ車（40ft背高）】

出所：宮崎県HP「緊急輸送手段と重要物流道路」（最終確認：2022/1/17）

災害時輸送手段評価／南海トラフ地震発災時の緊急輸送地域ルート等

- ・南海トラフ地震発災時の宮崎県の「具体的な応急対策活動に関する計画」では、市町村などに人員・物資・燃料を円滑に届けるための「緊急輸送地域ルート」を定めている。



災害時輸送手段評価／緊急輸送道路・重要物流道路などの接続状況

- 現庁舎敷地周辺は県庁や県警本部などの防災拠点施設が集中しているため、橋通りを介して災害時輸送ネットワークへの接続は極めて良好である。一方、駅周辺は宮崎港方面へ伸びる宮崎駅東通線が整備中（R7年に供用開始予定）であり、また昭和通りの無電柱化は今後の課題となる。



現庁舎周辺



宮崎駅周辺

現庁舎周辺

	敷地名称	災害時の道路ネットワーク	評価
アw	現庁舎（西側）		
アe	現庁舎（東側）	橋通りは第一次緊急輸送道路および重要物流道路の指定を受けており、隣接県や宮崎港、宮崎空港などの災害時ネットワークが良好に形成されている。	○
イ	橋公園		
ウ	松橋駐車場		

宮崎駅周辺

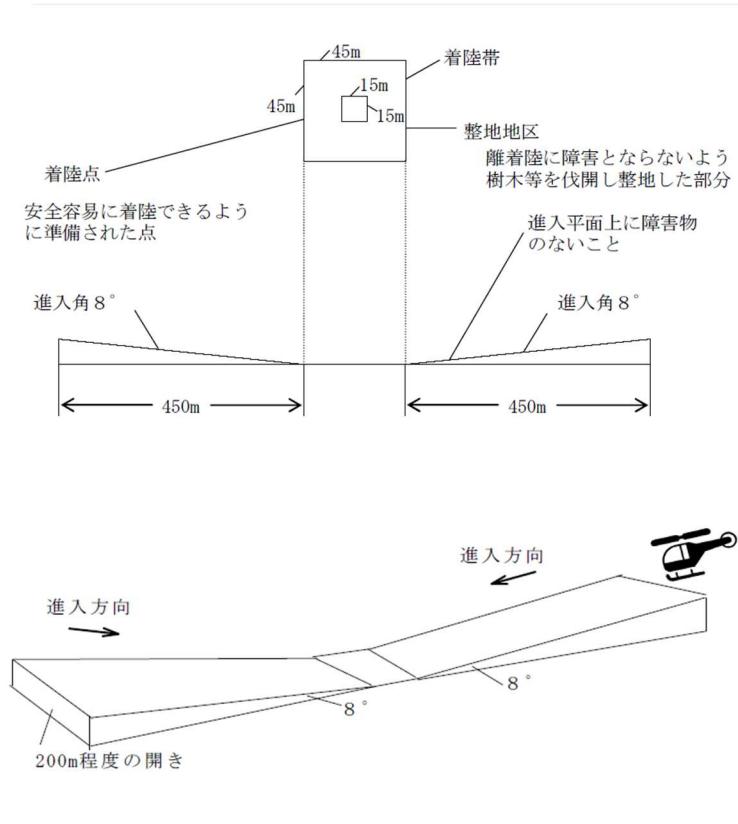
	敷地名称	災害時の道路ネットワーク	評価
エ	宮崎中央公園（北側）	宮崎駅と宮崎港を結ぶ第二次緊急輸送道路「宮崎駅東通線」が整備中であり、令和7年に供用開始予定。昭和通りの無電柱化は今後の課題である。	△
オ	宮崎中央公園（西側）		

出所：国土地理院「重ねるハザードマップ」（最終確認：2022/1/17）

災害時輸送手段評価／臨時ヘリポート

- 機動性の高いヘリコプターは連絡・偵察・救助・輸送などの面で災害時には非常に有用であり、宮崎市は臨時ヘリポートの開設場所を地域防災計画で定めている。

① ヘリポート



臨時ヘリポートの設置基準

出所：宮崎市地域防災計画・国交省「統合災害情報システムDIMAPS」（最終確認：2022/1/17）

災害時輸送手段評価／臨時ヘリポートとの接続状況

- 現庁舎敷地周辺では敷地に近接する大淀川河川敷が臨時ヘリポートの指定を受けており、接続は良好であるが、洪水時には水没する可能性がある。



現庁舎周辺



宮崎駅周辺

現庁舎周辺

	敷地名称	臨時ヘリポートとの接続状況	評価
Arw	現庁舎（西側）	敷地に隣接する大淀川河川敷を災害時には臨時ヘリポートとして活用することが可能である。ただし洪水時にはヘリポートが水没する可能性がある。	○
Arе	現庁舎（東側）		
イ	橋公園		
ウ	松橋駐車場		

宮崎駅周辺

	敷地名称	臨時ヘリポートとの接続状況	評価
エ	宮崎中央公園（北側）	周辺に臨時ヘリポートがないため、新庁舎屋根面へのヘリポート設置等を検討する必要がある。	△
オ	宮崎中央公園（西側）		

ライフライン評価

- 各候補地について、災害に対して強靭な庁舎を実現するために不可欠な電力・通信・ガス・水といったライフラインの整備状況を評価する。あくまでも現状の評価であり、インフラ事業者との協議によりライフラインの延伸工事などによる対応も可能である。（引込負担金が発生する場合がある）

ライフライン	現庁舎敷地	宮崎駅周辺エリア（宮崎中央公園）	
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。（異変電所あるいは同一変電所からの電力2回線引込については、事業者から十分な情報が得られなかつたため、基本計画以降で再協議とする）	<input type="radio"/>	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。（異変電所あるいは同一変電所からの電力2回線引込については、事業者から十分な情報が得られなかつたため、基本計画以降で再協議とする） <input type="radio"/>
通信	光ケーブル・メタルケーブルとも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。	<input type="radio"/>	光ケーブル・メタルケーブルとも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。 <input type="radio"/>
都市ガス	災害に強い中圧ガスの引込が容易であり、災害強靭性を確保しながら、熱源の多様化を図りやすい。	<input type="radio"/>	現状では敷地周囲に中圧ガス管は整備されていない。中圧ガスを引き込む場合はJR高架付近の中圧ガス管を延伸する必要がある。（引込負担金約500万円／ヒアリングによる） <input type="triangle"/>
水	敷地周辺まで配水管が敷設されているが、松橋通りの配水管が耐震化されていない。	<input type="triangle"/>	昭和通りの耐震化された配水管からの引込が可能である。 <input type="radio"/>

ライフライン評価／調査概要

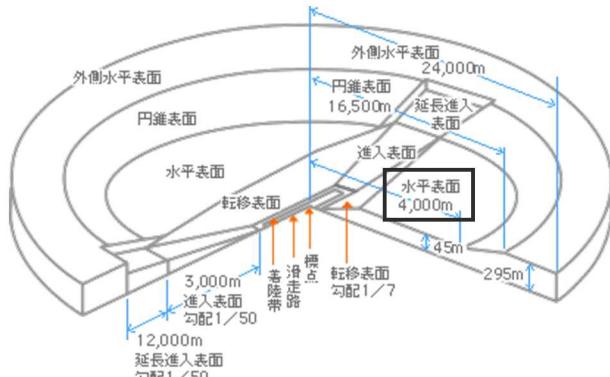
- ・インフラ事業者へのヒアリング結果を含む、敷地周囲のライフライン整備状況は下記のとおり。

ライフ ライン	ヒアリング 先	現庁舎敷地	宮崎駅周辺エリア（宮崎中央公園）
電力	九州 電力	<p>■高圧配電線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松橋通り（敷地北側）の東側に地下埋設配電線あり。 ・松橋通りの西側に架空配電線あり。 <p>■特高配電線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺に特高配電線なし。 ・新庁舎の契約電力が2,000kW以上となる場合は要協議。 <p>※引込負担金は現時点では不明。</p>	<p>■高圧配電線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・保健所前通り（敷地西側）に地下埋設配電線あり。 ・昭和通り（敷地東側）と文化の森通り（敷地南側）に架空配電線あり。 <p>■特高配電線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺に特高配電線なし。 ・新庁舎の契約電力が2,000kW以上となる場合は要協議 <p>※引込負担金は現時点では不明。</p>
通信	NTT 西日本	<p>■光ケーブル（最寄交換所との距離：1.5～2.4km）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松橋通りの東側に地下埋設通信線あり。 ・松橋通りの西側に架空通信線あり。 <p>■メタルケーブル（最寄交換所との距離：1.6km）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松橋通りの東側に地下埋設通信線あり。 ・松橋通りの西側に架空通信線あり。 <p>※引込負担金は不要</p>	<p>■光ケーブル（最寄交換所との距離：1.2km）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・保健所前通り、昭和通り、文化の森通りに地下埋設通信線あり。 ・昭和通り、文化の森通りに架空通信線あり。 <p>■メタルケーブル（最寄交換所との距離：2.4km）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・保健所前通り、文化の森通りに地下埋設通信線あり。 ・昭和通り、文化の森通りに架空通信線あり。 <p>※引込負担金は不要</p>
	ソフト バンク	<ul style="list-style-type: none"> ・通信線路はNTT西日本の配線を利用 ・現在の電話番号を継続利用可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・通信線路はNTT西日本の配線を利用 ・現在の電話番号を継続利用可能
都市 ガス	宮崎ガス	<ul style="list-style-type: none"> ・橋通りと松橋通りから中圧ガスと低圧ガスを引き込み可能。 （必要供給量が多い場合は敷地東側の地区ガバナー付近から引込） <p>※引込負担金は発生しない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・保健所前通りから低圧ガスを引き込み可能。 ・中圧ガスを引き込む場合は、最寄りの中圧ガス管（JR高架付近）を延伸して引込が可能。（約500万円の引込負担金が発生）
水	宮崎市 水道局	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地周辺まで配水管は敷設されているが、松橋通りの配水管が耐震化されていない。 ・Φ450（またはΦ300）から引込可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ・昭和通りの耐震化された配水管からの引込が可能。 ・昭和通りの配水管Φ400から引込可能。

2.配置検討のための与条件整理

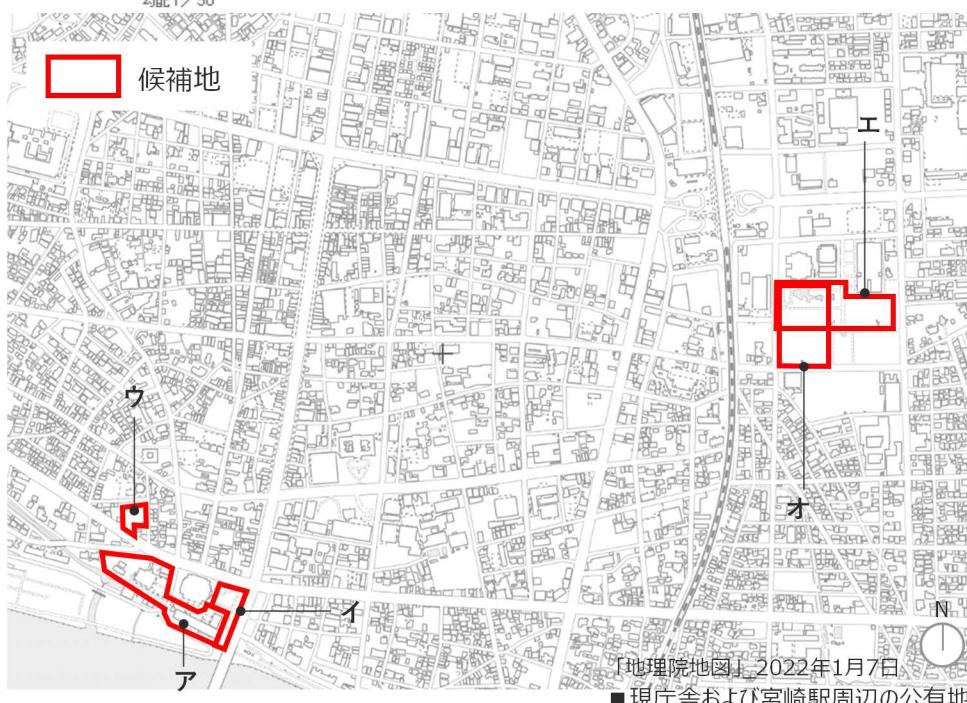
配置検討の前提／航空法による高さの制限

- 空港周辺では一定の空域を障害物のない状態にしておく必要があり、高さ制限が設けられている。（航空法49条）現庁舎敷地、宮崎駅周辺敷地とも、この規定に基づき、庁舎は高さの制限を受ける。



※ただし宮崎空港の
水平表面は3,500m

■航空制限の考え方



	敷地名称	空港標点 からの距離	制限高さ (標高)	敷地の標高	地盤面からの 制限高さ
ア	現庁舎	4,260m	66.1m	6.5m	59.6m
イ	橋公園	4,240m	65.7m	6.5m	59.2m
ウ	松橋駐車場	4,550m	71.9m	4.8m	67.1m
エ	宮崎中央公園 (北側)	4,190m	64.7m	6.0m	58.7m
オ	宮崎中央公園 (西側)	4,150m	63.9m	6.0m	57.9m

※空港標点からの距離および敷地の標高は地理院地図による概略値
※宮崎空港標点の標高：5.9m

■現庁舎および宮崎駅周辺の高さ制限（想定）

配置検討の前提／宮崎空港の概要（参考資料）

宮崎空港の概要

名 称	宮崎空港
種 別	第二種空港(A)
設 置 管理者	国土交通大臣
位 置	宮崎県宮崎市赤江
標 点 位 置	N31° 52' 38" E131° 26' 55"
標 高	5.9m
敷 地 面 積	1,766,119 m ²
エプロン面積	163,779 m ²
エプロンバース	大型ジェット機用：5バース 中型ジェット機用：1バース 小型ジェット機用：2バース プロペラ機用：2バース 小型機用：6バース 合計：16バース
滑 走 路	2,500m×45m
誘 導 路	4,409m
運 用 時 間	7:30～21:30(14 時間)
路線・便数 ()内は便数 右欄は使用機材 (平成19年3月現在)	東京(15) B767-300 B777-200 B737-800 MD-90
	B737-400 B767-300
	中部(3) B737-700 B767-300
	伊丹(9) B767-300 A320 MD-81 MD-87 MD-90 DH4
	関西(2) B737-500 B767-300
	広島西(1) SF3
	福岡(7) MD-81
	長崎(1) DHC8
	那覇(1) A320
	ソウル(週 3) A320

資料:「宮崎空港の概況」等による



根拠
https://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/01_kuko/05_kankyou/ecoairport/da/miyazaki_syuuhen.pdf



配置検討の前提／電波法による電波伝搬障害の防止措置

- 重要無線通信に対する建築物などによる障害を避けるため、電波伝搬路の両側100mに対して電波伝搬障害防止区域が定められている（電波法102条の2）。現庁舎敷地と橋公園は電波伝搬障害防止区域に該当し、高さ31m超の建築物は届出を行ったうえで、障害を避けるため、高さを抑えるなどの措置が必要となる。
- 総務省九州総合通信局へ照会し（2022年4月12付）、現庁舎敷地においては標高66.0mの高さまでは電波伝搬路を妨げないことを確認した。



配置検討の前提／庁舎の階高設定

- 直近10年間の庁舎の事例から、ロビー階、窓口階、執務階のそれぞれの想定階高を設定する。

県庁所在地自治体の庁舎事例

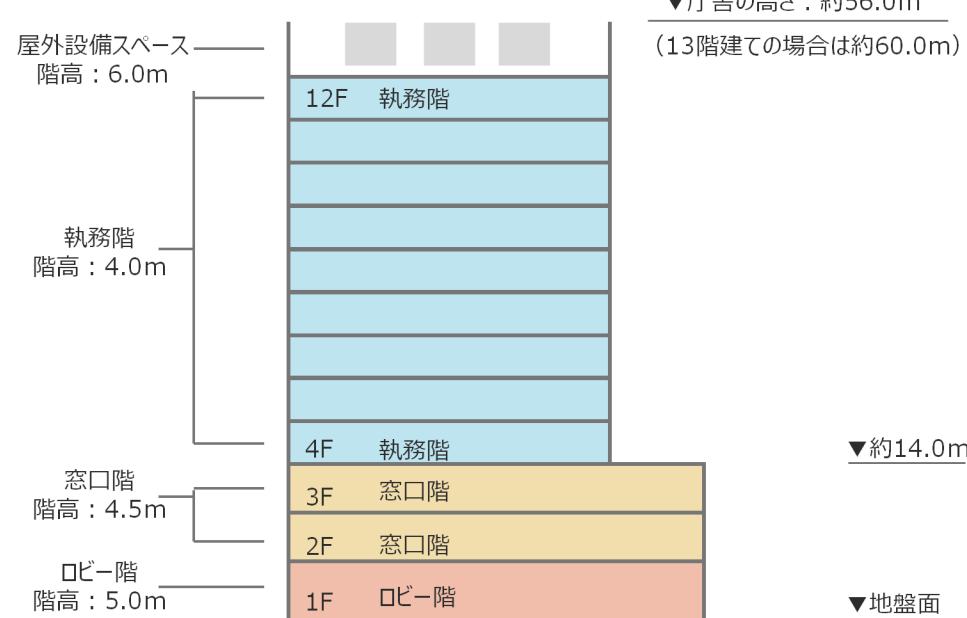
自治体名	人口 (人)	竣工	階数	敷地面積 (m ²)	建築面積 (m ²)	基準階面積 (m ²)	延床面積 (m ²)	階高 (mm)			天高(mm) 執務階	備考
								ロビー階	窓口階	執務階		
長崎市	402,000	2022年予定	地上19階 地下1階	6,710	4,022	約2,000	51,747	6,000	4,500	3,990	(不明)	実施設計説明書による
山口市	193,000		地上7階	21,496	約3,000	約2,500	20,000	(不明)	(不明)	4,200	2,700	基本設計説明書による
松江市	203,000	2026年予定	地上6階 地下1階	19,940	約5,000	約3,000	28,435	5,500	4,200	4,050	2,700	実施設計説明書による
岡山市	723,000	2030年予定	地上17階 地下1階	14,000	約5,000	約2,500	56,300	7,600	4,500	4,000	(不明)	基本設計説明書による
鳥取市	187,000		地上7階 地下1階	13,669	5,437	約2,500	22,270	4,500	4,350	3,900	(不明)	建築面積は庁舎3,672 + 市民交流1,765 (実施設計説明書による)
高知市	324,000	2019年	地上6階 地下1階	13,307	約5,000	約3,200	32,420	5,200	5,000	3,900	(不明)	実施設計説明書による 建面は窓口フロア面積
岐阜市		2021年	地上18階	20,187	4,770	約1,600	39,504	4,900	4,600	3,800	2,600	実施設計説明書による 建築面積は窓口フロア面積
秋田市		2016年	地上7階 地下1階	25,851	5,798	約4,800	31,166	4,400	4,100	4,000	2,700	建築面積・延床面積は消防庁舎を除く
甲府市		2013年	地上10階 地下1階	8,729	4,392	約1,870	27,972	5,500	4,600	3,950	2,700	
横浜市		2020年	地上32階 地下2階	13,486	(不明)	約3,500	141,600	6,500	6,000	4,150	(不明)	基本設計書による

宮崎市新庁舎基本構想における想定

自治体名	延床面積 (m ²)	階高 (mm)			備考
		ロビー階	窓口階	執務階	
宮崎市	約47,000	5,000	4,500	4,000	

配置検討の前提／庁舎の階高設定

- 類似庁舎より想定した階高に基づき、基本構想における新庁舎の基本的な断面構成を設定する。ロビー階と窓口階の必要フロア数は、基本計画以降の検討により変動が見込まれるが、ここでは仮に3階までと想定し、それ以上の階を執務階として考える。



	敷地名称	航空法 高さ制限	電波法 高さ制限	建設可能な 階数の目安
ア	現庁舎	59.6m	59.5m	12階
イ	橘公園	59.2m	59.5m	12階
ウ	松橋駐車場	67.1m	なし	14階
エ	宮崎中央公園 (北側)	58.7m	なし	12階
オ	宮崎中央公園 (西側)	57.9m	なし	12階

※各制限高さは想定地盤面からの高さを示す

■現庁舎および宮崎駅周辺の高さ制限（想定）

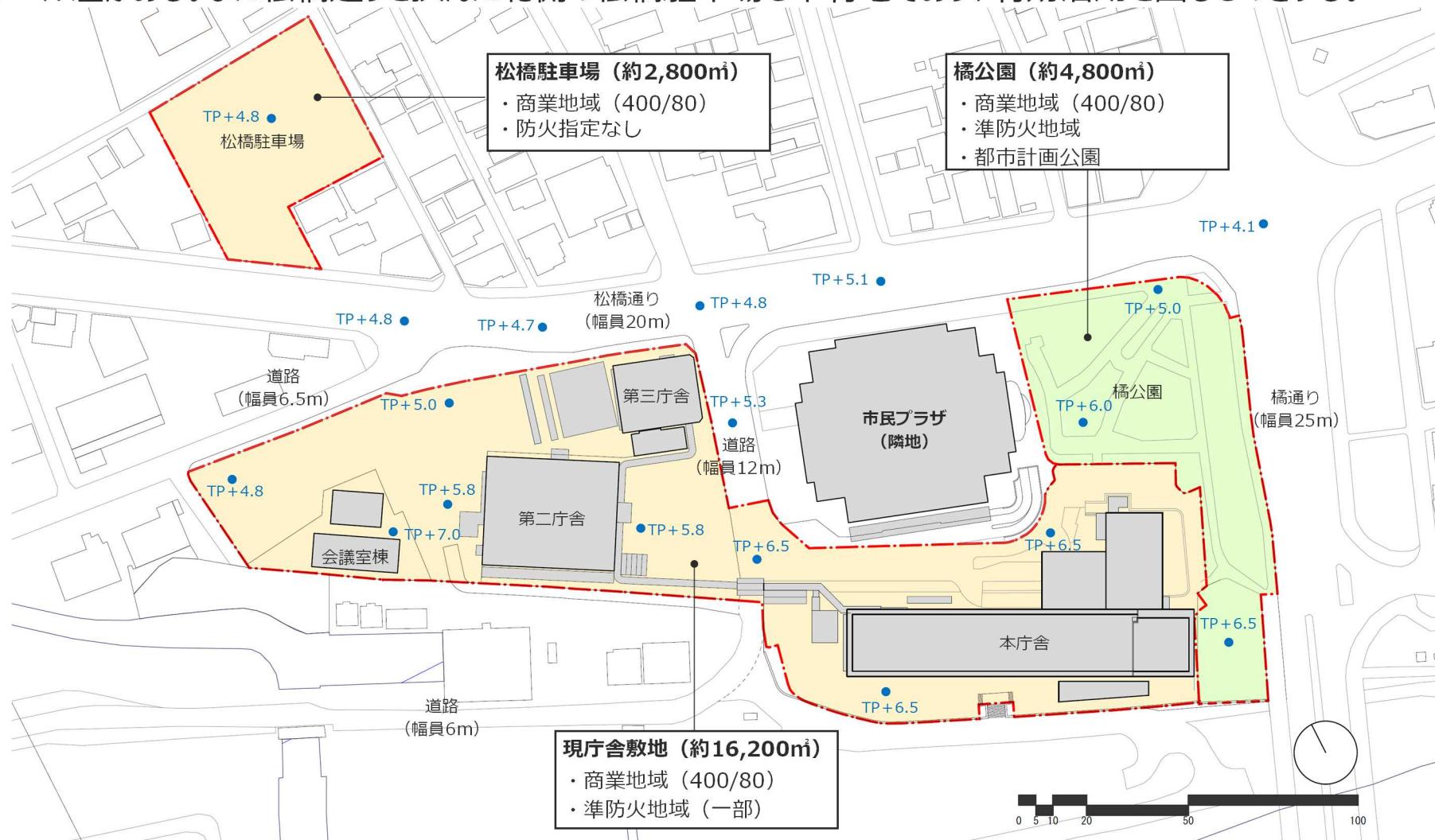


現庁舎敷地（松橋駐車場敷地除く）および宮崎駅周辺敷地とも、基本構想における新庁舎の階数は12階以下として検討をおこなう。

■標準的な庁舎（47,000m²）の断面構成のイメージ

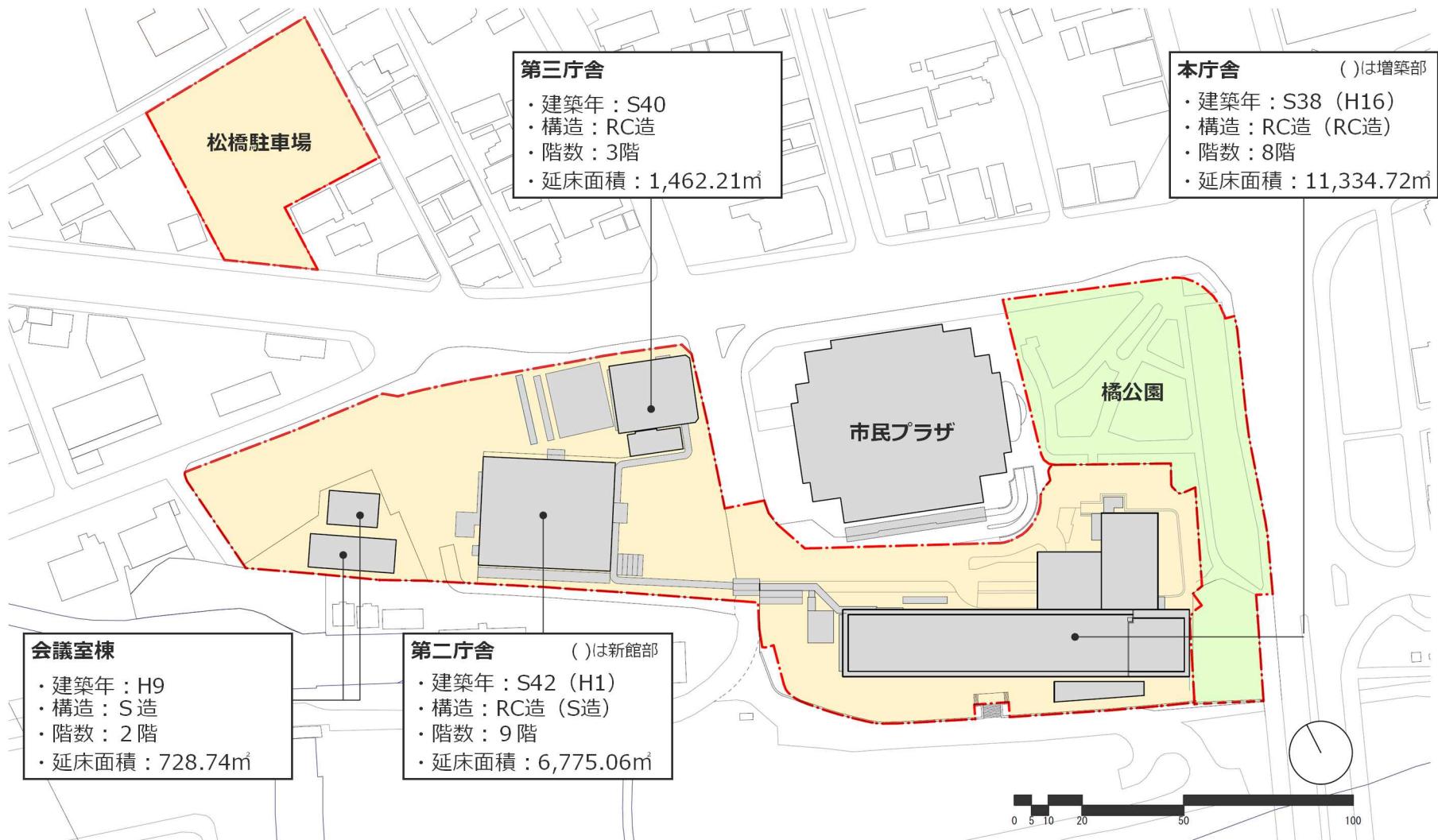
現庁舎敷地／敷地の概況

- 現庁舎敷地は中央がくびれ、本庁舎が建つ東側部分と第二庁舎・第三庁舎が建つ西側部分から成り立っている。東側部分は橋公園に隣接し、地盤レベルは周囲よりもやや高く、西側部分は松橋通りに接しており、敷地内に約2mのレベル差がある。また松橋通りを挟んだ北側の松橋駐車場も市有地であり、有効活用を図るものとする。



現庁舎敷地／既存建物の概要

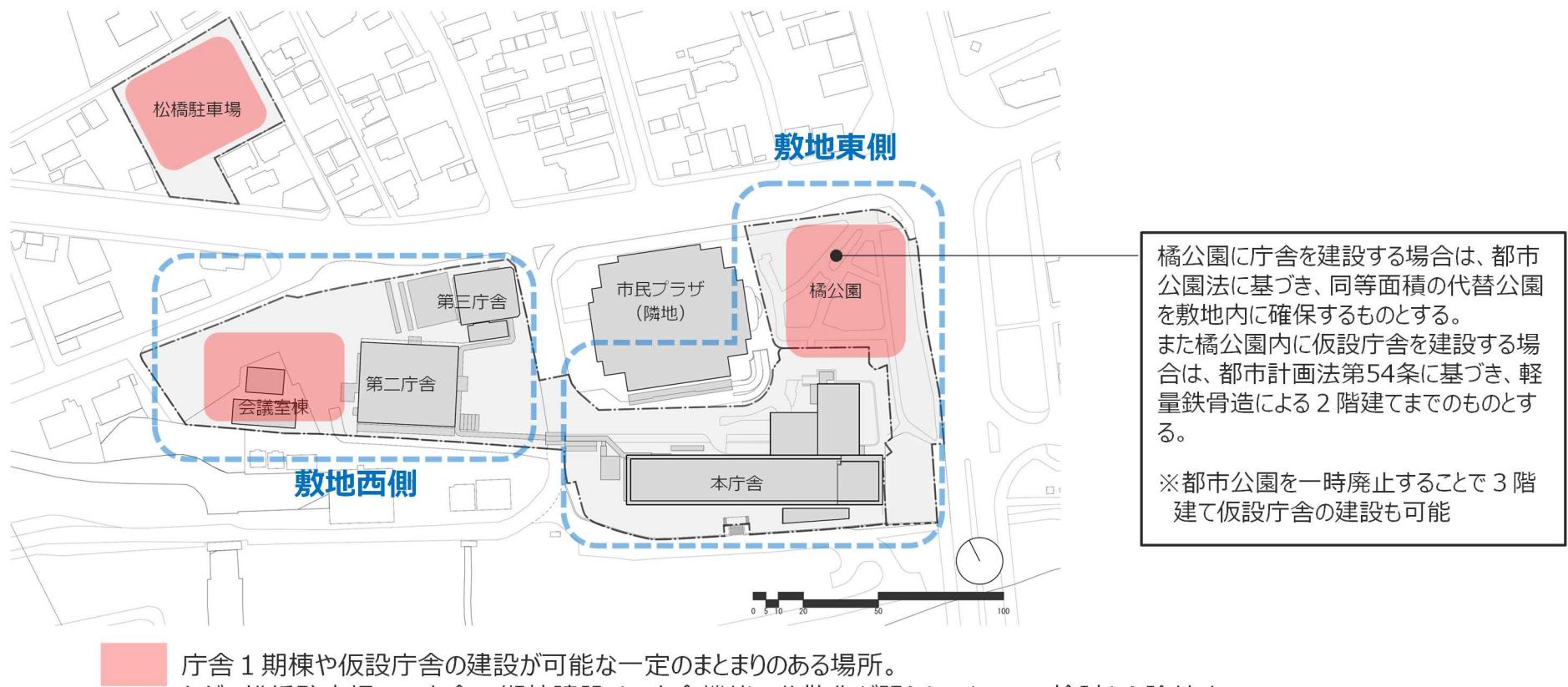
- 敷地内の主要な建物について、その概要を示す。



3.現庁舎敷地の庁舎配置に関する事前検討

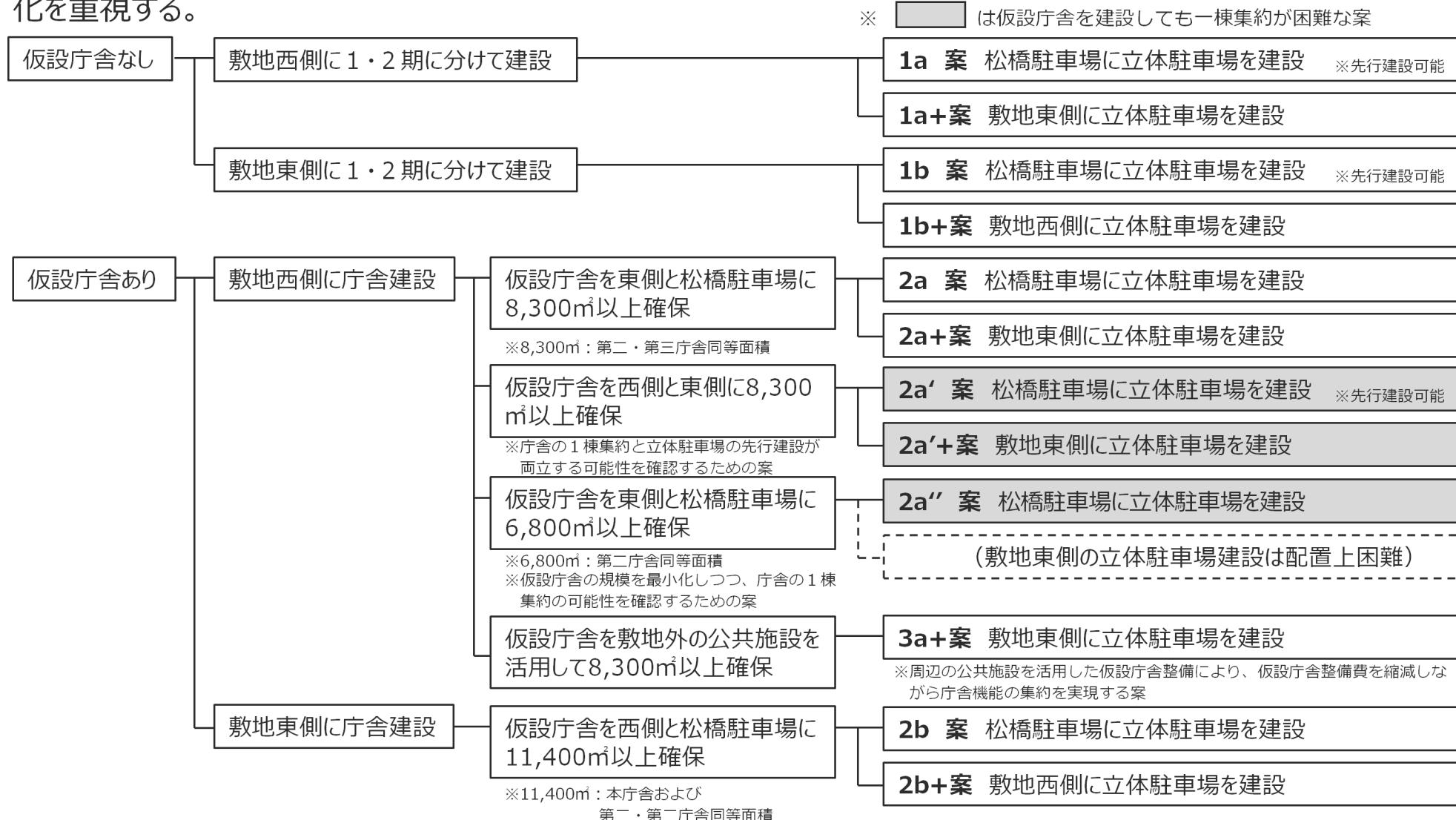
現庁舎敷地／建物配置の考え方

- ・建物配置は、仮設庁舎の建設を前提とするかどうかで大きく変わると考えられる。
- ・仮設庁舎なしとする場合、敷地東側の橋公園、敷地西側の会議室棟周辺、松橋駐車場など、一定のまとまりのある場所に1期棟を建設し、順次機能を移転しながら建て替えを進める。
- ・仮設庁舎ありとする場合、敷地内の仮設庁舎建設を条件とすると、同様に一定のまとまりのある場所に仮設庁舎を建設し、一部機能を移転した後で建て替えを進める。



現庁舎敷地／建物配置のパターン

- 現庁舎敷地における庁舎配置のパターンは下図のように整理できる。庁舎機能の分散による市民の利便性や庁内連携の低下が庁舎建て替えの主要動機のひとつであることから、配置検討に当たっては敷地内の庁舎機能の集約化を重視する。



現庁舎敷地／配置パターンの比較（その1）

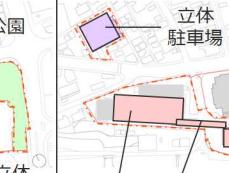
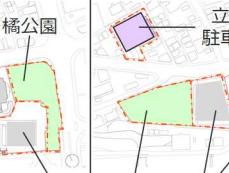
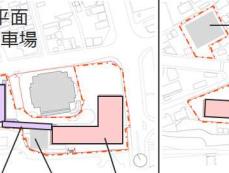
- 下表の12パターンについて、施設配置の概略検討を行った。

※下記内容は初期検討であるため、更なる検討を行う案の詳細は、若干のズレが生じる可能性がある

	1a 案	1a+ 案	1b 案	1b+ 案	2a 案	2a+ 案
配置イメージ						
庁舎規模	1期棟：約11,000m ² 2期棟：約36,000m ²	1期棟：約11,000m ² 2期棟：約36,000m ²	1期棟：約12,000m ² 2期棟：約35,000m ²	1期棟：約12,000m ² 2期棟：約35,000m ²	庁舎棟：約47,000m ²	庁舎棟：約47,000m ²
駐車台数	立体駐車場：約280台 平面駐車場：約130台 河川敷駐車場：約140台	立体駐車場：約320台 平面駐車場：約90台 河川敷駐車場：約140台	立体駐車場：約280台 平面駐車場：約130台 河川敷駐車場：約140台	立体駐車場：約290台 平面駐車場：約120台 河川敷駐車場：約140台	立体駐車場：約280台 平面駐車場：約130台 河川敷駐車場：約140台	立体駐車場：約300台 平面駐車場：約110台 河川敷駐車場：約140台
仮設庁舎	不要	不要	不要	不要	約8,300m ² （約48か月） 【リース契約】	約8,300m ² （約48か月） 【リース契約】
庁舎の集約化	2期に分かれるが、隣接して建設可能	2期に分かれるが、隣接して建設可能	2期に分かれるが、隣接して建設可能	2期に分かれるが、隣接して建設可能	一棟集約が可能	一棟集約が可能
駐車場利便性	立体駐車場からの移動は道路を横断する必要あり	上空通路により立体駐車場からの移動は車路横断が不要	立体駐車場からの移動は道路を横断する必要あり、また庁舎と離れている	上空通路により立体駐車場からの移動は車路横断が不要	立体駐車場からの移動は道路を横断する必要あり	上空通路により立体駐車場からの移動は車路横断が不要
立体駐車場の先行建設	可能	困難	可能	困難	困難	困難
庁舎の浸水対策	嵩上げなどによる対策が不可欠	嵩上げなどによる対策が不可欠	嵩上げなどによる対策が望ましい	嵩上げなどによる対策が望ましい	嵩上げなどによる対策が不可欠	嵩上げなどによる対策が不可欠
都市公園の移転	不要であり、引き続き橋通りに面したシンボル公園となる	不要であり、引き続き橋通りに面したシンボル公園となる	代替公園の確保が必要であり、公園のシンボル性も弱い	代替公園の確保が必要であり、公園のシンボル性も弱い	不要であり、引き続き橋通りに面したシンボル公園となる	不要であり、引き続き橋通りに面したシンボル公園となる
市民プラザへの影響	大きな影響なし	大きな影響なし	市民プラザの正面が新庁舎で隠れる	市民プラザの正面が新庁舎で隠れる	大きな影響なし	大きな影響なし
整備期間	約7.0年	約7.5年	約7.0年	約7.5年	約6.5年	約7.0年
コメント	更なる検討	更なる検討	1b+案の派生案として、松橋駐車場に立体駐車場を設けた場合の評価は1a案で行う	更なる検討	2a+案の派生案として、松橋駐車場に立体駐車場を設けた場合の評価は1a案で行う	更なる検討

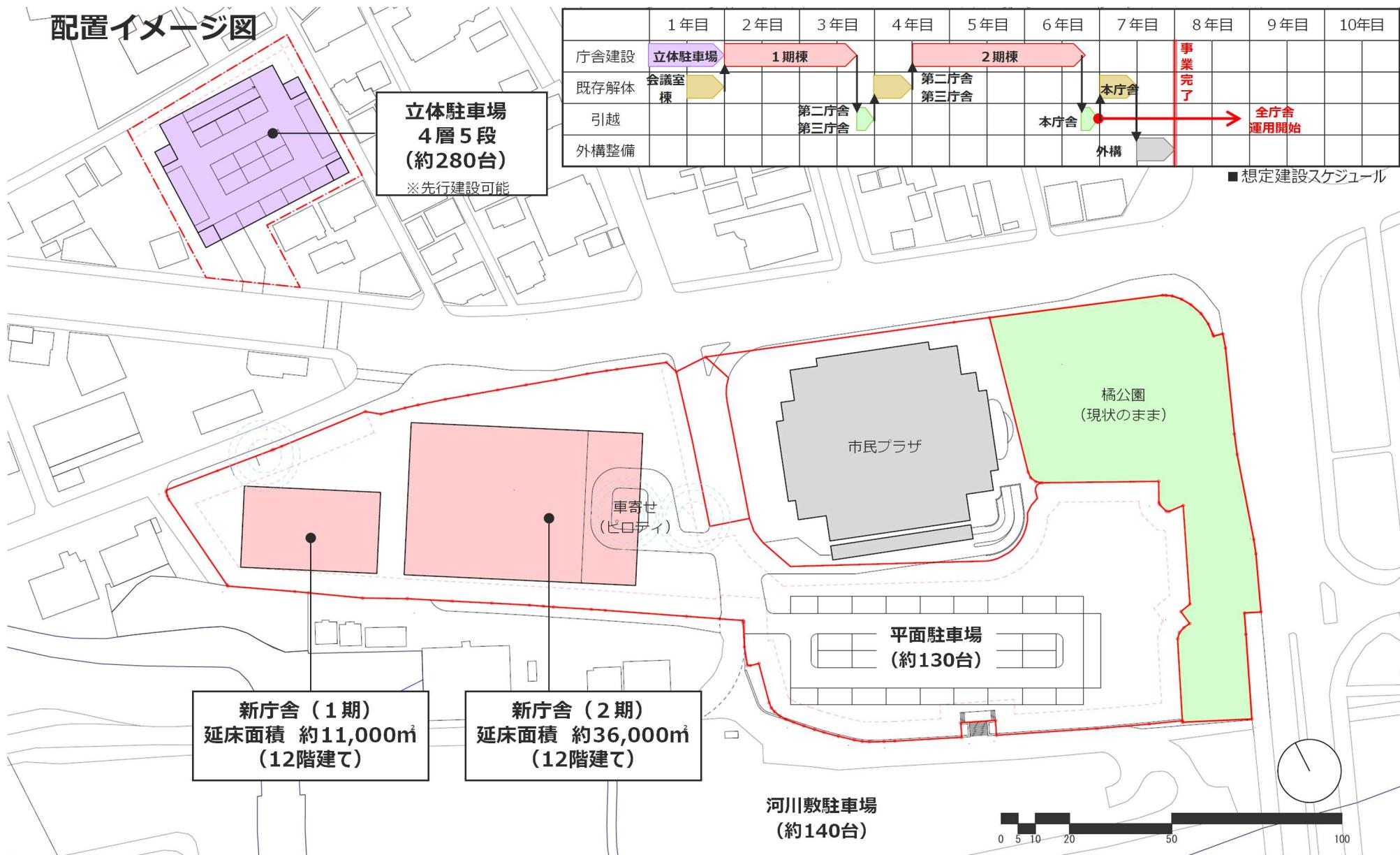
現庁舎敷地／配置パターンの比較（その2）

※下記内容は初期検討であるため、更なる検討を行う案の詳細は、若干のズレが生じる可能性がある

	2a' 案	2a'+ 案	2a'' 案	2b 案	2b+ 案	3a+ 案
配置イメージ						
庁舎規模	1期棟：約31,000m ² 2期棟：約16,000m ²	1期棟：約31,000m ² 2期棟：約16,000m ²	1期棟：約37,000m ² 2期棟：約10,000m ²	庁舎棟：約47,000m ²	庁舎棟：約47,000m ²	庁舎棟：約47,000m ²
駐車台数	立体駐車場：約280台 平面駐車場：約130台 河川敷駐車場：約140台	立体駐車場：約320台 平面駐車場：約90台 河川敷駐車場：約140台	立体駐車場：約280台 平面駐車場：約130台 河川敷駐車場：約140台	立体駐車場：約280台 平面駐車場：約130台 河川敷駐車場：約140台	立体駐車場：約290台 平面駐車場：約120台 河川敷駐車場：約140台	立体駐車場：約300台 平面駐車場：約110台 河川敷駐車場：約140台
仮設庁舎	約8,300m ² （約39か月） 【リース契約】	約8,300m ² （約39か月） 【リース契約】	約6,800m ² （約42か月） 【リース契約】	約11,400m ² （約48か月） 【リース契約】	約11,400m ² （約48か月） 【リース契約】	約8,300m ² （約48か月） 【周辺公共施設を活用】
庁舎の集約化	仮設庁舎を建設しても一棟集約は困難	仮設庁舎を建設しても一棟集約は困難	仮設庁舎を建設しても一棟集約は困難	一棟集約が可能	一棟集約が可能	一棟集約が可能
駐車場利便性	立体駐車場からの移動は道路を横断する必要あり	上空通路により立体駐車場からの移動は車路横断が不要	立体駐車場からの移動は道路を横断する必要あり	立体駐車場からの移動は道路を横断する必要あり、また庁舎と離れている	上空通路により立体駐車場からの移動は車路横断が不要	上空通路により立体駐車場からの移動は車路横断が不要
立体駐車場の先行建設	可能	困難	困難	困難	困難	困難
庁舎の浸水対策	嵩上げなどによる対策が不可欠	嵩上げなどによる対策が不可欠	嵩上げなどによる対策が不可欠	嵩上げなどによる対策が望ましい	嵩上げなどによる対策が望ましい	嵩上げなどによる対策が不可欠
都市公園の移転	不要であり、引き続き橋通りに面したシンボル公園となる	不要であり、引き続き橋通りに面したシンボル公園となる	不要であり、引き続き橋通りに面したシンボル公園となる	代替公園の確保が必要であり、公園のシンボル性も弱い	代替公園の確保が必要であり、公園のシンボル性も弱い	不要であり、引き続き橋通りに面したシンボル公園となる
市民プラザへの影響	大きな影響なし	大きな影響なし	大きな影響なし	市民プラザの正面が新庁舎でやや隠れる	市民プラザの正面が新庁舎でやや隠れる	大きな影響なし
整備期間	約8.3年	約9.3年	約7.3年	約7.0年	約7.5年	約6.8年
コメント	仮設庁舎を用意するメリットが希薄である	仮設庁舎を用意するメリットが希薄である	仮設庁舎を用意するメリットが希薄である	仮設庁舎を用意する場合の評価は2a+案で行う	仮設庁舎を用意する場合の評価は2a+案で行う	仮設庁舎を用意する場合の評価は2a+案で行う

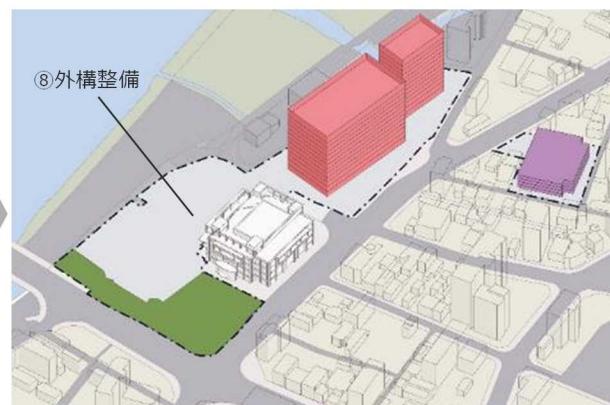
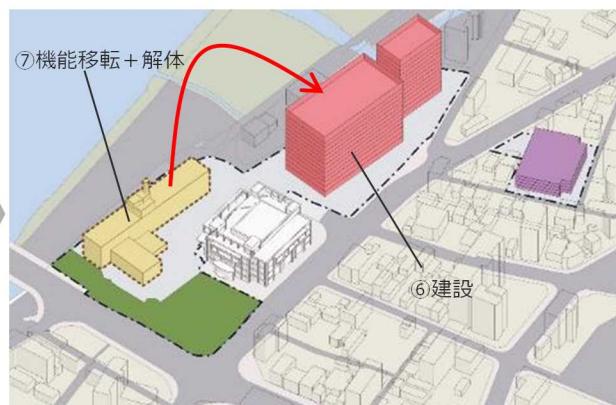
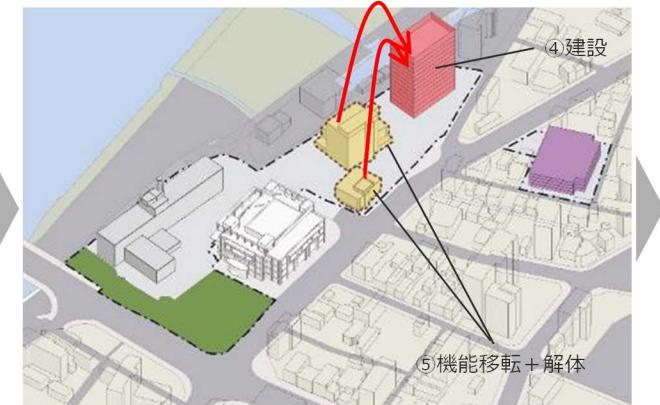
現庁舎敷地／1a案（仮設庁舎なし・敷地西側に庁舎・松橋駐車場に立体駐車場）

配置イメージ図

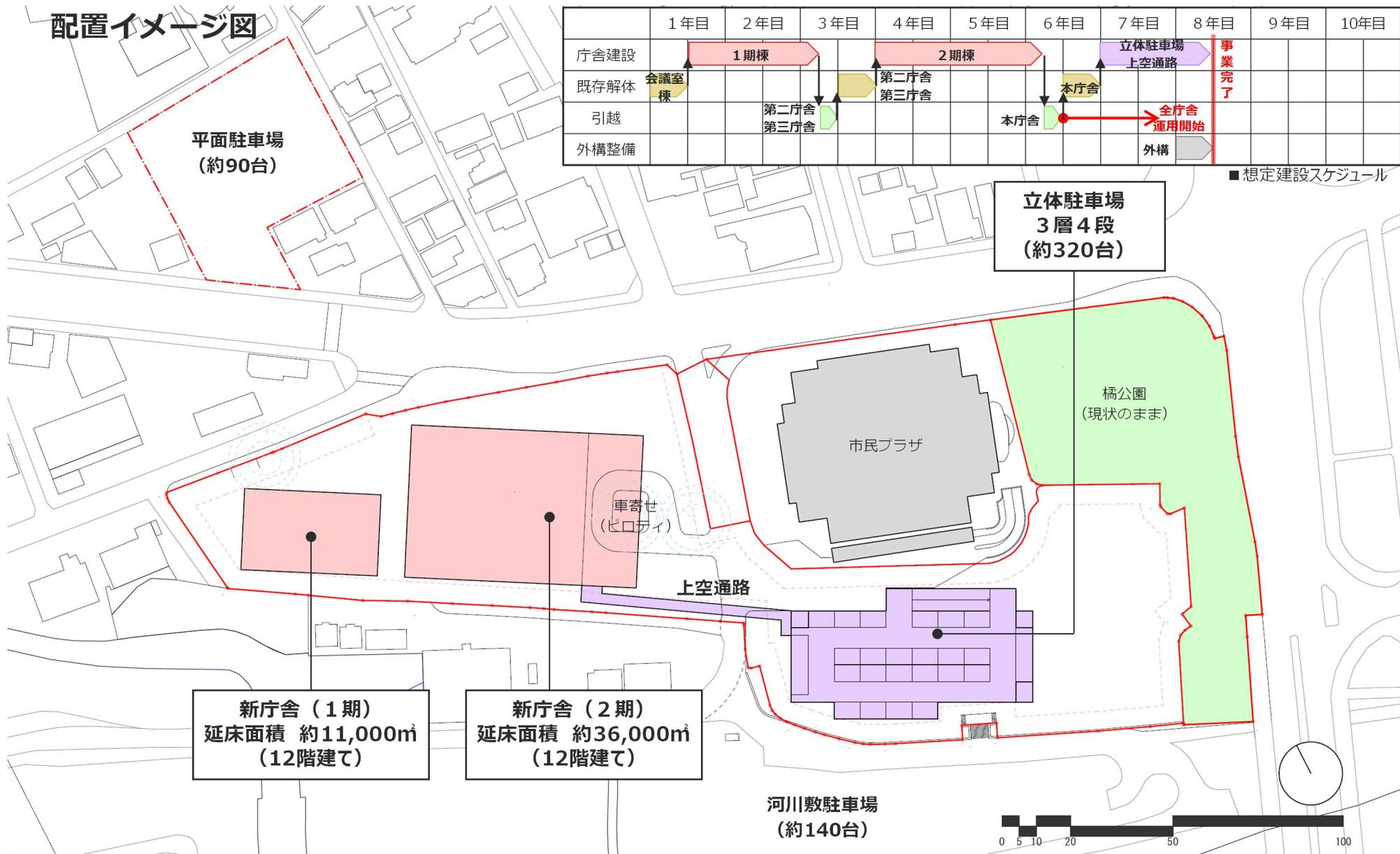


現庁舎敷地／1a案（仮設庁舎なし・敷地西側に庁舎・松橋駐車場に立体駐車場）

基本的な建替手順

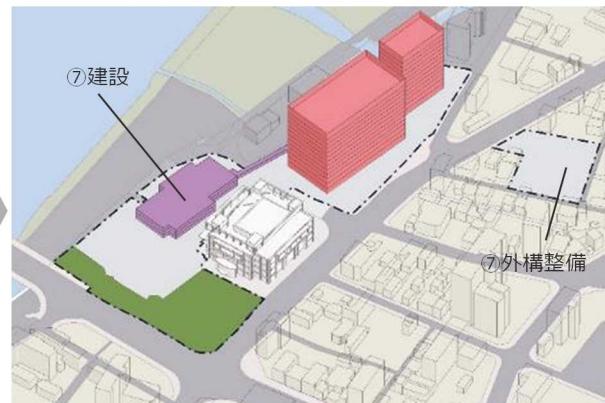
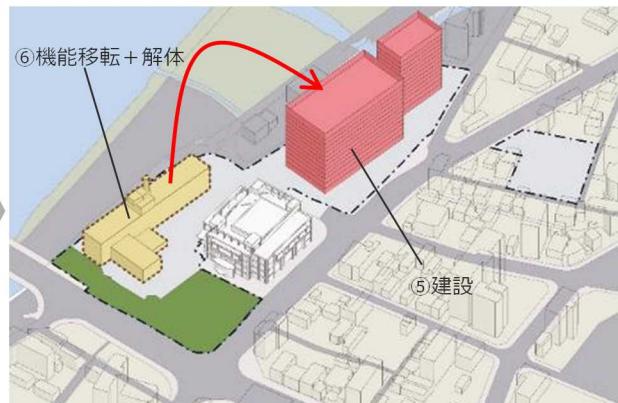
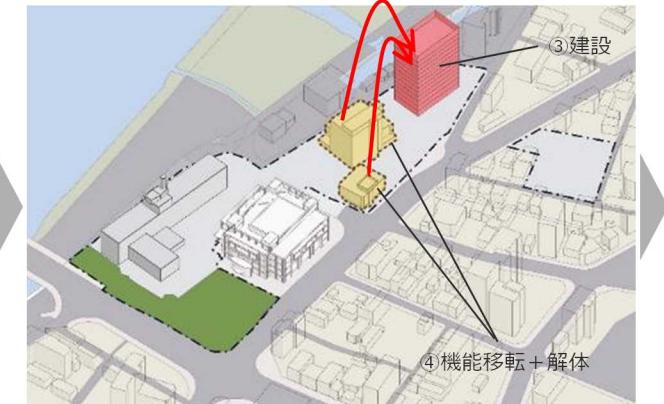


現庁舎敷地／1a+案（仮設庁舎なし・敷地西側に庁舎・敷地東側に立体駐車場）



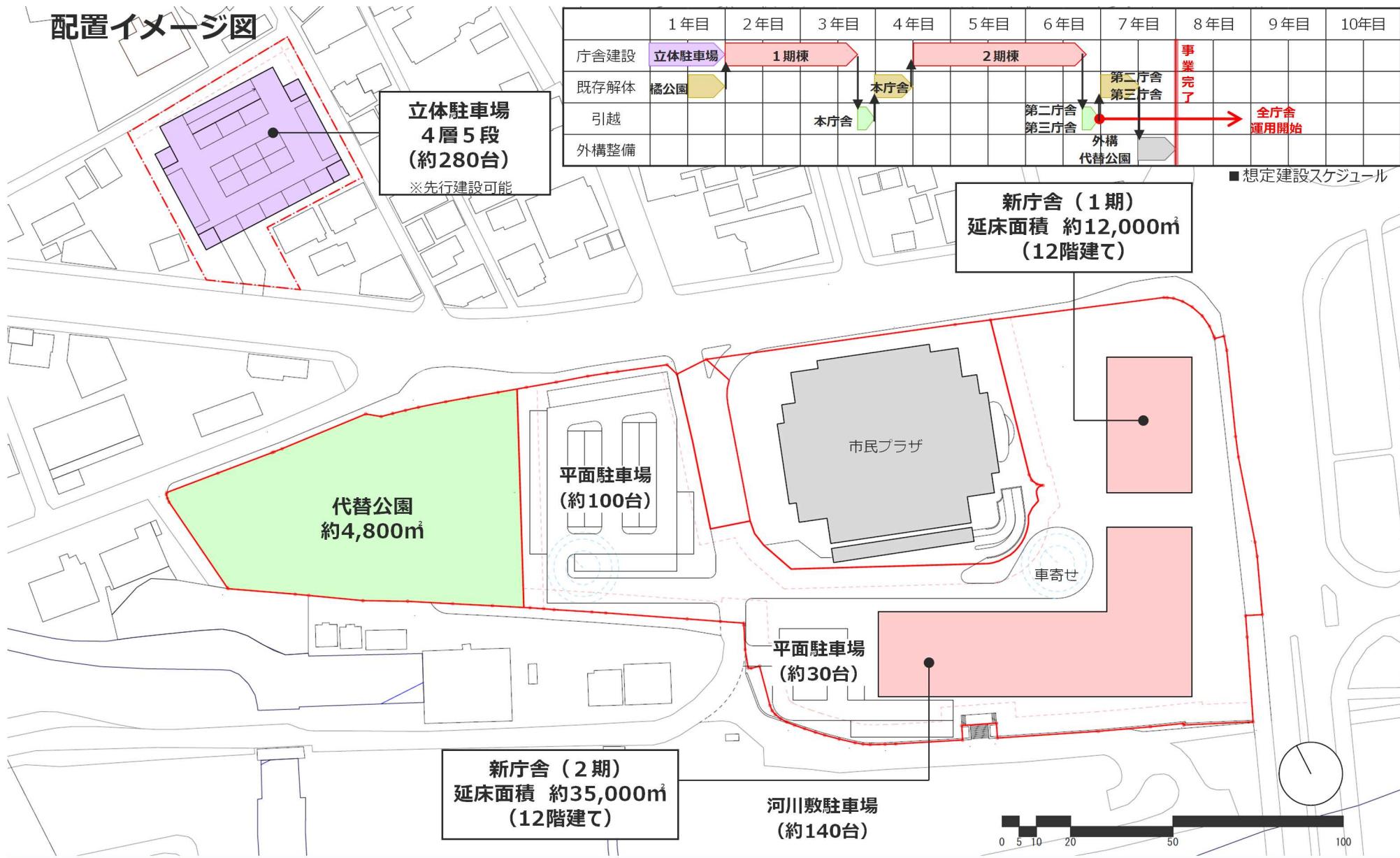
現庁舎敷地／1a+案（仮設庁舎なし・敷地西側に庁舎・敷地東側に立体駐車場）

基本的な建替手順



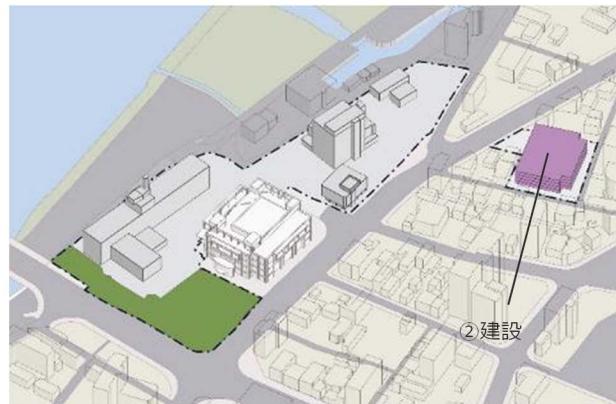
現庁舎敷地／1b案（仮設庁舎なし・敷地東側に庁舎・松橋駐車場に立体駐車場）

配置イメージ図



現庁舎敷地／1b案（仮設庁舎なし・敷地東側に庁舎・松橋駐車場に立体駐車場）

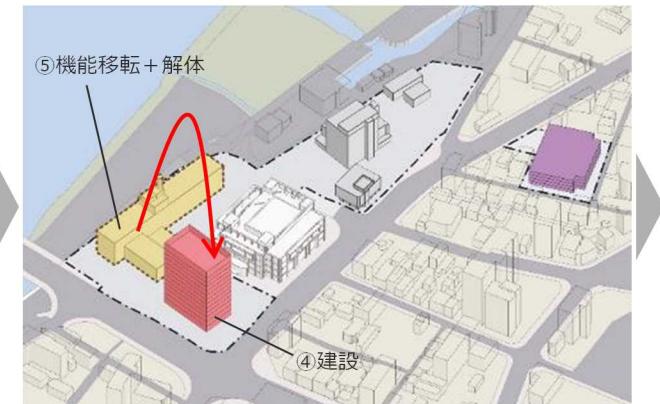
基本的な建替手順



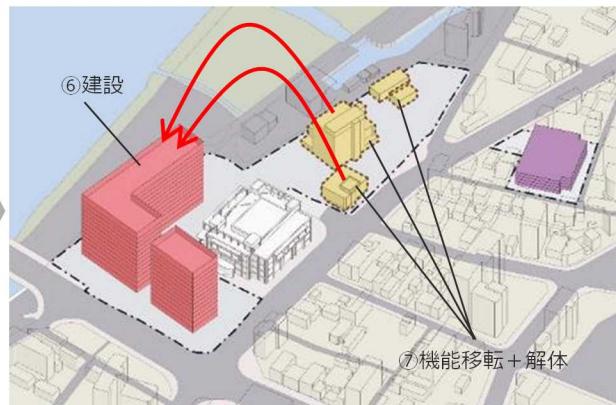
- ①現状
②松橋駐車場敷地に立体駐車場を建設。



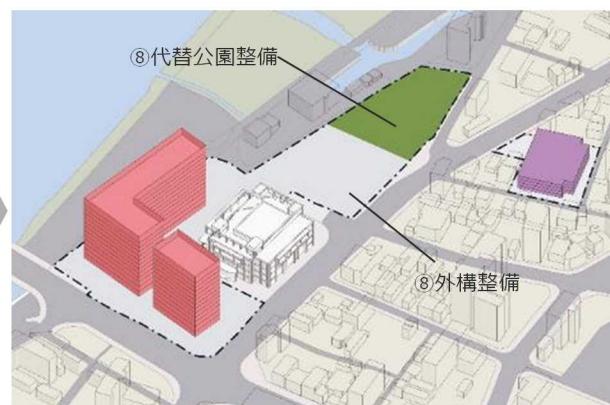
- ③橋公園を一時的に廃止して新庁舎1期棟の建設用地を確保。



- ④新庁舎1期棟を建設。
⑤本庁舎の機能を移転後、解体し、新庁舎2期棟の建設用地を確保。

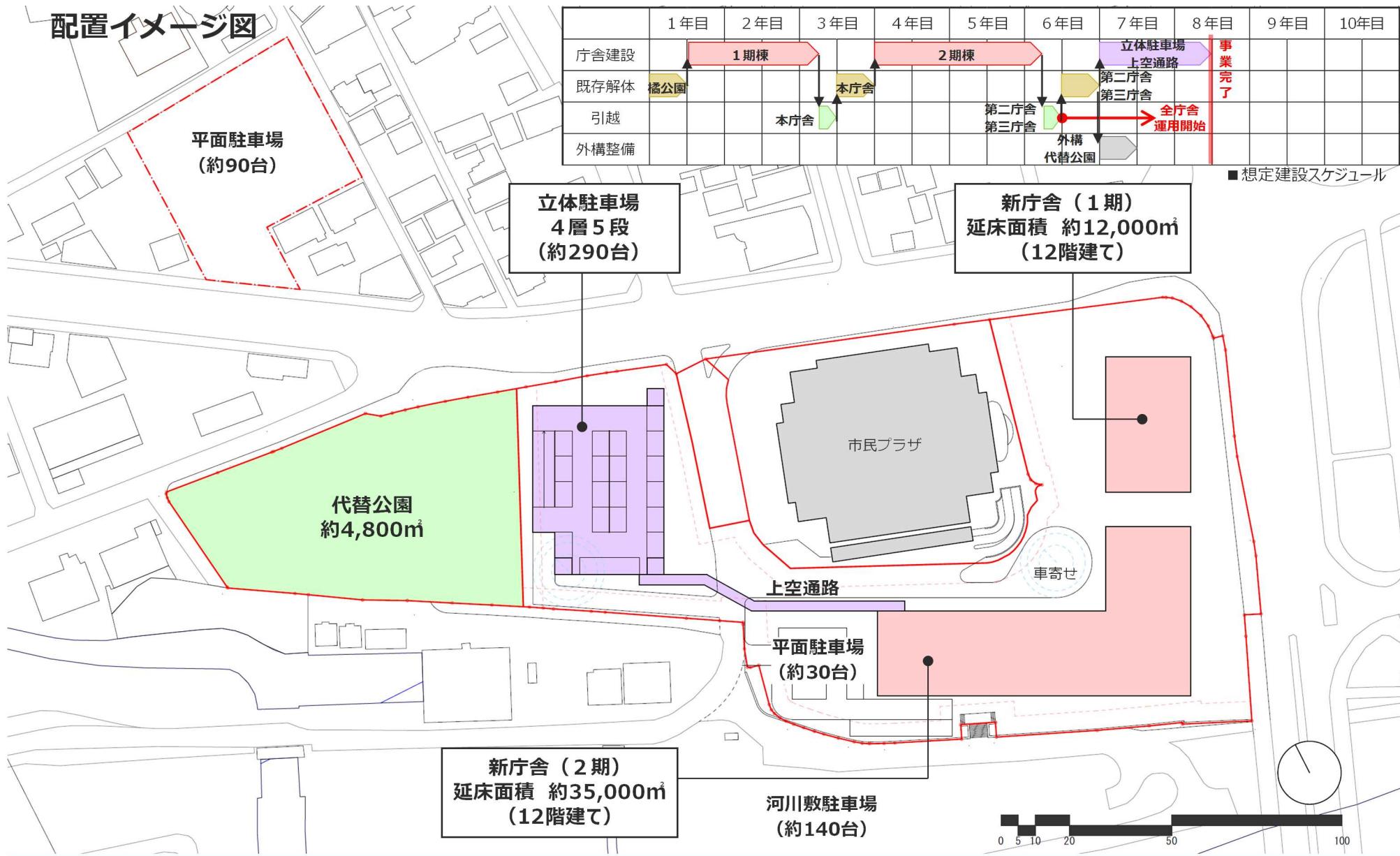


- ⑥新庁舎2期棟を建設
⑦第二庁舎・第三庁舎などの機能を移転後、解体。



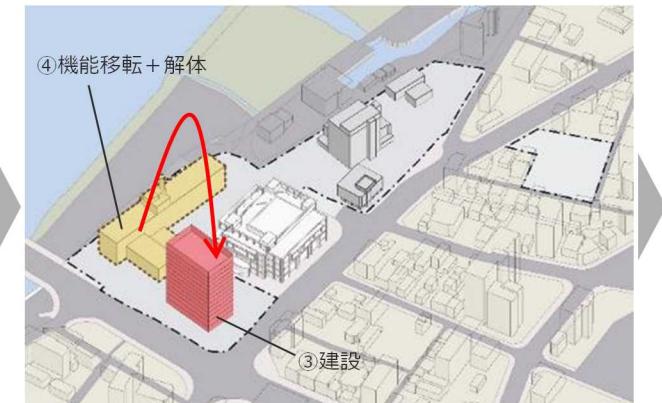
- ⑧代替公園と外構を整備し、工事完了。

現庁舎敷地／1b+案（仮設庁舎なし・敷地東側に庁舎・敷地西側に立体駐車場）

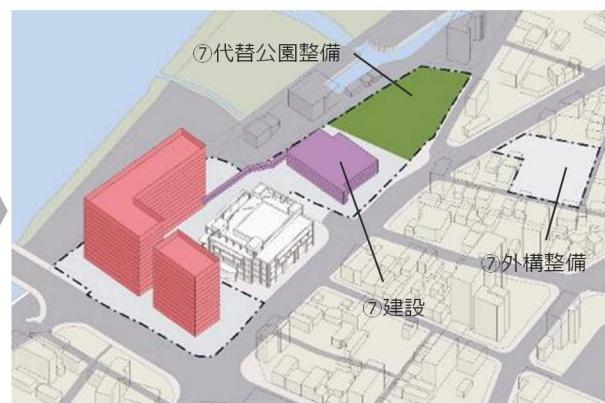
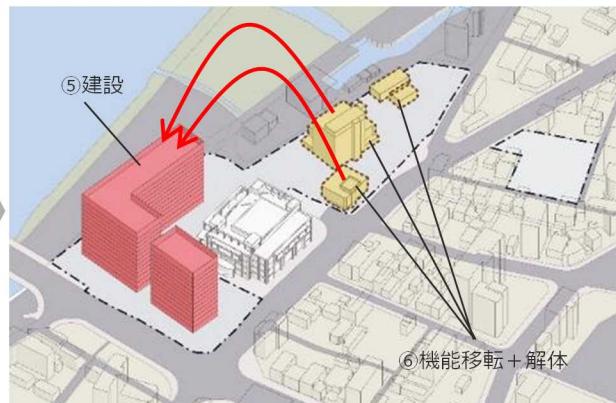


現庁舎敷地／1b+案（仮設庁舎なし・敷地東側に庁舎・敷地西側に立体駐車場）

基本的な建替手順



③新庁舎1期棟を建設。
④本庁舎の機能を移転後、解体し、新庁舎2期棟の建設用地を確保。



⑤新庁舎2期棟を建設
⑥第二庁舎・第三庁舎などの機能を移転後、解体。

⑦立体駐車場を建設、代替公園と外構を整備し、工事完了。

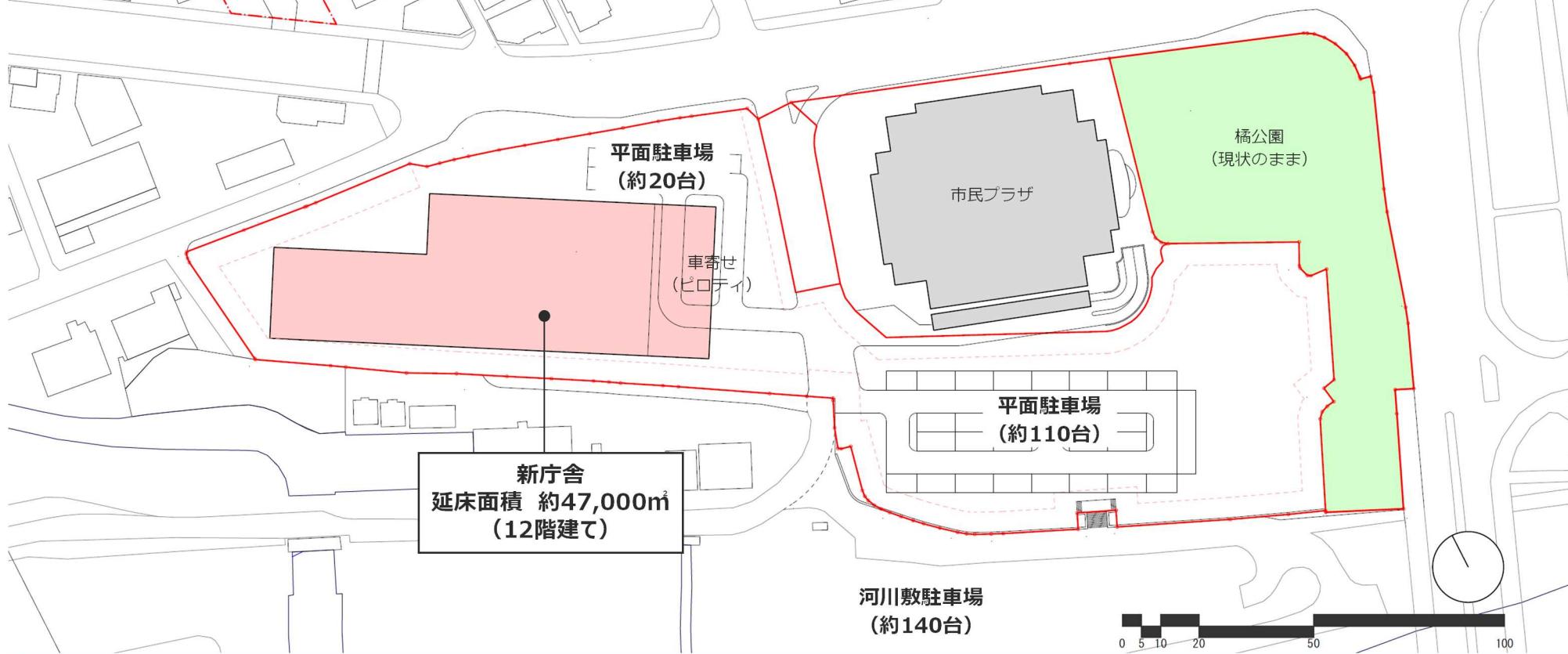
現庁舎敷地／2a案（仮設庁舎8,300m²・敷地西側に庁舎・松橋駐車場に立体駐車場）

配置イメージ図



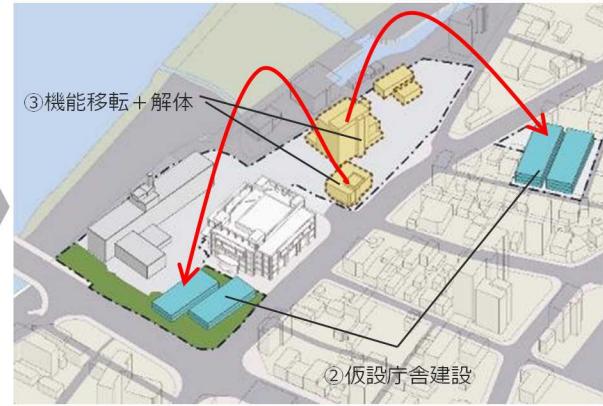
	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目
庁舎建設				庁舎棟			立体駐車場			
既存解体		第二庁舎 第三庁舎				本庁舎				
引越	第二庁舎 第三庁舎				本庁舎 仮設庁舎					
外構整備						外構				
仮設庁舎	建設		リース期間 (48か月)		解体					

■想定建設スケジュール

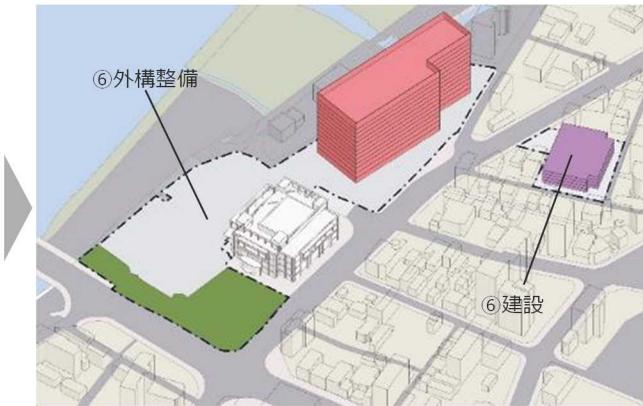
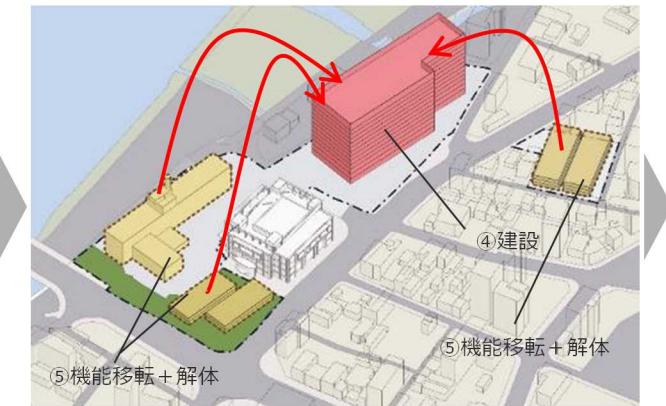


現庁舎敷地／2a案（仮設庁舎8,300m²・敷地西側に庁舎・松橋駐車場に立体駐車場）

基本的な建替手順

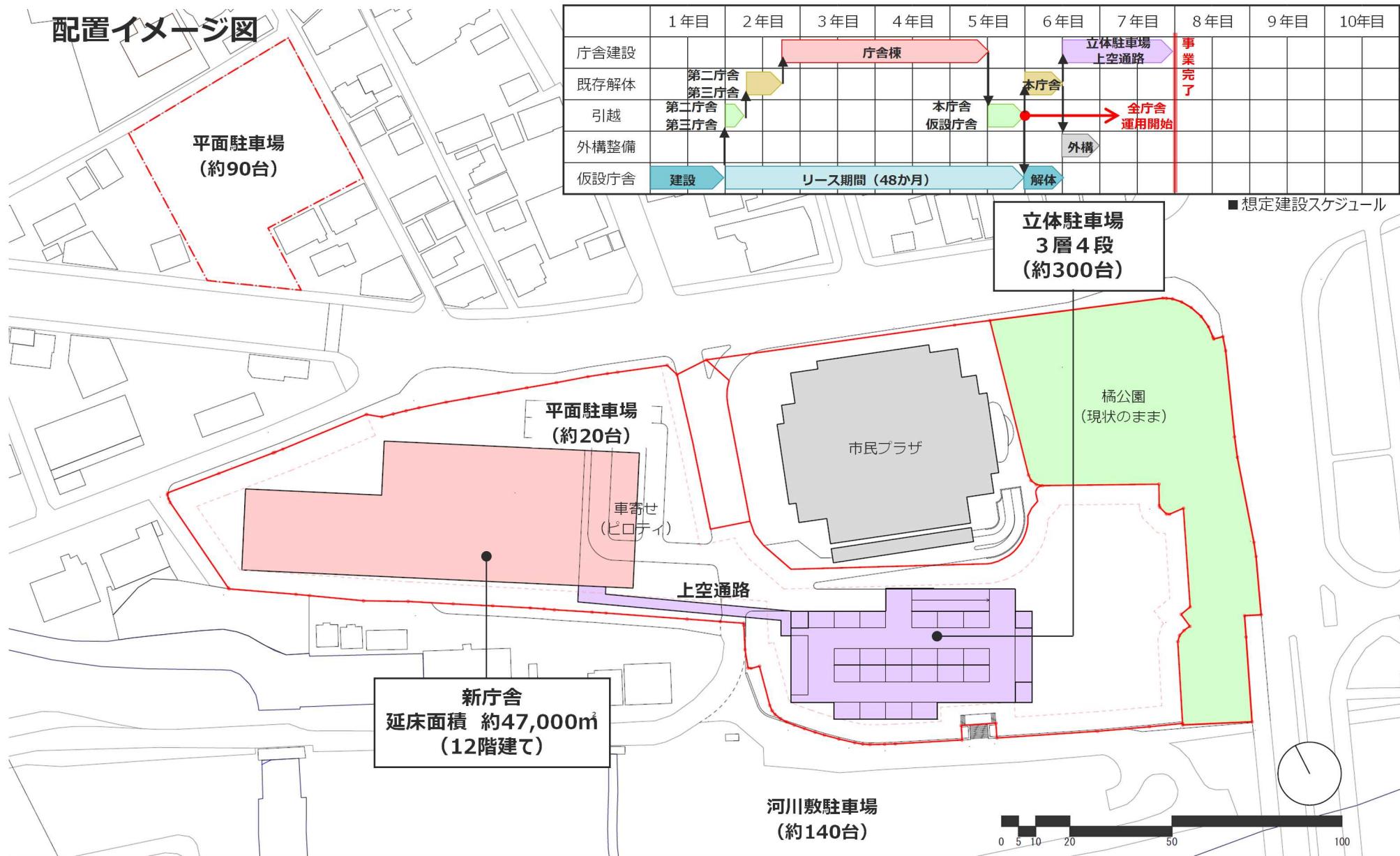


- ③機能移転+解体
- ④建設
- ⑤機能移転+解体
- ⑥外構整備
- ⑦建設
- ⑧新庁舎を建設。
- ⑨本庁舎と仮設庁舎の機能を移転後、解体。



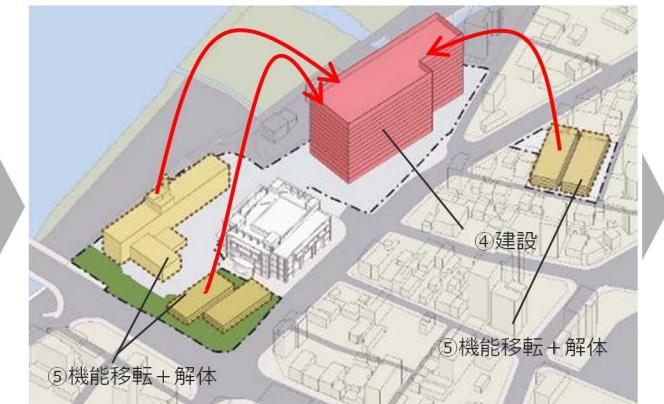
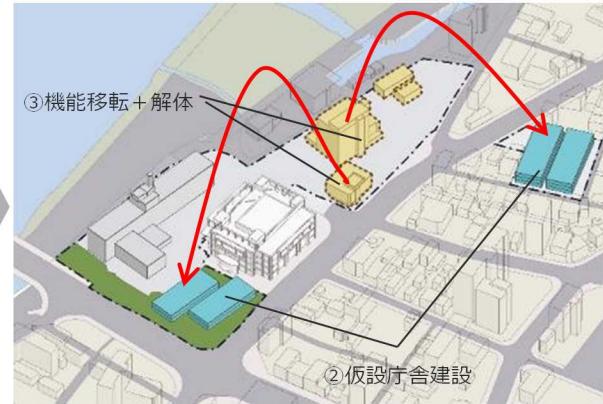
現庁舎敷地／2a+案（仮設庁舎8,300m²・敷地西側に庁舎・敷地東側に立体駐車場）

配置イメージ図

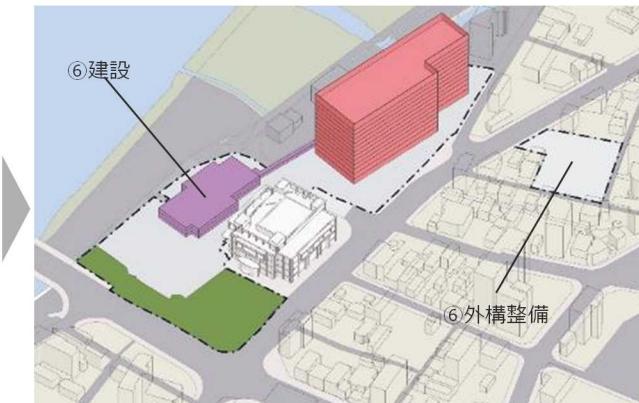


現庁舎敷地／2a+案（仮設庁舎8,300m²・敷地西側に庁舎・敷地東側に立体駐車場）

基本的な建替手順



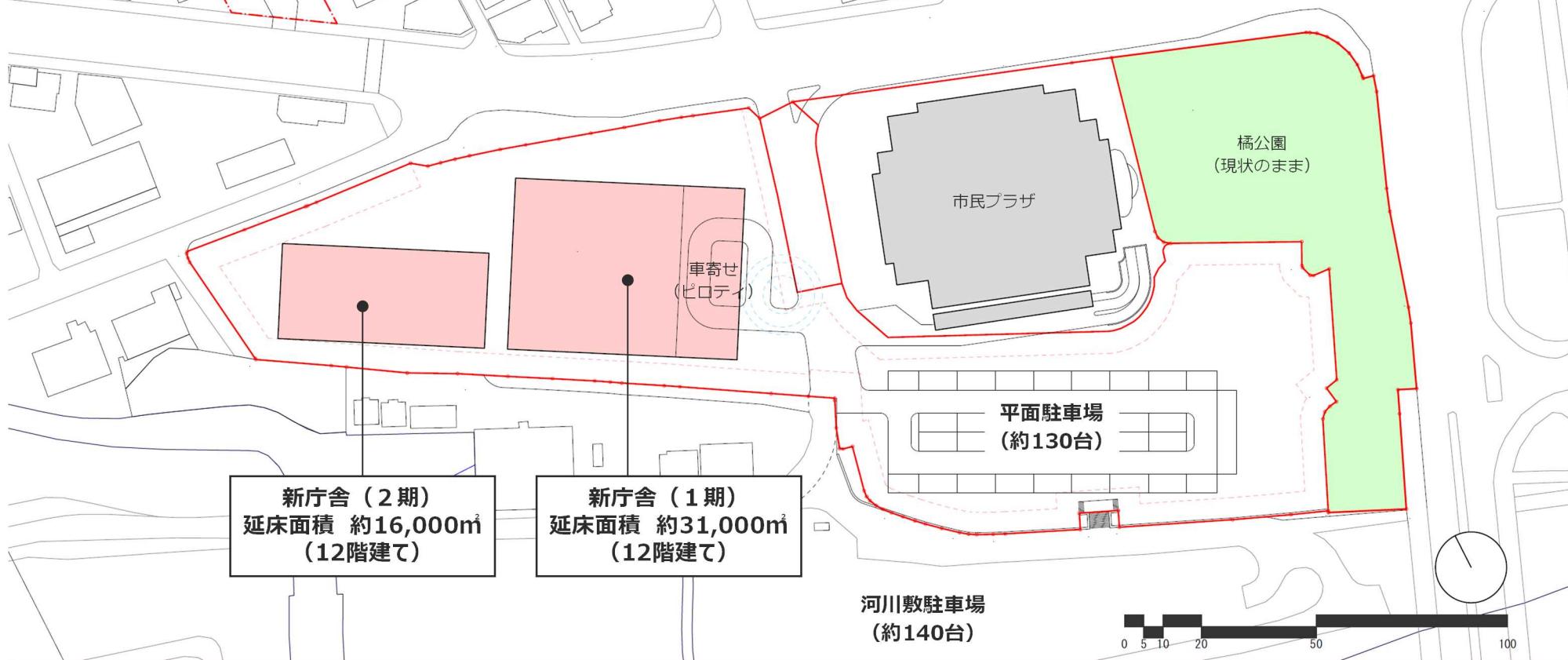
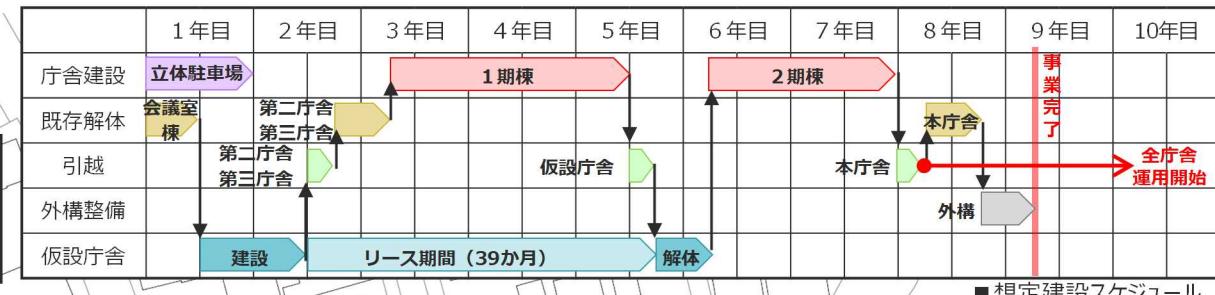
②松橋駐車場と橋公園に仮設庁舎8,300m²分を建設。
③第二庁舎・第三庁舎などの機能を仮設庁舎に移転後、解体し、新庁舎の建設用地を確保。



⑥立体駐車場を建設、外構を整備して工事完了。

現庁舎敷地／2a' 案（仮設庁舎8,300m²・敷地西側に庁舎・松橋駐車場に立体駐車場）

配置イメージ図



現庁舎敷地／2a' 案（仮設庁舎8,300m²・敷地西側に庁舎・松橋駐車場に立体駐車場）

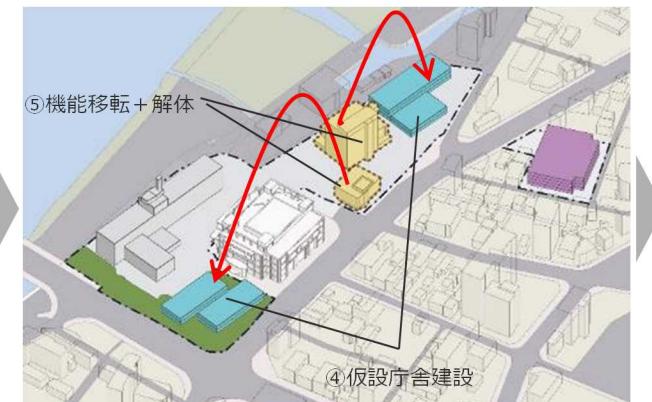
基本的な建替手順



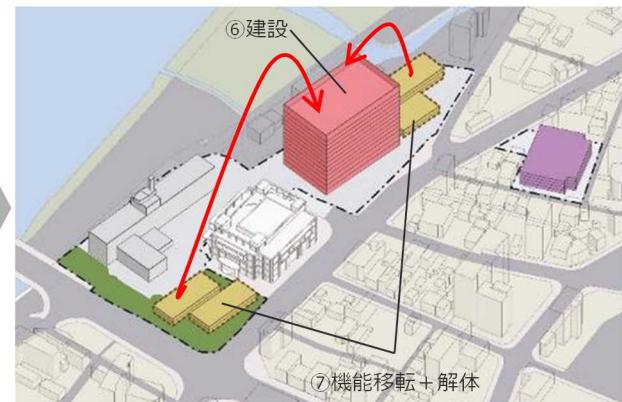
- ①現状
②松橋駐車場敷地に立体駐車場を建設。



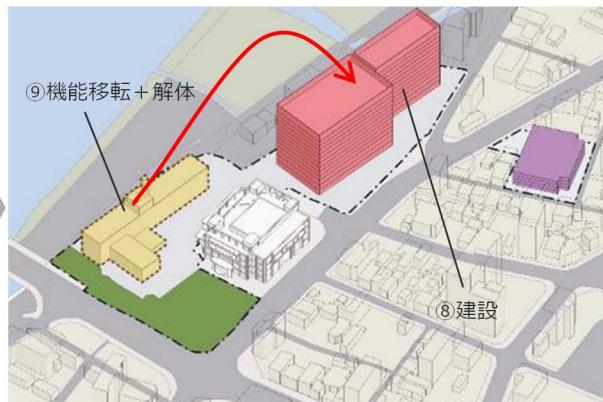
- ③会議室棟を解体し、仮設庁舎の建設用地を確保。



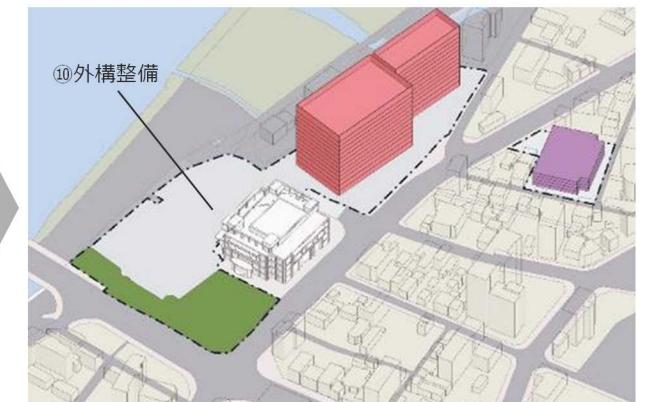
- ④仮設庁舎を建設。
⑤第二庁舎・第三庁舎の機能を移転後、解体し、新庁舎1期棟の建設用地を確保。



- ⑥新庁舎1期棟を建設。
⑦仮設庁舎の機能を移転後、解体し、新庁舎2期棟の建設用地を確保。

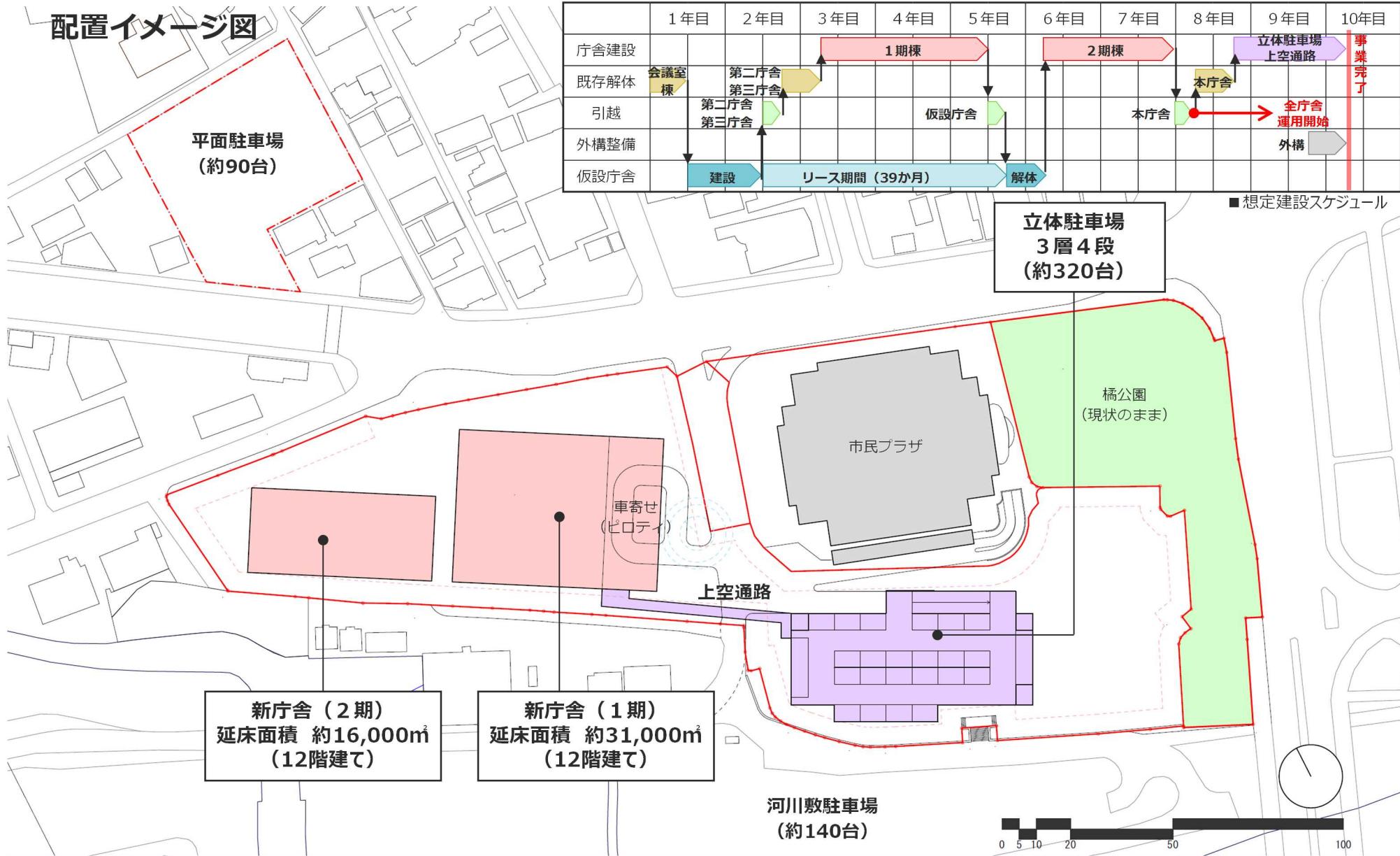


- ⑧新庁舎2期棟を建設。
⑨本庁舎の機能を移転後、解体。



- ⑩外構を整備し、工事完了。

現庁舎敷地／2a'+案（仮設庁舎8,300m²・敷地西側に庁舎・敷地東側に立体駐車場）



現庁舎敷地／2a'+案（仮設庁舎8,300m²・敷地西側に庁舎・敷地東側に立体駐車場）

基本的な建替手順

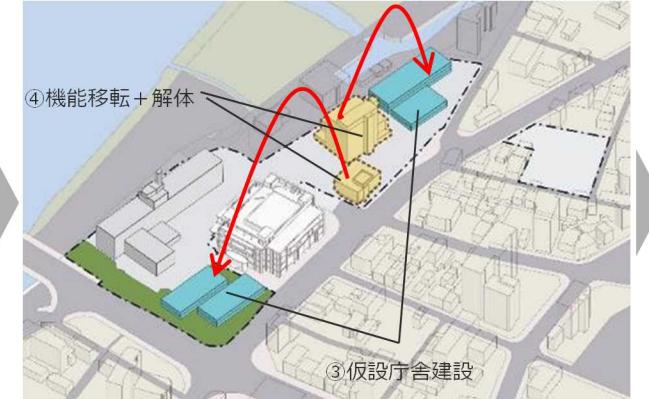
※庁舎の一棟集約と立体駐車場の先行建設が両立する可能性を確認するための案
→ 立体駐車場の先行整備、庁舎の一棟集約とも困難である。



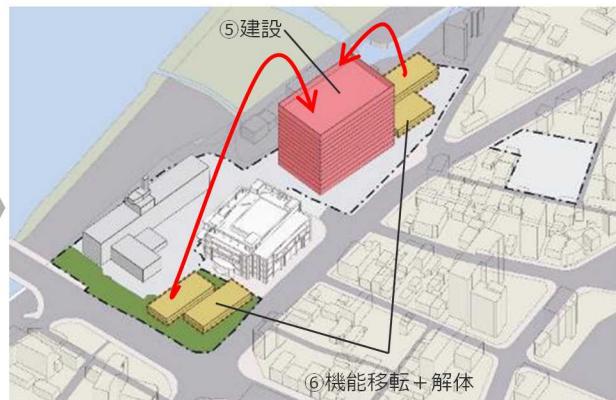
①現状



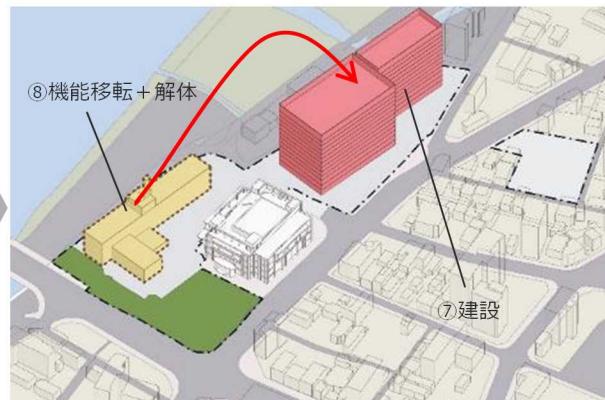
②会議室棟を解体し、仮設庁舎の建設用地を確保。



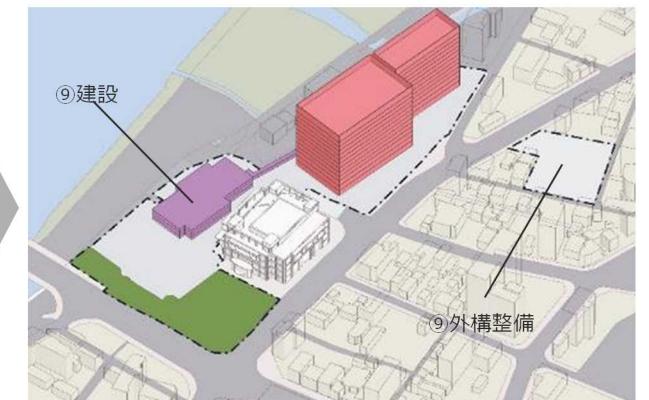
③仮設庁舎を建設。
④第二庁舎・第三庁舎の機能を移転後、
解体し、新庁舎1期棟の建設用地を確保。



⑤新庁舎1期棟を建設。
⑥仮設庁舎の機能を移転後、解体し、
新庁舎2期棟の建設用地を確保。



⑦新庁舎2期棟を建設。
⑧本庁舎の機能を移転後、解体。



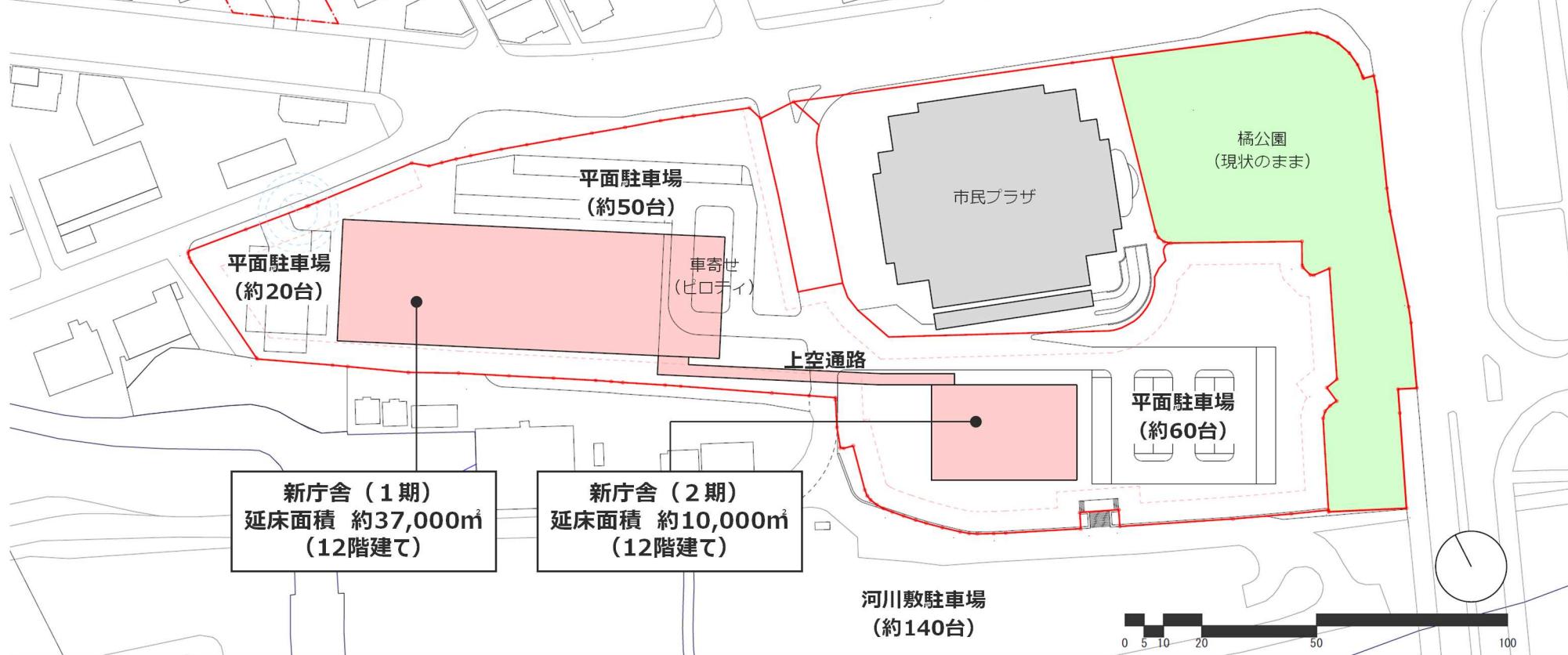
⑨立体駐車場を建設、外構を整備して工事完了。

現庁舎敷地／2a''案（仮設庁舎6,800m²・敷地西側に庁舎・松橋駐車場に立体駐車場）



	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目
庁舎建設				1期棟						
既存解体		第二庁舎				本庁舎	立体駐車場			
引越	第二庁舎				仮設庁舎 本庁舎 第三庁舎					
外構整備								外構		
仮設庁舎	建設			リース期間 (42か月)		解体				

■ 想定建設スケジュール

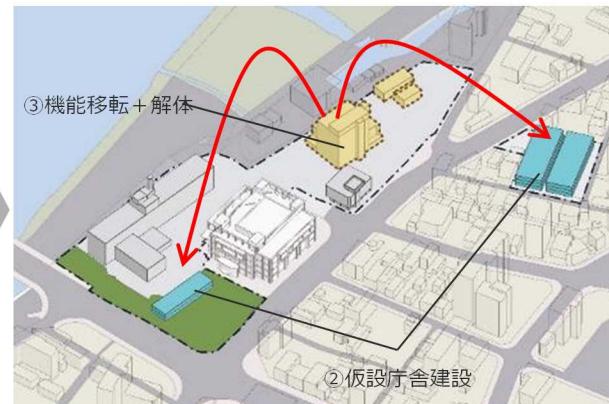


現庁舎敷地／2a''案（仮設庁舎6,800m²・敷地西側に庁舎・松橋駐車場に立体駐車場）

基本的な建替手順

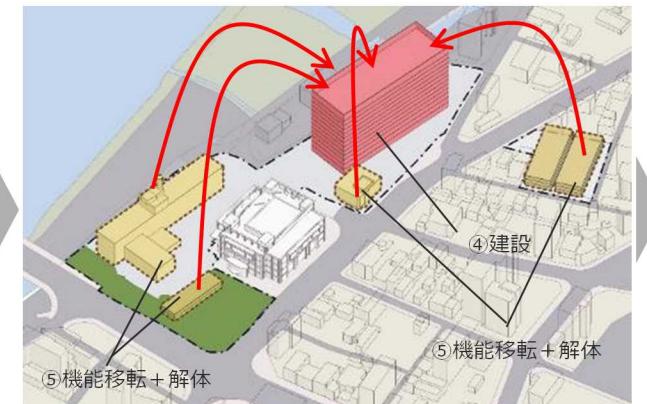


①現状



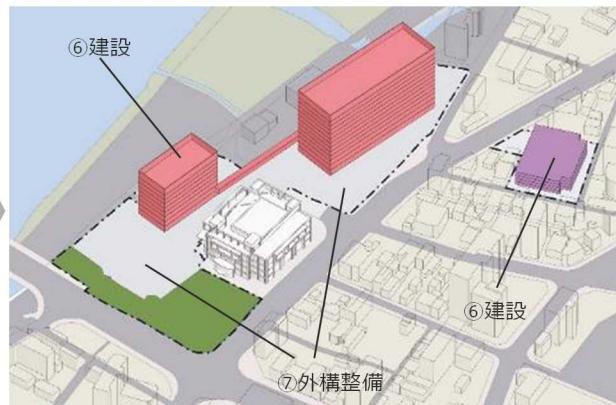
②松橋駐車場と橋公園に仮設庁舎6,800m²分を建設。

③第二庁舎などの機能を仮設庁舎に移転後、解体し、新庁舎1期棟の建設用地を確保。



④新庁舎1期棟を建設。

⑤本庁舎、第三庁舎と仮設庁舎の機能を移転後、解体し、新庁舎2期棟の建設用地を確保。

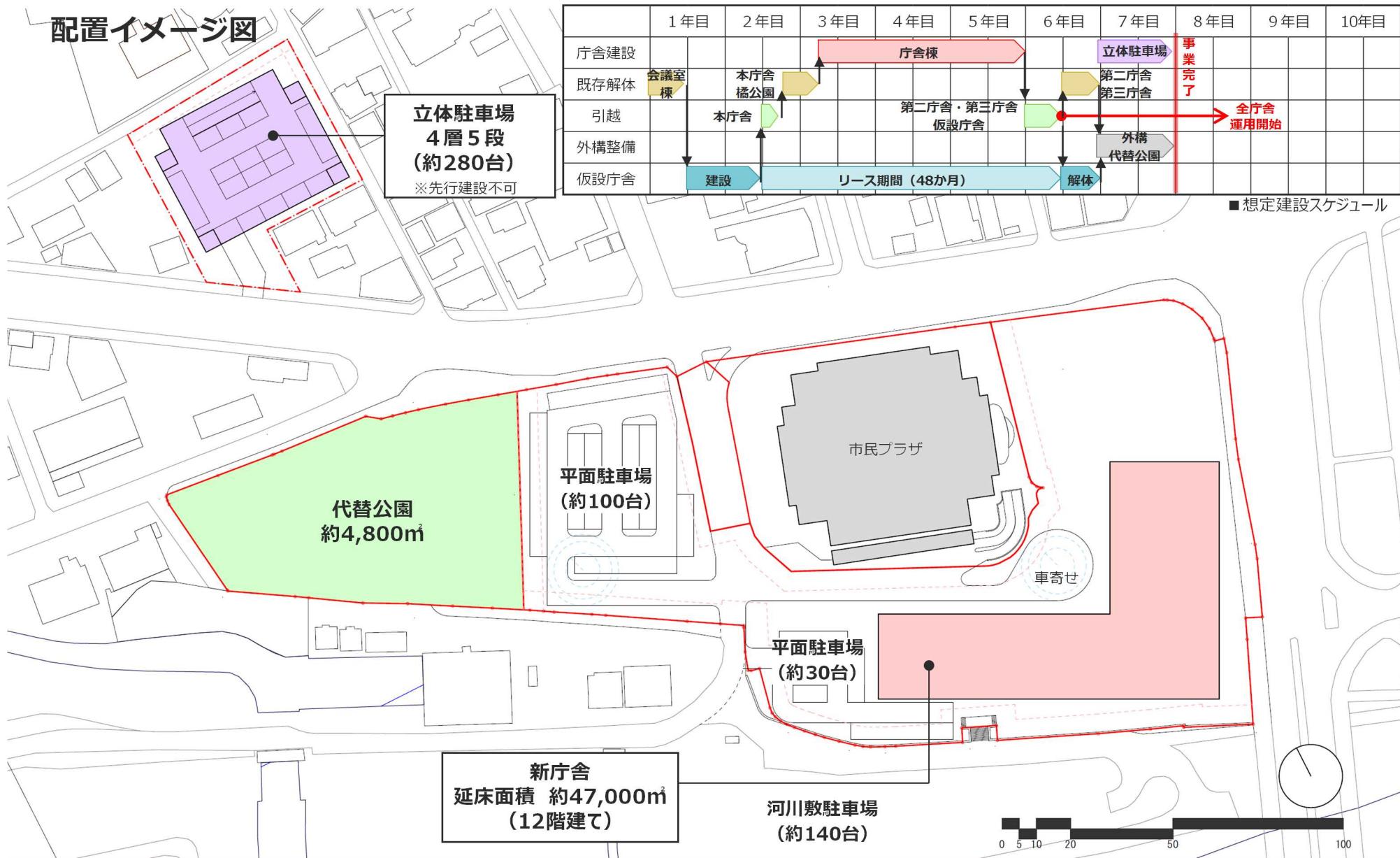


⑥新庁舎2期棟と立体駐車場を建設。

⑦外構を整備し、工事完了。

現庁舎敷地／2b案（仮設庁舎11,400m²・敷地東側に庁舎・松橋駐車場に立体駐車場）

配置イメージ図



現庁舎敷地／2b案（仮設庁舎11,400m²・敷地東側に庁舎・松橋駐車場に立体駐車場）

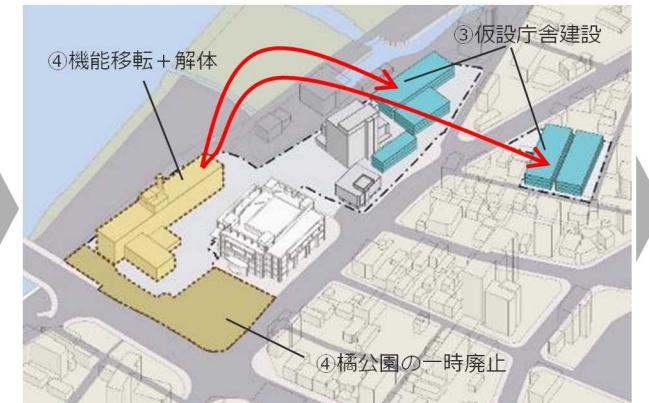
基本的な建替手順



①現状

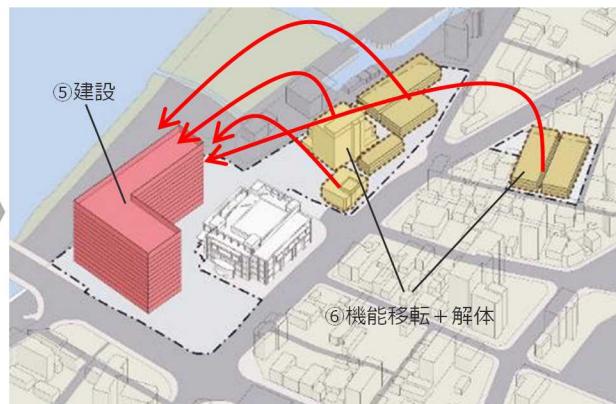


②会議室を解体。

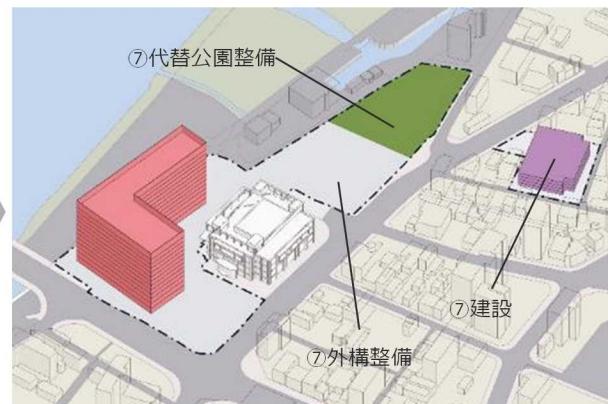


③松橋駐車場と敷地東側部分に仮設庁舎
11,400m²分を建設。

④本庁舎の機能を仮設庁舎に移転後、解
体、また橋公園を一時的に廃止し、新
庁舎の建設用地を確保。

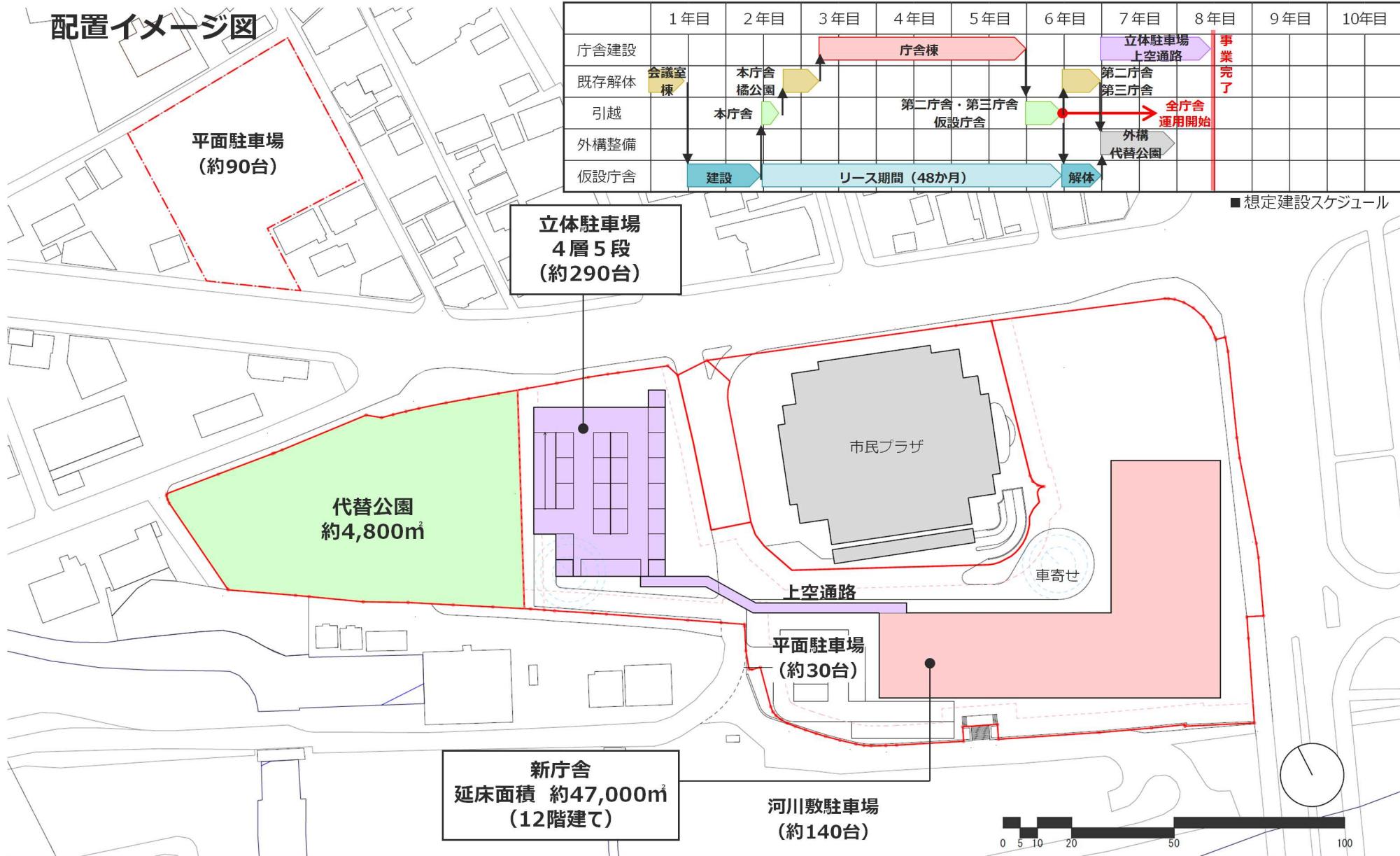


⑤新庁舎を建設。
⑥第二庁舎、第三庁舎と仮設庁舎の機能
を移転後、解体。



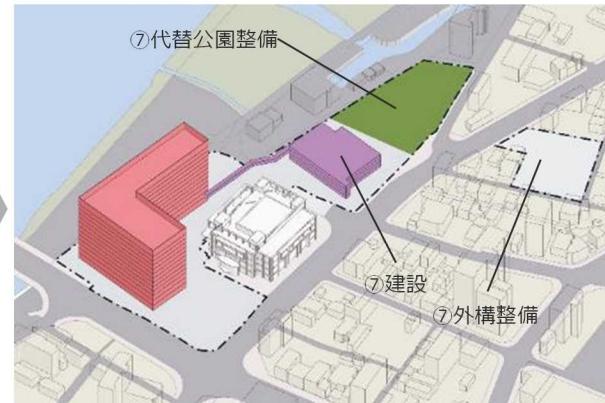
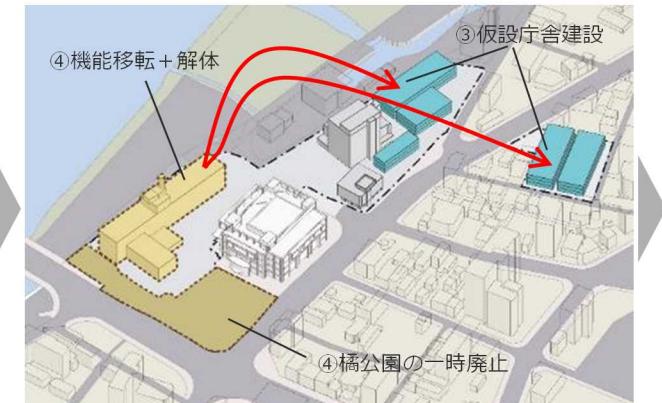
⑦立体駐車場を建設、代替公園と外構を
整備し、工事完了。

現庁舎敷地／2b+案（仮設庁舎11,400m²・敷地東側に庁舎・敷地西側に立体駐車場）



現庁舎敷地／2b+案（仮設庁舎11,400m²・敷地東側に庁舎・敷地西側に立体駐車場）

基本的な建替手順



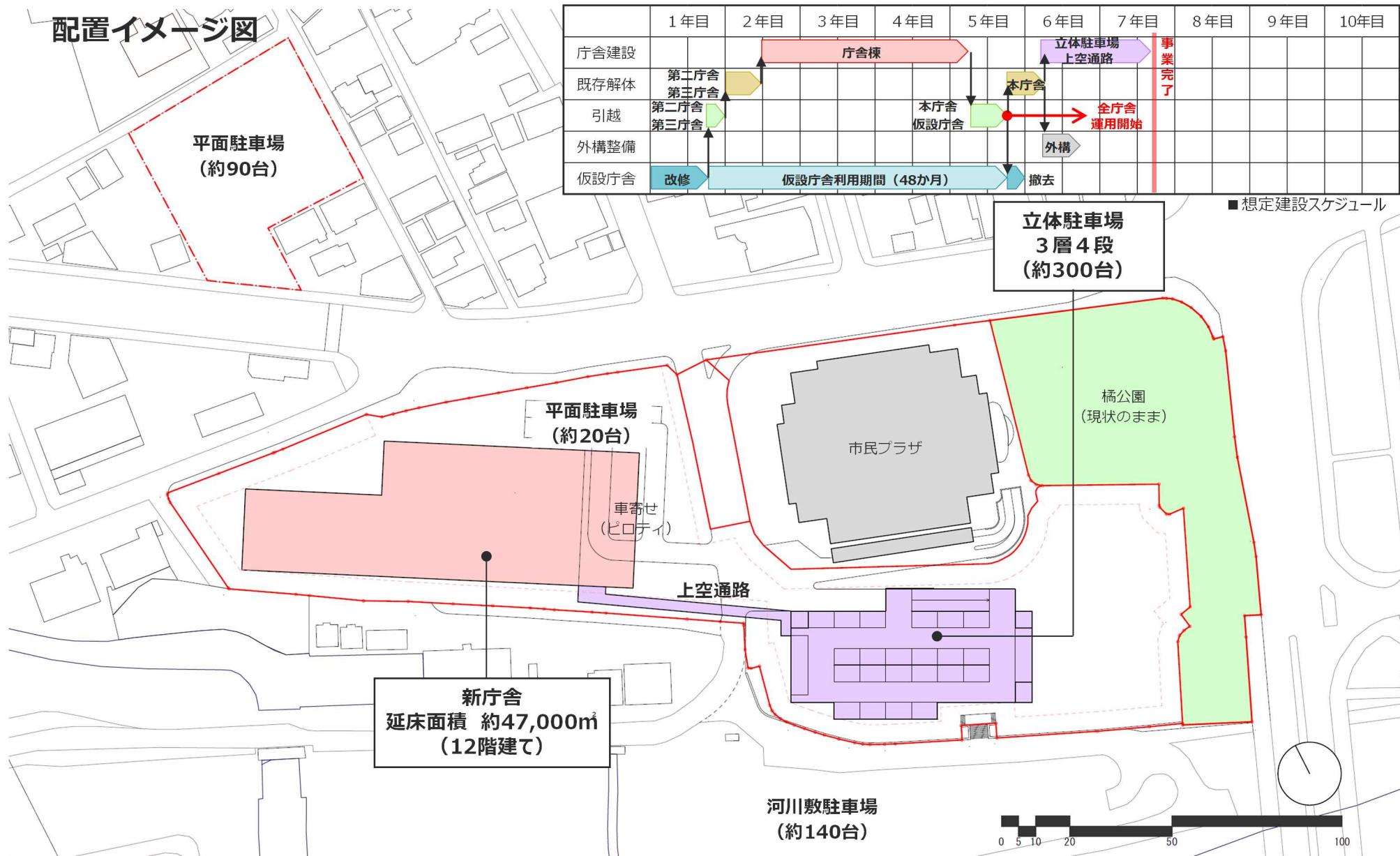
⑦代替公園整備
⑦建設
⑦外構整備

⑦立体駐車場を建設、代替公園と外構を整備し、工事完了。

⑤新庁舎を建設。
⑥第二庁舎、第三庁舎と仮設庁舎の機能を移転後、解体。

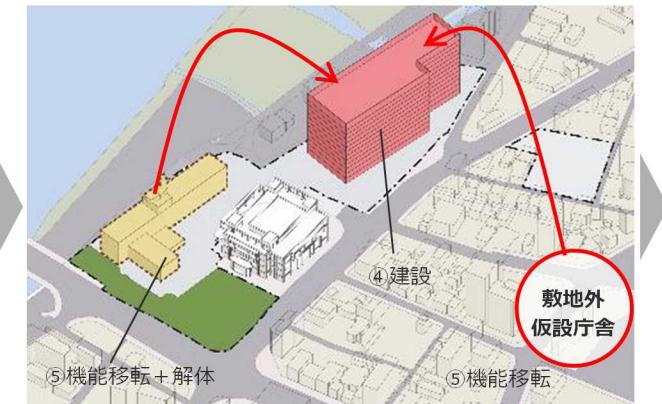
現庁舎敷地／3a+案（2a+案の仮設庁舎について周辺公共施設を活用する案）

配置イメージ図

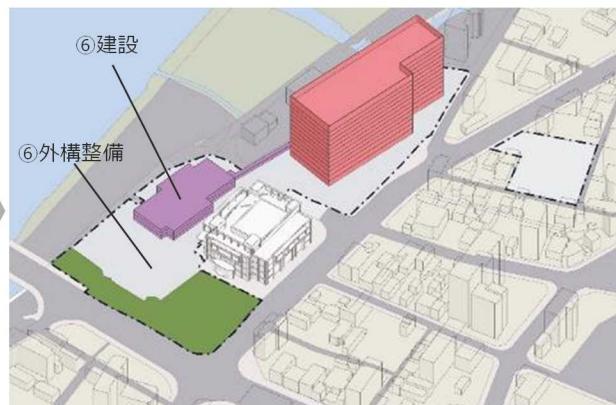


現庁舎敷地／3a+案（2a+案の仮設庁舎について周辺公共施設を活用する案）

基本的な建替手順



- ②周辺公共施設を利用した敷地外仮設庁舎8,300m²分を確保。
③第二庁舎・第三庁舎などの機能を仮設庁舎に移転後、解体し、新庁舎の建設用地を確保。

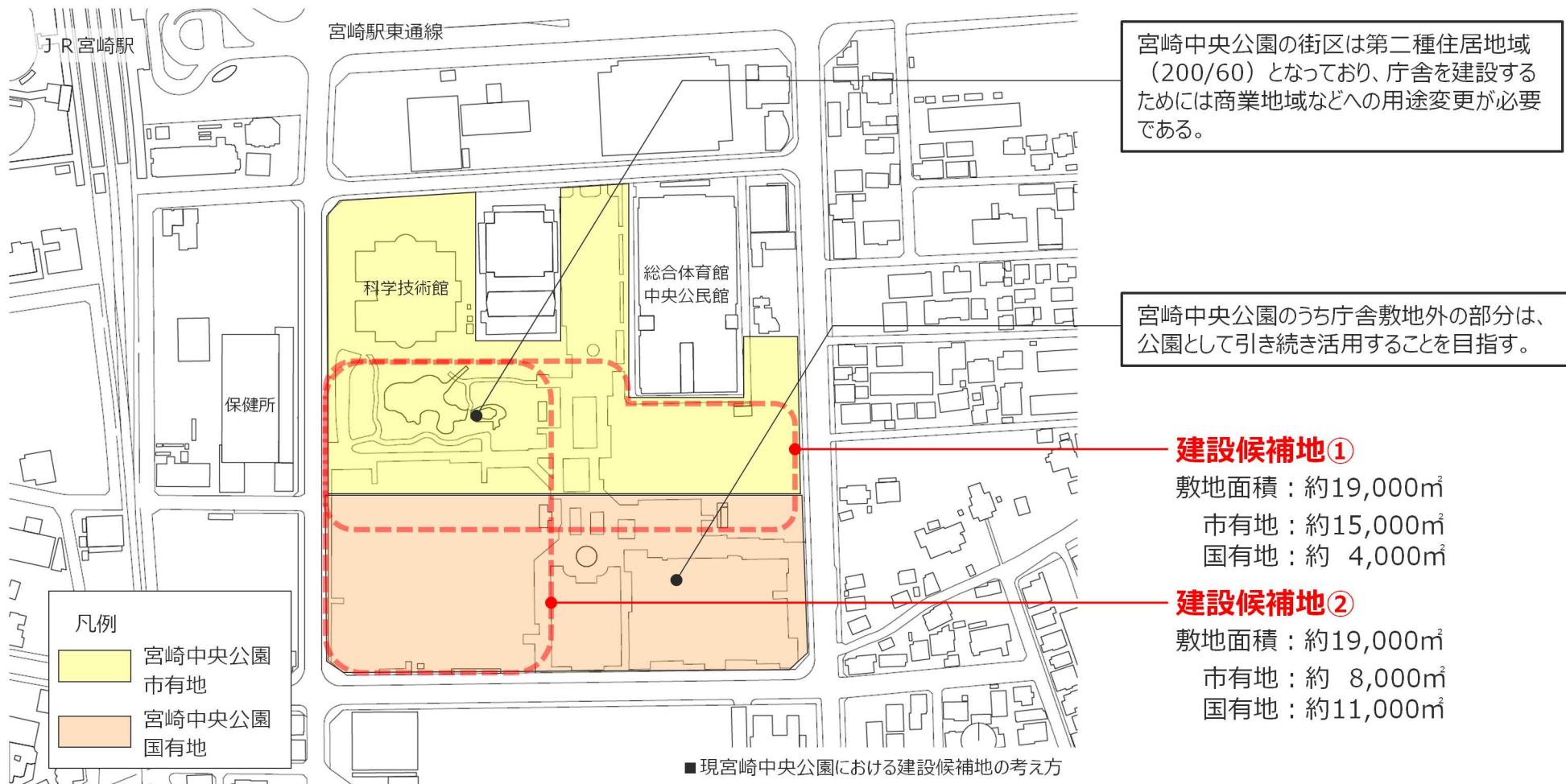


⑥立体駐車場を建設、外構を整備して工事完了。

4. 宮崎駅周辺敷地の庁舎配置に関する事前検討

宮崎駅周辺敷地／建設候補地と建物配置の考え方

- 一定の市有地で敷地面積を確保可能で、配置計画に自由度が高く、工事期間中の制約も少ないなどのメリットから、宮崎中央公園の一部を建設候補地とする。
- 国有地を一部取得し、機能的な庁舎の建設に十分な敷地面積を確保する。
- 航空法の高さ制限および近年の庁舎事例に基づく階高設定などから、庁舎の階数は12階建てを想定とする。

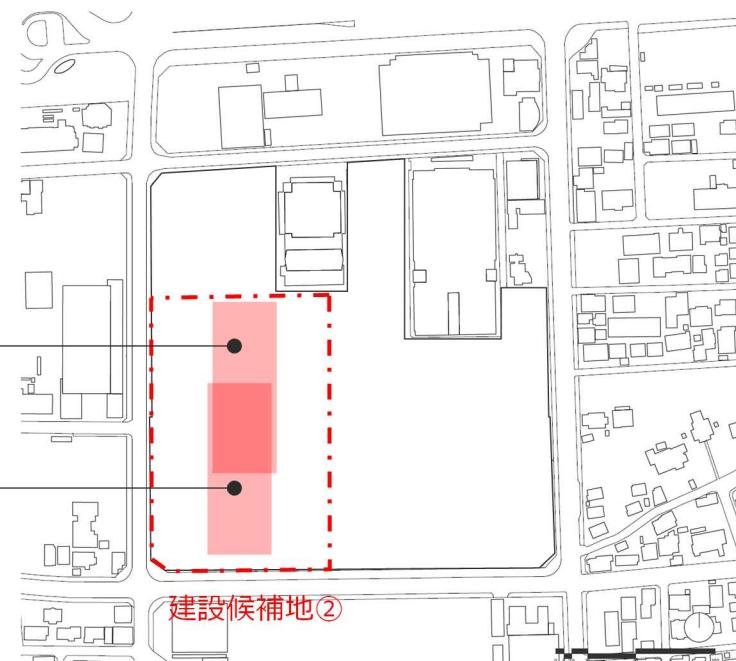


宮崎駅周辺敷地／建物配置のパターン

- ・宮崎駅周辺敷地における庁舎配置のパターンは下図のように整理できる。いずれの案においても庁舎敷地以外の部分での公園機能の継続を前提に、公園に広く面した庁舎配置とともに、北側からの公園へのアプローチの確保について十分配慮した配置計画とする。



■建設候補地①における庁舎配置のイメージ



■建設候補地②における庁舎配置のイメージ

宮崎駅周辺敷地／配置パターンの比較

- 下表の4パターンについて、施設配置の概略検討を行った。

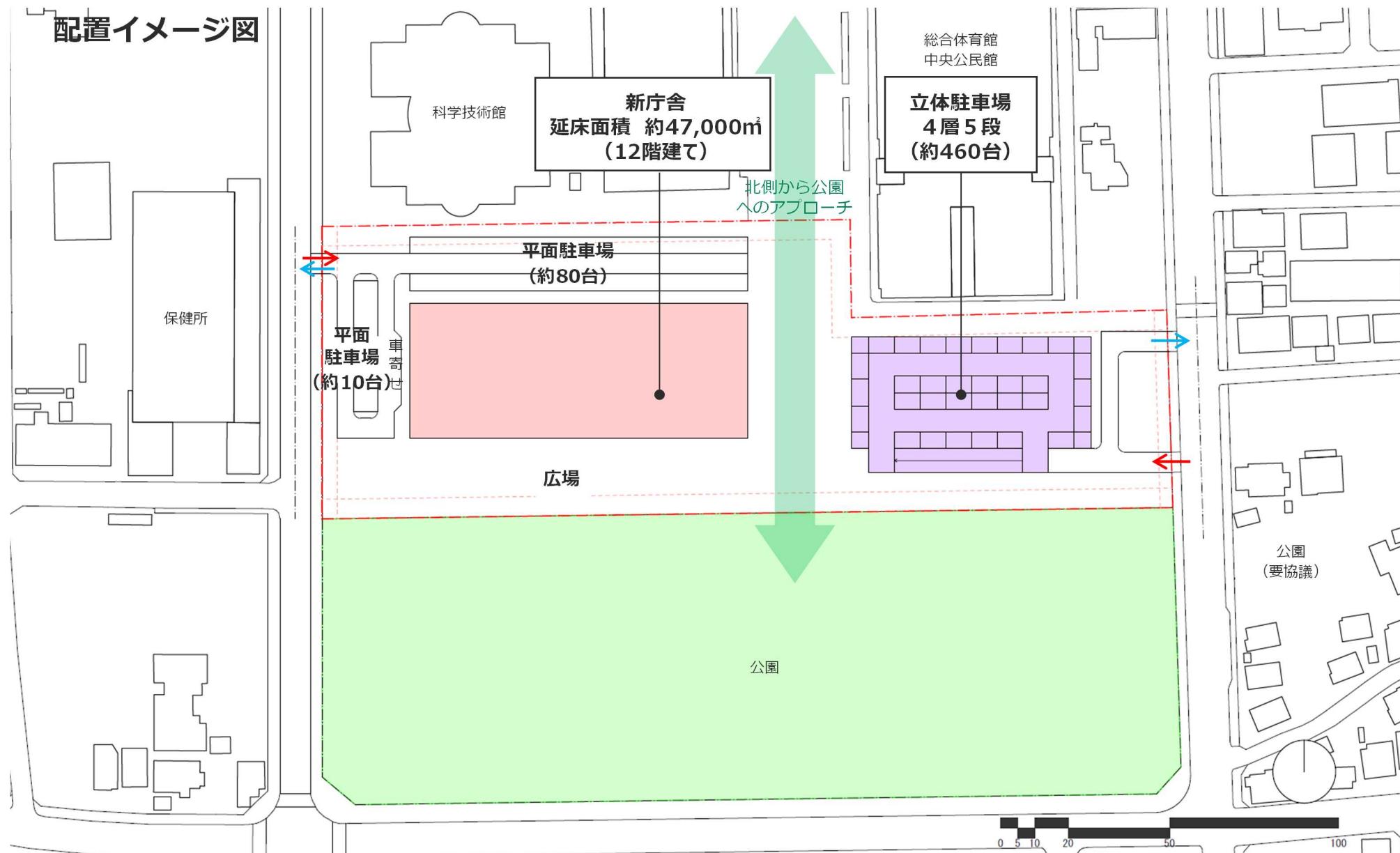
※下記内容は初期検討であるため、更なる検討を行う案の詳細は、若干のズレが生じる可能性がある

	1a 案	1b 案	2a 案	2b 案
配置イメージ				
庁舎規模	庁舎棟：約47,000m ²	庁舎棟：約47,000m ²	庁舎棟：約47,000m ²	庁舎棟：約47,000m ²
駐車台数	立体駐車場：約460台 平面駐車場：約 90台	立体駐車場：約410台 平面駐車場：約140台	立体駐車場：約460台 平面駐車場：約 90台	立体駐車場：約460台 平面駐車場：約 90台
取得する国有地	約4,000m ²	約4,000m ²	約11,000m ²	約11,000m ²
公園と庁舎の関係	公園に大きく面した庁舎配置としたうえで、敷地内の広場を公園と一体化的に整備可能	公園に大きく面した庁舎配置とすることができるが、敷地内広場と公園の一体整備は困難	公園に大きく面した庁舎配置としたうえで、敷地内の広場を公園と一体化的に整備可能	公園に大きく面した庁舎配置としたうえで、敷地内の広場を公園と一体化的に整備可能
公園への影響	庁舎は公園の北側に配置されるため、公園に日影を生じさせない	庁舎は公園の北側に配置されるため、公園に日影を生じさせない	庁舎は公園の西側に配置されるため、正午から夕方にかけて公園に日影を生じさせる	庁舎は公園の西側に配置されるため、正午から夕方にかけて公園に日影を生じさせる
住宅地への影響	庁舎棟と住宅地はある程度の距離を確保可能	庁舎棟が東側の住宅地に近く、他の案と比較すると影響は大きい	庁舎棟と住宅地はある程度の距離を確保可能	庁舎棟と住宅地はある程度の距離を確保可能
周辺公共施設への影響	北側の科学技術館敷地に日影が生じやすい	北側の中央公民館敷地に日影が生じやすい	日影は生じにくい	北側の科学技術館敷地に日影が生じやすい
車寄せの配置	庁舎裏面に車寄せを設けるため、庁舎反対側が遠くなる	庁舎裏面に車寄せを設けるため、庁舎反対側が遠くなる	庁舎中央付近に車寄せを設けるため、庁舎の各部にアクセスしやすい	庁舎中央付近に車寄せを設けるため、庁舎の各部にアクセスしやすい
整備期間	約4.0年	約4.0年	約4.0年	約4.0年
コメント	更なる検討	大きなデメリットはないが、建設候補地①の場合の評価は、1a案にて行う。	大きなデメリットはないが、建設候補地②の場合の評価は、2b案にて行う。	建物内の動線がコンパクトになるよう 庁舎の平面形状を調整したうえで、更なる検討

■宮崎駅周辺敷地における配置パターン比較表

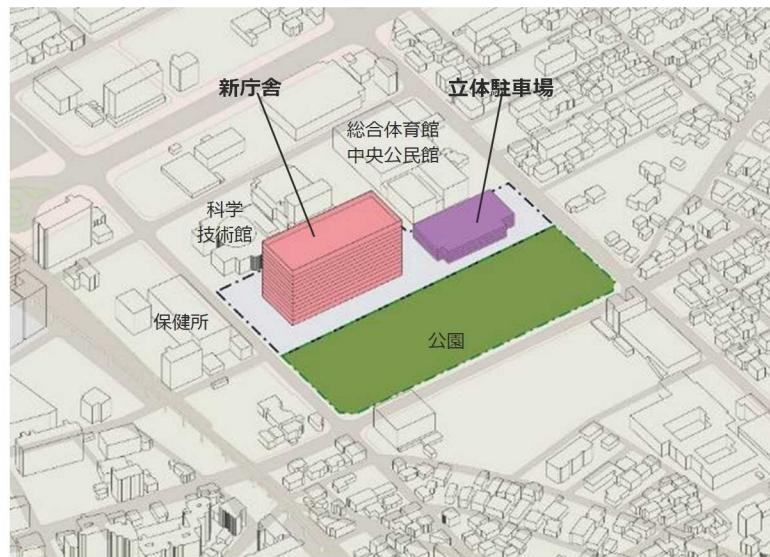
宮崎駅周辺敷地／1a案（建設候補地①・敷地西側に庁舎）

配置イメージ図

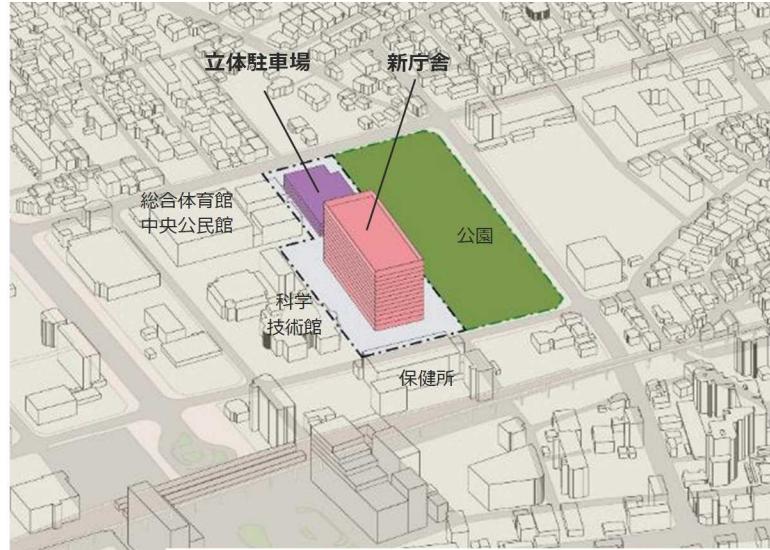


宮崎駅周辺敷地／1a案（建設候補地①・敷地西側に庁舎）

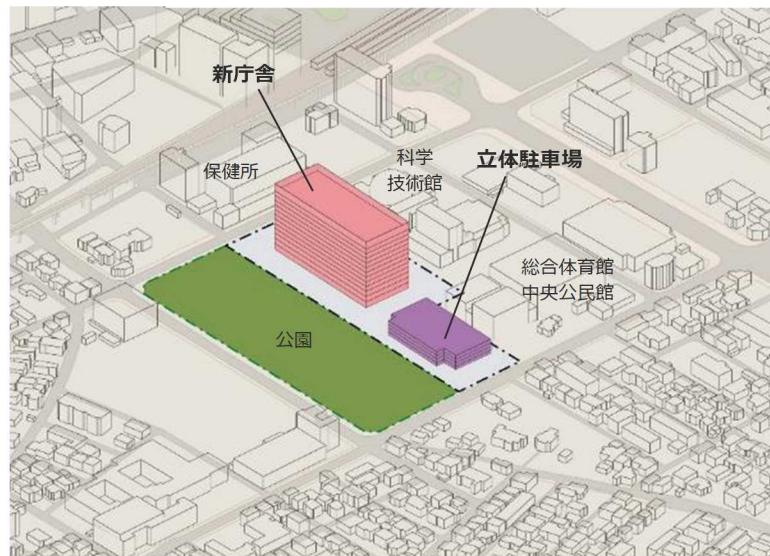
配置イメージ図



■敷地南西側からの鳥瞰イメージ



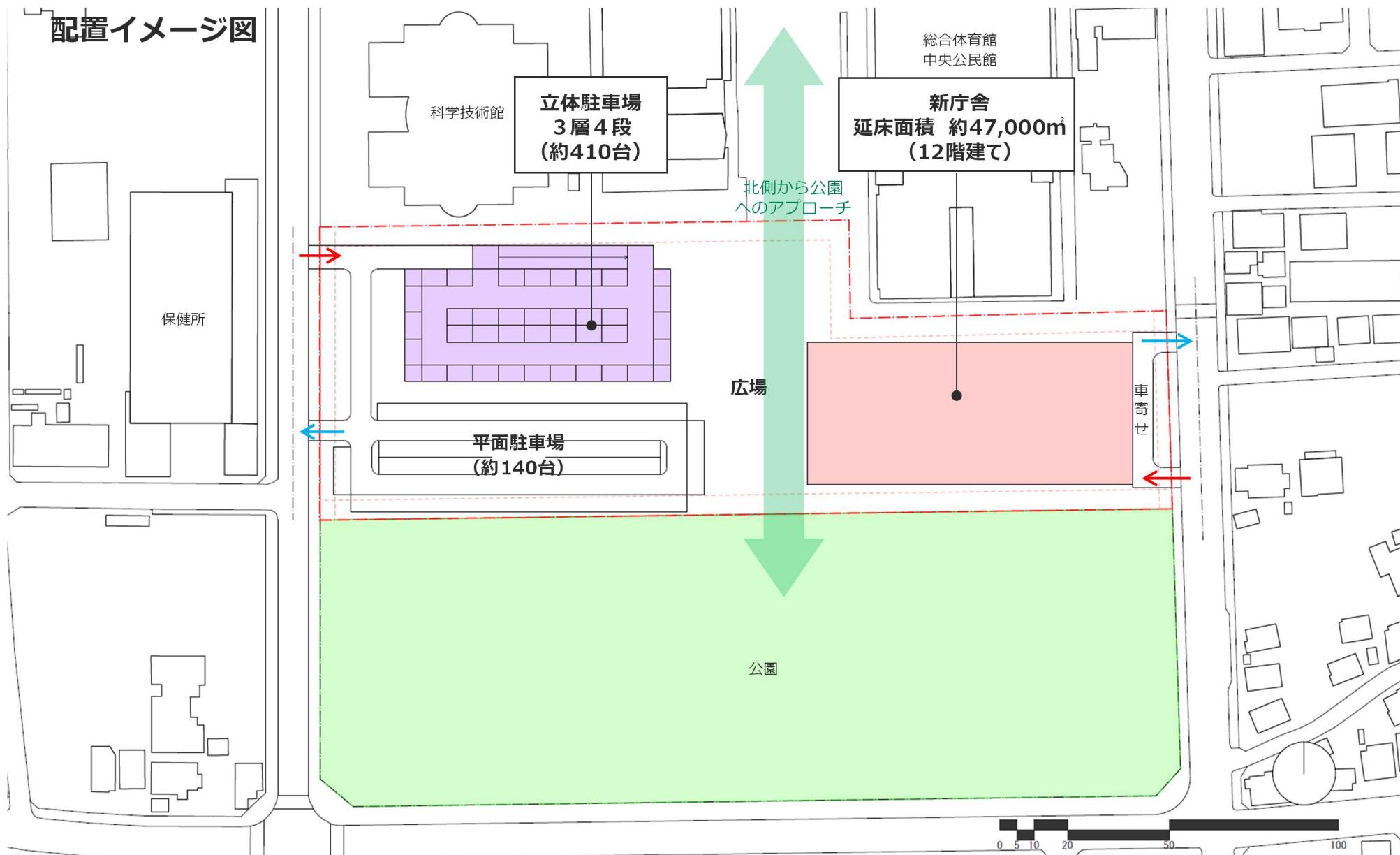
■敷地北西側からの鳥瞰イメージ



■敷地南東側からの鳥瞰イメージ

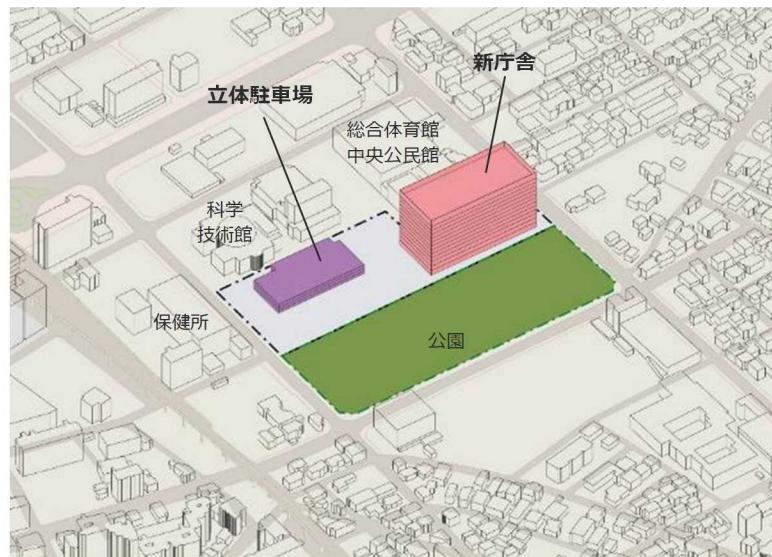
宮崎駅周辺敷地／1b案（建設候補地①・敷地東側に庁舎）

配置イメージ図

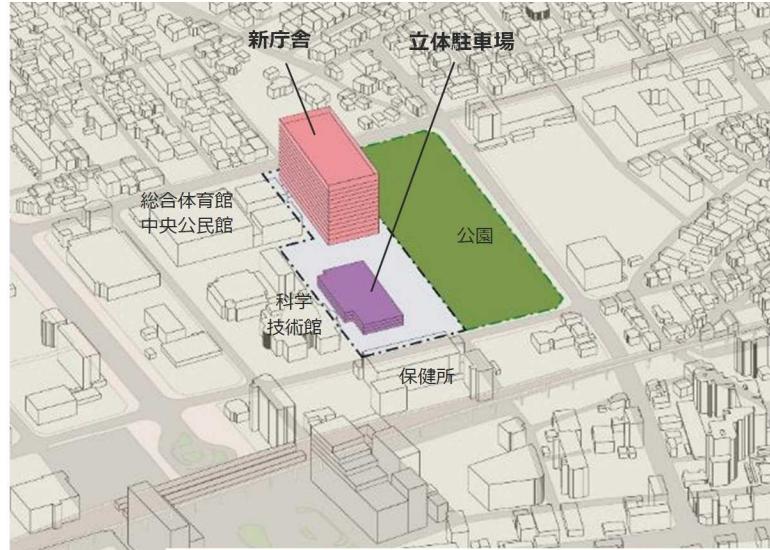


宮崎駅周辺敷地／1b案（建設候補地①・敷地東側に庁舎）

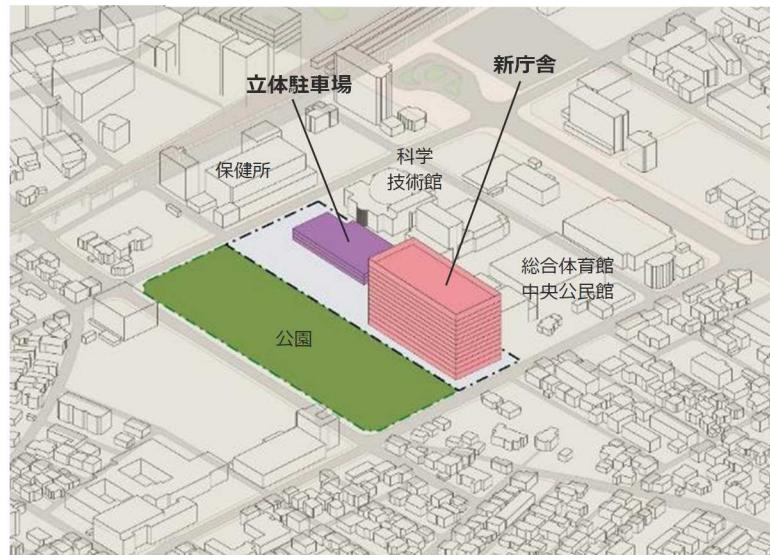
配置イメージ図



■ 敷地南西側からの鳥瞰イメージ



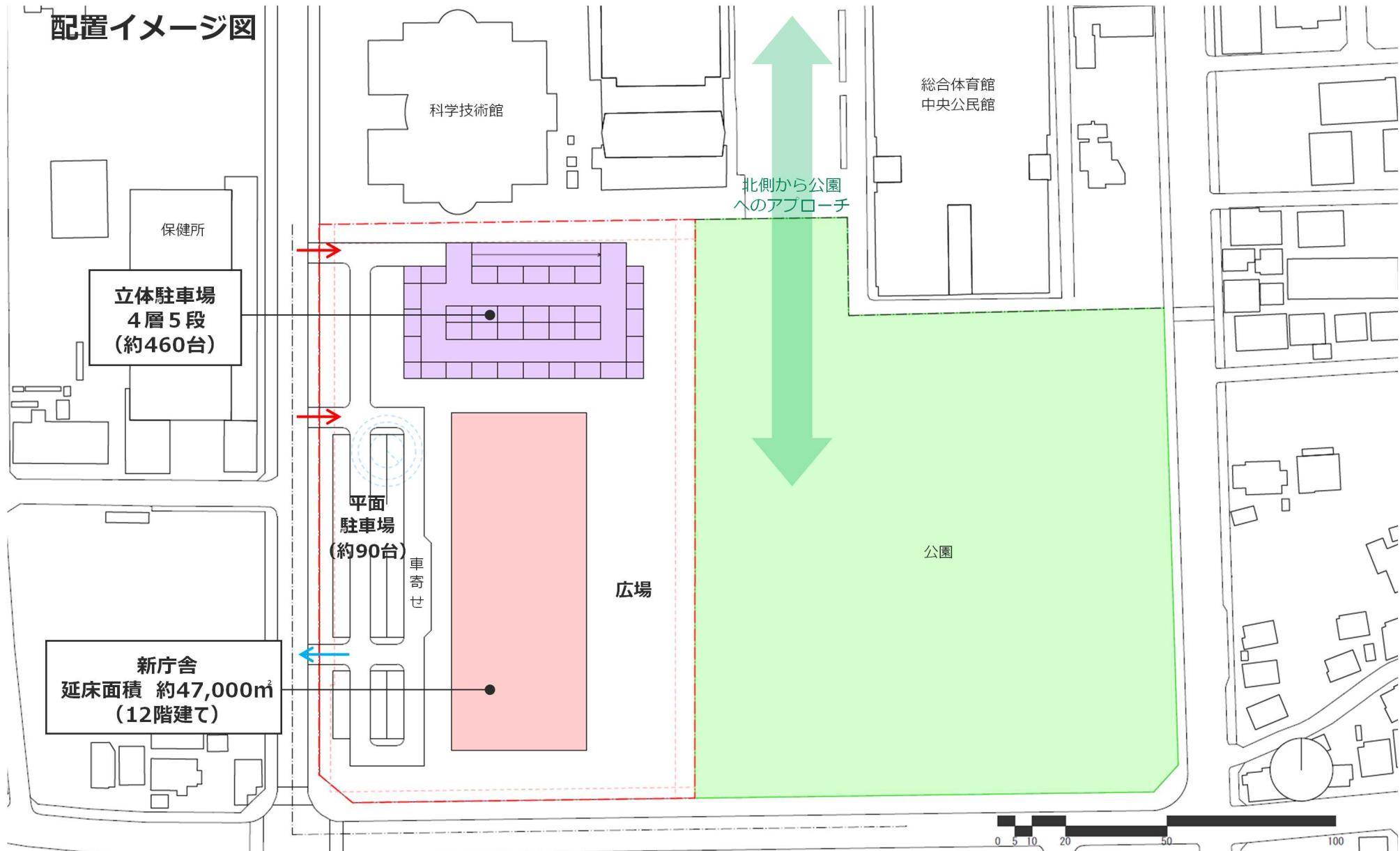
■ 敷地北西側からの鳥瞰イメージ



■ 敷地南東側からの鳥瞰イメージ

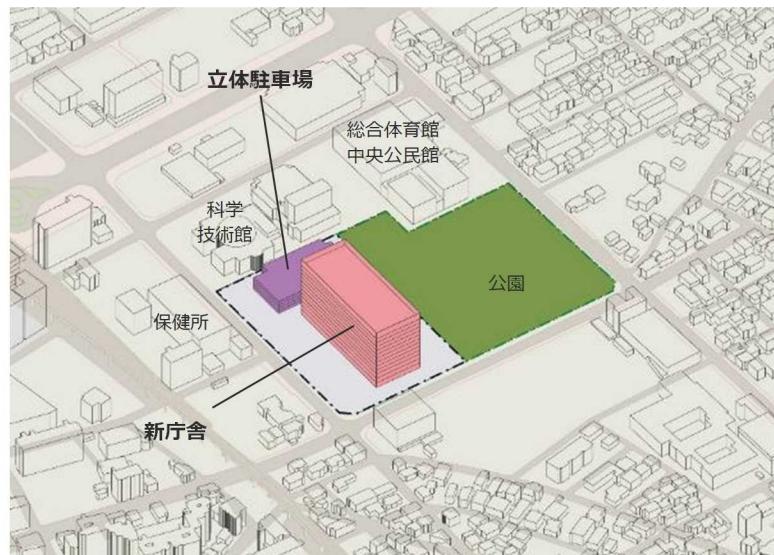
宮崎駅周辺敷地／2a案（建設候補地②・敷地南側に庁舎）

配置イメージ図

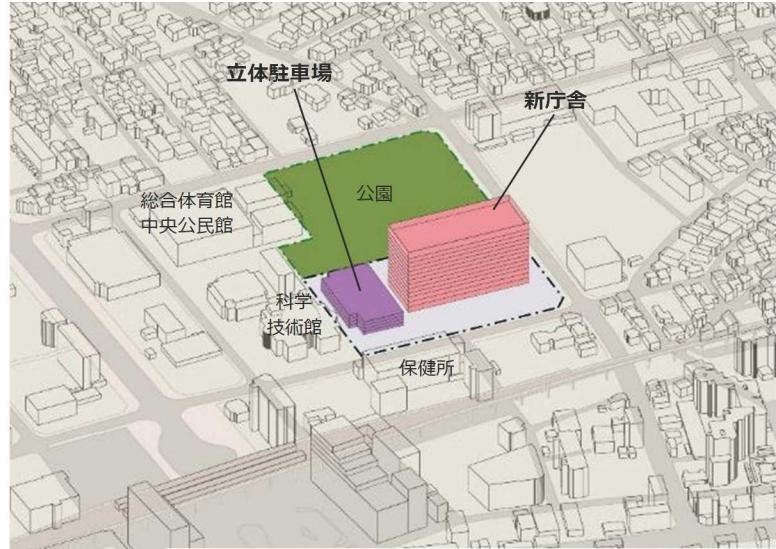


宮崎駅周辺敷地／2a案（建設候補地②・敷地南側に庁舎）

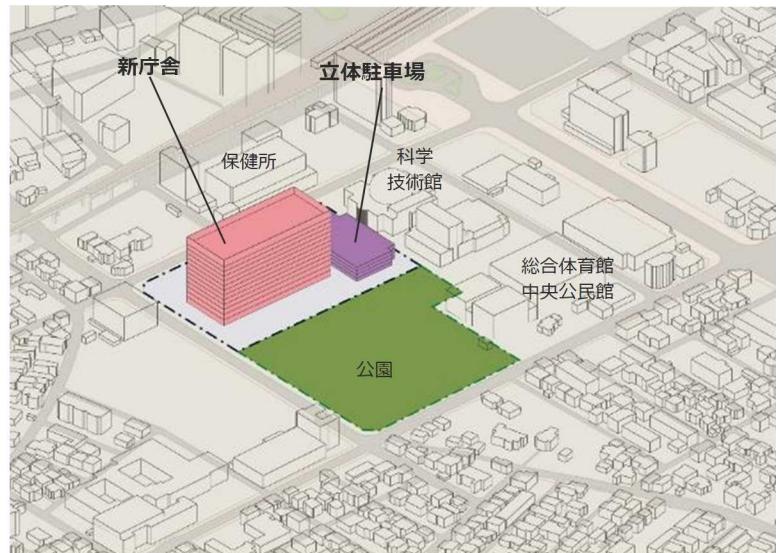
配置イメージ図



■ 敷地南西側からの鳥瞰イメージ



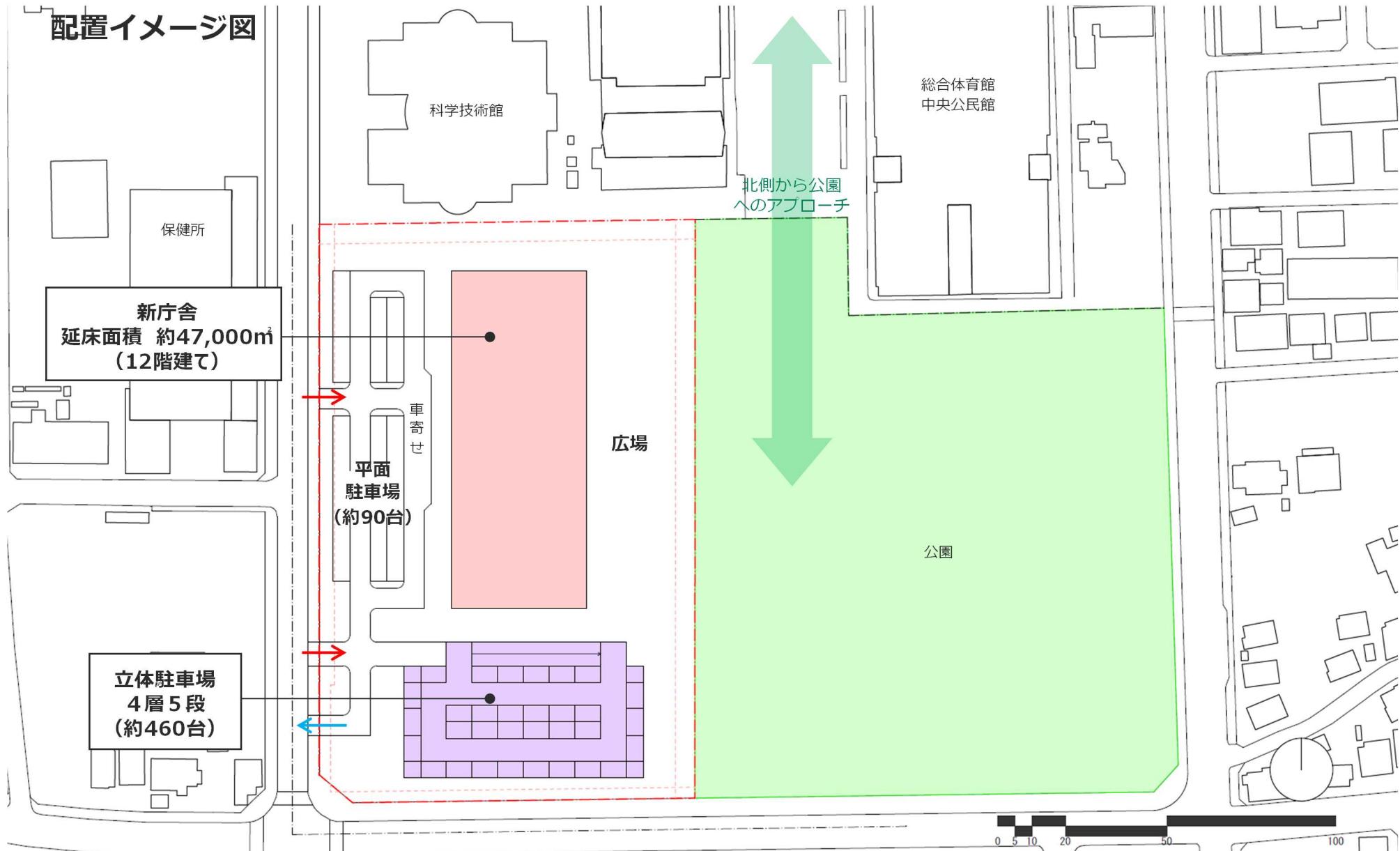
■ 敷地北西側からの鳥瞰イメージ



■ 敷地南東側からの鳥瞰イメージ

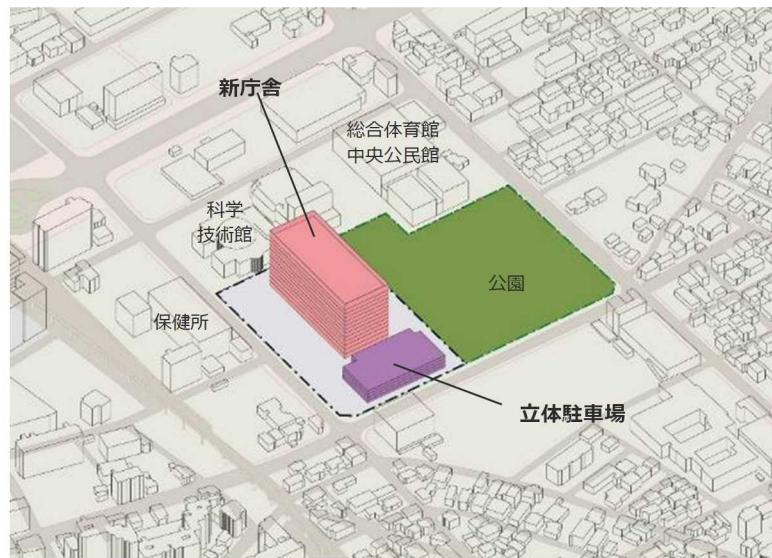
宮崎駅周辺敷地／2b案（建設候補地②・敷地北側に庁舎）

配置イメージ図

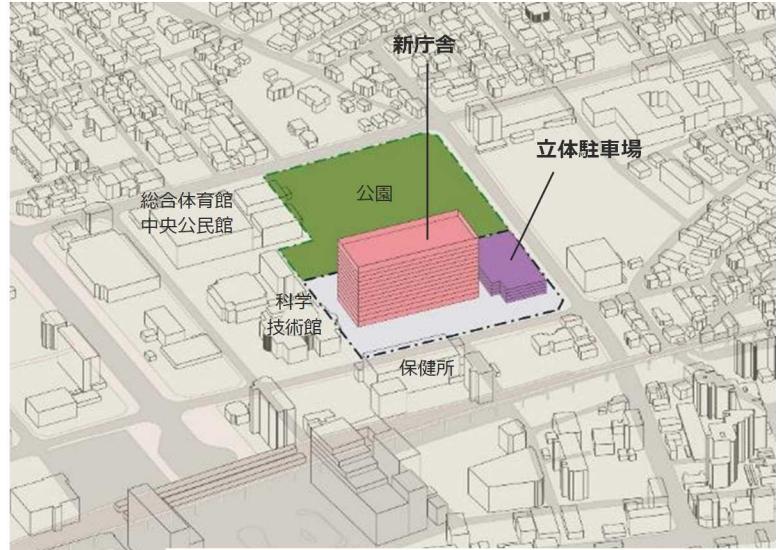


宮崎駅周辺敷地／2b案（建設候補地②・敷地北側に庁舎）

配置イメージ図



■敷地南西側からの鳥瞰イメージ



■敷地北西側からの鳥瞰イメージ



■敷地南東側からの鳥瞰イメージ