

本日、皆さんにご意見をいただいた中では、14Pに今後の検討課題がありますが、(5)の「踏切りの扱い」以外の技術的な内容のものについては、ある程度、投資とか問題がありますが、課題の解決ができそうですが、ただ踏切りの扱いについては、前提条件の平面の扱いは難しいので、180度考え方を変えていかないと現状では難しいというところが、本日の方向性なのかと思います。その辺をある程度、考察しながら事業的な課題については、こういう事業費とかが需要と将来の採算性に直接影響してくるところがありますので、どのようなスキームであれば可能性があるのかというようなところを前提条件を変えた中で、区として判断をしていかなければならないと思います。これ以外の、新小岩の駅の整備の話とか、中間駅については、用地的にはある程度可能性はあるのかと思っています。先程の、踏切の扱いとかがある程度解決できれば、こういうところの整備については、区としてはある程度できるのではないかと考えております。この辺については、基本的には、用地的にはある程度ありますので、お金の問題は相当あると思いますが、解決できる問題だと考えていてよろしいでしょうか。

JR 千葉

事務局 基本的にはそういうところのレベルだと思っていますが、まだ、具体的に全然行けるところではなくて、検討の今の度合いからもこういうところまで本格的にやっていくというところまで来ておりませんので、基本的には、今後、この辺の整理ができた段階でこういう中間駅とかのことについても、具体的な場所のところで図面を書いて協議すると、もし進むとすればそういう方向だと思います。現状としては、ある程度の用地があると考えたところの中で考えた場合は、解決できる可能性が高い課題なのかなというような認識をしているというところですよ。

長時間になってきましたが、区の検討結果と新宿の拡幅についても御説明をいただきましたが、他に何かご意見等あれば確認をさせていただきたいのですが、特にここについてはもう少しこうした方がよいというようなことがございますでしょうか。

JR 貨物

事務局 基本的に、上下含めて72本ということですので、上り方向だけで考えると36本になります。

JR 貨物

事務局 そうです。説明の方が足りなくて申し訳ありません。先ほど現状のダイヤをお示ししたのですが、その中に、先程の14分の中に入れられるかどうか区として独自に想定してダイヤをひかせていただいたものです。実際に、本当につめていく段階になれば、検証が必要になると思います。基本的には、区の方で想定したダイヤというところがございます。

JR 貨物