

からもありましたように、平面では交通管理という面からはかなり厳しいというお言葉もいただいております。なかなか区が、平成15年度の報告書の内容の条件で進めるのは非常に難しい面も出てきていると思います。今後、検討する中では、JRさんということではなくて、区として部分的に平面ではない手段を考えて検討策も一つ入れた中で検討しなければならないのかなと思います。以前、高架化のお話をさせて頂いた時には、JR貨物さんからも勾配は相当緩くしなければいけないので、一箇所上げる費用が非常に莫大になってしまうということです、なかなか、今回の旅客化を契機にこういう高架化まで含めて検討するとなると、やはり採算性の面で非常に難しくなってしまうということになり、様々な考え方の整理をしなければなりませんので、区としてもなかなか切り離せない点もあるのではないかと考えています。

JR 千葉

事務局 運行上でも鹿島方面へ行くには、ここを通らざるをえないと伺っておりまして、基本的にはここを無くすという方向性は、有り得ないというお話を以前いただいておりますが、基本的にその考え方の通りでしょうか。

JR 貨物

事務局 ということは、今、前提条件でもあるように貨物線が走っている中で、もし立体化をするのであれば、それも含めて検討しなければいけないということですね。昔、JRさんの方でも旅客化について以前、検討していたことがあるということ、若干お聞きしたことがあります、その検討が先に進まなかったということは、やはり事業性の面で相当問題があるということでストップしてしまったということよろしいのでしょうか。

JR 千葉

事務局 以前、国会の中でもこういうところのルートも含めてというお話が何度か出たりしていますが。

JR 千葉

事務局 区のほうでも、時期については確実に聞いておりません。

踏切りについて確認をさせていただきたいと思います。葛飾区としてはA3の資料の中の12P、13Pのところ、基本的には「踏み切りの遮断回数の増による影響」というところで、都市計画道路との交差ということも含めまして、先程の水戸街道の新宿街道踏切と補264号線の立石大通踏切の2箇所を例にとり、考え方を整理しております。あくまでも今回、葛飾区としては、コストをかけないということで平面を前提に検討を進めたというところがありますが、今後、実現化に向けて警視庁さんと協議を進めていく中では、やはり、こういう踏切については、平面を前提にした協議は基本的に難しいと解釈をして考えるべきなのか。その辺についてわかれば教えていただきたいと思います。

警視庁本庁