

4. 赤レンガ広場に建設する場合の検討事項

※ 新庁舎建設時検討資料

【デメリット】

現状の問題点	対 策	対策に対する課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 南側国道は、中央分離帯により仕切られているため、東方面からのアクセスができない。</li> <li>○ 南側国道の交通量が多い。</li> <li>○ 南側国道に高低差がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 分離帯を撤去し、信号交差点とする。</li> </ul> <p style="text-align: center;">(※1)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 東方面からの来庁者のアクセス道路を確保し、交差点に信号を設置する。</li> <li>○ 西方面からの来庁車両用に、国道に左折レーンを設置する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 愛知県公安委員会の信号設置基準では、信号間距離は最低200mとなっているが、150m程度となる。</li> <li>○ 交差点の右折レーンを設置するためには、その勾配が2.5%以下で40m以上車線長が必要となる。</li> <li>○ 東方面のアクセス道路の整備には、用地買収や建物移転を伴うため、多額の費用と時間を要する。(敷地西側の買収を含め、概概算で5億円)</li> <li>○ 道路改修費が必要となる。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 名鉄踏切及びJR踏切と近接しているため、朝夕の混雑は避けられない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 名鉄及びJRの鉄道高架化又は国道の高架化を進める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 現実的には難しい。</li> </ul> <p style="text-align: center;">(※2)</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 平成28年3月まで(社)ナゴヤハウジングセンターと賃貸借契約を締結している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 賃貸借契約を解消する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">(※3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 中途解約になるため違約金が発生するとともに、将来の地代収入がなくなる。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2か所の変電所からの送電ができない。</li> </ul>	<p style="text-align: center;">(※4)</p>	

【メリット】

- 税務署や警察署、県総合庁舎など、国や県の機関と比較的近い場所に位置している。
- 名鉄やJRの駅と比較的近い場所に位置している。
- 海拔4m以上に位置している。
- 用途地域が、市役所本庁舎が立地可能な地域(準工業地域)である。
- 市役所として十分な広さの面積が確保できる。

(※1)

- 愛知県警察本部における信号機設置の指針（平成28年2月現在）においては、
  - ①一方通行の場合を除き、赤信号で停止している自動車等の側方を自動車等が安全にすれ違うために必要な車道の幅員が確保できること。
  - ②歩行者が安全に横断待ちをするために必要な滞留場所を確保できること。
  - ③主道路の自動車等往復交通量が最大となる1時間の主道路の自動車等の往復交通量が原則として300台以上あること。
  - ④隣接する信号機との距離が原則として150メートル以上離れていること。
  - ⑤交通の安全と円滑に支障を及ぼさず、かつ、自動車等の運転者および歩行者が信号灯器を良好に視認できるように信号柱を設置できること。の5項目すべてに該当していることが必要条件として示されている。

(※2)

- JRの鉄道高架については、事業認可済みである。

(※3)

- 平成33年3月まで（社）名古屋ハウジングセンターと賃貸借契約を締結している。

(※4)

- 2か所の変電所からの送電ができないことは中部電力株式会社に確認済みである。