

## 第 57 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会

# 開催記録

### 1 開催概要

- 日 時：令和7年7月2日（水）10：00 ～ 12：00
- 場 所：JR 東日本 現地会議室
- 出席者：

表 出席者一覧

委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 谷川 章雄氏（早稲田大学名誉教授）</li> </ul>
委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 老川 慶喜氏（立教大学名誉教授）</li> <li>・ 小野田 滋氏（鉄道総合技術研究所 アドバイザー）</li> <li>・ 古関 潤一氏（東京大学名誉教授・ライト工業株式会社 R&amp;D センター テクニカルオフィサー）</li> </ul>
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 文化庁文化財第二課 史跡部門</li> <li>・ 港区教育委員会事務局 教育推進部 図書文化財課</li> <li>・ 港区街づくり支援部</li> <li>・ 東京都 教育庁 地域教育支援部 管理課</li> <li>・ 東京都 建設局 道路建設部 鉄道関連事業課</li> <li>・ 東京都 交通局 建設工務部 計画改良課</li> <li>・ 独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部 都心業務部</li> <li>・ JR 東日本コンサルタンツ株式会社</li> <li>・ 東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 品川・大規模プロジェクト推進部門</li> <li>・ 東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部</li> <li>・ 東日本旅客鉄道株式会社 構造技術センター</li> <li>・ 京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部</li> <li>・ 京浜急行電鉄株式会社 生活事業創造本部</li> </ul>
事務局 東日本旅客鉄道(株) 京浜急行電鉄(株)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 品川・大規模プロジェクト推進部門</li> <li>・ 東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部</li> <li>・ 東日本旅客鉄道株式会社 建設工事部</li> <li>・ 京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部</li> <li>・ 京浜急行電鉄株式会社 生活事業創造本部 他</li> </ul>
サポート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ パシフィックコンサルタンツ株式会社</li> </ul>

■ 当日配付資料

1) 議事録確認

- ・ 次第
- ・ 資料1：第56回委員会（6/4）全体会議事録案
- ・ 資料2：第56回委員会（6/4）部会①議事録案
- ・ 資料3：第56回委員会（6/4）部会③議事録案

2) 全体会

- ・ 次第
- ・ 資料1：5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について（2）
- ・ 資料2：品川駅周辺における上位計画等について

## 2 議事要旨

---

### 2.1 議事録確認

#### (1) 開会

- 第 57 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会を開会する。(事務局)
- 全体会について、次第(2)と(3)を入れ替えて進める。(事務局)

#### (2) 議事録確認

##### 1) 第 56 回委員会(6/4)全体会の議事録確認

- 修正指摘なし。(委員一同)

##### 2) 第 56 回委員会(6/4)部会①の議事録確認

- 修正指摘なし。(委員一同)

##### 3) 第 56 回委員会(6/4)部会③の議事録確認

- 修正指摘なし。(委員一同)

### 2.2 全体会

#### (1) 開会

- 第 57 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会の全体会を開会する。(委員長)

#### (2) 次第(3)品川駅周辺における上位計画等について

- 資料 2 について説明する。(中井氏：東京科学大学名誉教授)

##### <説明概要>

- 品川駅周辺から田町駅周辺までのエリアの再開発計画の開始は 2004 年頃である。
- 東京都が主体の委員会形式で検討を進め、2006 年に品川周辺地域都市・居住環境整備基本計画を策定し、その中で 3 つの将来像として、「環境モデル都市づくり」、「千客万来の都市づくり」、東京の南の玄関口として「東京サウスゲートの形成」を掲げた。
- 2007 年にこの地域のマスタープランに相当する「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン」を策定し、環状 4 号線の延伸部分等、都市基盤施設の整備の方向を位置付けた。
- 2010 年に羽田空港国際線ターミナル開業、2011 年にリニア中央新幹線の整備決定などが動き出し、2012 年には特定都市再生緊急整備地域に品川駅・田町駅周辺地域が認定された。

- 2014年に「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」として改訂版が策定され、“国際交流拠点・品川”というコンセプトが新たな将来像として登場した。都市基盤施設は2007年のものを概ね踏襲しているが、4つの先行開発地域を定め、その1つが品川駅北周辺地区であり、TAKANAWA GATEWAY CITYのエリアである。2つ目は品川駅西口地区、3つ目は品川駅街区地区、4つ目は水再生センター地区である。
  - 品川駅北周辺地区は2016年に土地区画整理事業が認可され、この時点で1～6街区の形が決まった。
  - この地区の大きな課題は、鉄道によって150年間分断された東西地区をどうやってつなぐかということであったため、環状4号線、東西自由通路、品川駅北口駅前広場の整備も決まった。
  - これらの都市計画の決定には、その前に2年くらいの協議、調整期間がある。
  - 2017年にTAKANAWA GATEWAY CITYの具体的な整備方針となる品川駅北周辺地区まちづくりガイドラインを策定した。
  - ここで重要な点は、事業としては1～4街区と5・6街区に分かれるが、計画としては1～6街区を全体として作っていることである。
  - 1～6街区で共通する要素として、特に重要なのは交通計画、車と人の動線である。車両については、1～6街区までを統一的に見て、駐車場や物流動線を地下でつなぐ。
  - 歩行者については、歩行者動線を2階デッキレベルで構築して全ての街区を接続するとともに、6街区と品川駅を接続させる。
  - エネルギー計画は、通常ビルごとに行われるがここでは1～6街区全体で計画し、更にそれらをネットワークで接続させることで、CO<sub>2</sub>を大きく削減できる。具体的には1～4街区で1つのプラントを3街区に設置し、5・6街区で1つのプラントを5街区に設置する計画である。
  - これらの計画は変更することが非常に難しいと認識している。
  - 2019年に高輪ゲートウェイシティが国家戦略特区に指定されたが、こうした動きの最中、工事中の2019年に高輪築堤が発見された。
- これらの事業は、UR都市機構施工の土地区画整理事業として進めている。5・6街区周辺については、東京都のガイドラインに位置づけられた広域ネットワークの1つである環状4号線、交通結節機能の強化となる品川駅北口広場、それらを接続するアクセス道路が事業に位置づけられている。道路計画は上位計画に基づき、今後も本委員会の見解や議論を踏まえ、JRの建物計画とあわせて整備を進めたい。(UR)
  - 5・6街区だけではなく、すでに道路や駐車場など品川駅周辺全体で計画があり、やらなければならないことが数多くあることがよくわかった。そうした状況の中で、開発と文化財の保存を両立させるべきだろうと考えている。(文化庁)
  - エネルギープラントについて、1～4街区ではプラントを3街区にすでに整備し、5・6街区ではプラントを5街区に整備するということだが、5街区にプラントを設置する根拠を教えてください。(文化庁)
- ← 地域冷暖房という考え方で3街区に計画している。3街区の設備で5・6街区も賅

うことがキャパシティの点から困難なので、事業者として建築計画上、5 街区にプラントを計画したと認識する。(中井氏)

- 地域冷暖房のネットワークを更にネットワーク化させることで、効率化や CO<sub>2</sub> の削減を進めることが重要である。CO<sub>2</sub> の削減量はエネルギープラントの性能によるが、基本的に後から作る方が設備の性能が良いため、そちらに負荷をかけることで更なる効率化が見込まれるが、これらをつなぐ導管が必要になる。これらを地下に埋め込んでおくことで、国の目標である CO<sub>2</sub> の削減を実現させるという考え方である。(中井氏)

### (3) 次第(2) 5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について(2)

- 資料1 について説明する。(委員長)

#### <説明概要>

- 6月の委員会での議論を受けて作成した今回の文書は次の3つの構成からなる。
- 1点目は、第56回委員会で文化財的価値の評価について、委員見解を出発点とすることが確認されたこと、そして保護措置については開発計画をゼロベース(白紙)にして現地保存の検討を協議の出発点とすることを示した。JRとしてはゼロベース(白紙)という文言が誤解を生むということだが、保護措置の協議の出発点としては最初に開発計画ありきではなく、全面的な現地保存を前提とした開発計画を検討してもらい、その説明及び評価を行うことをお願いしたい。
- 2点目は、文化財的価値の評価について、6月の委員会の議論を受け、既に委員見解として示したものを5つに整理した。
- 3点目は、保護措置に関する基本的な考え方を4つに整理した。
- 保護措置は文化財的価値の評価に基づいて考えることが重要である点。文化財的価値の判断基準については、「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的重層性」という観点を持ってきた。とりわけ高輪築堤跡全体の希少性が高く、その中でも信号機跡は極めて希少性が高い。高輪築堤跡の遺構は連続性を有し、全体としての遺存度は極めて良好であり、日本の鉄道発展の歴史的重層性が伺われるという評価を前提としたい。従って、この文化財的評価に基づいた協議を行っていく。
- 史跡の名称は「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」であり、1～4街区で現地保存された本体である高輪築堤跡は、文化財的価値の判断基準になっている連続性を有しているとは言い難い。新聞記事では「魚の切り身」という指摘があり、全体像が見えないという批判がある。
- 遺跡の価値は現地保存によって維持されるものである。
- 考古学では、発掘調査は遺跡を破壊する行為の一種とされる。一方で埋蔵文化財行政では、原則現地保存の措置をとり、やむを得ない場合は記録保存が行われる。従って、保護措置の協議は遺跡の全面的な現地保存を検討することを出発点とする。
- 4月の委員会で JR から提示された見解の中に、「まちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立へ向けて」という文言について、両立とはどういうあり方を示すものなのか、委員と事業者が見解を共有する必要がある。

- これが協議の終着点になるので、委員と事業者でこの両立のあり方の共通認識を持ち、見解を共有することを目指していきたい。
- 今後の協議や検討の出発点に関して、改めて委員の考えをまとめたものと理解。出発点であるため、今後の協議の中で立ち戻ることや確認させて頂くこともある。(JR)
- 次回委員会で出発点としての検討状況を分かりやすく説明したい。(JR)
- 改めて「ゼロベース」や「白紙」という表現については懸念を伝える。(JR)
- 4街区の現地保存の要望に関して、色々と検討は行ったが結果的に実現は困難であった。しかしながら、私共としては委員の指導に基づいた丁寧かつ慎重な記録保存調査の実施や、その結果や検討に基づいて現地で可能な限り当時の風景や雰囲気を感じられるようなランドスケープの整備など、建築計画での対応を行っている。丁寧な測量、3Dデータに基づいてARなどに取り組んでいるが、これに関して意見等があれば今後さらに検討する。これらは鉄道事業者として先人の残した遺構を如何にして継承していくことが出来るかという考えのもとに取り組んでいるものである。それが現地保存に比べれば、というご意見もあるかと思うが、私共はこうした取り組みも含めて両立という認識である。今日の委員見解について、一つ一つの説明という形にはならないかも知れないが、主旨を踏まえて次回事業者の見解を示す。

#### (4) その他

<全体会・部会③終了後>

- 最後に文化財行政からコメントをもらう。
  - ← 特に意見はないが、前回の私の質問に対して中井先生まで呼んで、ご説明いただき感謝する。(文化庁)
  - ← 特に意見はない。引き続き検討をお願いします。(東京都)
  - ← 次回、JR 東日本より検討状況を説明することなので、港区からの要望について引き続き検討をお願いします。(港区)
- ホームページの公開状況を報告する。第53回・第54回委員会の内容は7月15日に公開する。これを受けて、7月16日に予定する有識者検討会議において、これらの内容の情報共有を行うので了承いただきたい。(事務局 JR)
- 次回委員会は8月6日(水)10時00分より、会場はJR 東日本現地会議室での開催を予定する。本日はこれで閉会とする。(事務局 JR)

#### (5) 閉会

## 3 議事録

---

### 3.1 議事録確認

#### (1) 開会

- (事務局 JR) 第 57 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会を開会します。
- ・ 新任オブザーバー挨拶
  - ・ 資料確認
  - ・ オンラインの案内
  - ・ 次第説明（全体会の次第（2）と（3）を入れ替える）

#### (2) 議事録確認

- (事務局 JR) 3つの議事録について修正等の指摘はあるか。修正等があれば委員会終了までに連絡をいただきたい。
- (事務局 JR) 意見がなければ、議事録確認を終了する。

### 3.2 全体会

#### (1) 開会

- (委員長) 次第の順序を変えて（3）品川駅周辺における上位計画等（資料2）から進める。

#### (2) 品川駅周辺における上位計画等について

- (中井氏) 資料2について説明する。先月の本委員会における文化庁からの質問について、品川駅周辺における上位計画に関しては、私が長く継続的に関わっているということで、今回説明させて頂くこととなった。品川を中心として田町駅付近までの大きな範囲での再開発計画が、最初に言い始められたのは2004年頃である。東京都が主体となって委員会形式で検討を進め、品川周辺地域都市・居住環境整備基本計画を2006年に策定した。その中で3つの将来像として、「環境モデル都市づくり」、「千客万来の都市づくり」、東京の南の玄関口として「東京サウスゲートの形成」を掲げた。次いで2007年に「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン」を作成し、これが計画の大きな第1歩であり、都市計画の用語で言うなら、この地域のマスタープランに相当するものになっている。この時に環状4号線の延伸部分等、都市基盤施設の整備の方向を位置付けた。その後、2010年に羽田空港国際線

ターミナル開業、2011年にリニア中央新幹線の整備が決定し、品川駅が東京側の起点になるということが決まった。2012年には特定都市再生緊急整備地域に品川駅・田町駅周辺地域が認定された。2014年には、山手線新駅（高輪ゲートウェイ駅）の構想がJRから公表された。また、同年に「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」として改訂版が策定され、ここで“国際交流拠点・品川”というコンセプトが新たな将来像として登場した。都市基盤施設は2007年のものを概ね踏襲しているが、4つの先行的に開発を進める地域を決めた。その1つが品川駅北周辺地区であり、これがTAKANAWA GATEWAY CITYのエリアである。2つ目は品川駅西口地区であり、ホテル等が集まった地域である。3つ目は品川駅街区地区であり、品川駅そのものとなる。そして4つ目が水再生センター地区である。北周辺地区については、2016年7月に土地区画整理事業が事業認可され、この時点で1～6街区の形が決まった。この地区の大きな課題は、鉄道によって150年間分断された東西地区をどうやってつなぐか、であったため、環状4号線、東西自由通路、品川駅北口駅前広場の整備も決まった。なお、これらの都市計画の決定には、その前段に2年くらいの協議、調整期間がある。2017年3月に品川駅北周辺地区まちづくりガイドラインを策定した。これは品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014を踏まえて、TAKANAWA GATEWAY CITYを具体的にどう作るか、という整備方針にあたるものである。ここで重要な点は、事業としては1～4街区と5・6街区に分かれるが、計画としては1～6街区を全体として作っていることである。1～6街区で共通する要素として、特に重要なのは交通計画、車と人の動線である。車両については、1～6街区までを統一的に見て、駐車場や物流動線を地下でつなぐ。歩行者については、歩行者動線を2階デッキレベルで構築して全ての街区を接続するとともに、6街区と品川駅を接続させる。もう1つの要素としては環境である。通常はビルごとにエネルギー計画を作るが、ここでは1～6街区全体でエネルギー供給の計画としている。そのため、1～4街区で1つのプラントを3街区に整備し、5・6街区で1つのプラントを5街区に整備し、さらにそれらをネットワークで接続することで、CO<sub>2</sub>を大きく削減できるという計画としている。エネルギーセンターと各ビルは地下の導管で繋げるが、これは最初から工事の際に埋めていかなければならない。これまで説明してきた内容については、計画の変更は非常に難しいと認識している。2019年にTAKANAWA GATEWAY CITYが国家戦略特区になった。こうした動きの最中、工事中の2019年4月に高輪築堤が発見された。本日説明したのは2019年以前の動きである。

(委員長)

質問、意見はあるか。

(UR)

中井先生からの説明にあった通り、これらの事業は国家戦略特区とし

て都市計画決定され、国土交通大臣の認可で UR 都市機構が土地区画整理事業として施工を進めている。5・6街区周辺については、東京都のガイドラインに位置づけられた広域ネットワークの1つである環状4号線、交通結節機能の強化となる品川駅北口広場、それらを接続するアクセス道路が事業に位置づけられている。これらの広域的な道路ネットワークの整備を、我々で進めている。道路計画は上位計画に基づき、今後も本委員会の見解や議論を踏まえ、JRの建物計画とあわせて整備を進めたい。

(文化庁) 5・6街区だけではなく、すでに道路や駐車場など品川駅周辺全体で計画があり、やらなければならないことが数多くあることがよくわかった。そうした状況の中で、開発と文化財の保存を両立させるべきだろうと考えている。エネルギープラントについて、1～4街区ではプラントを3街区にすでに整備し、5・6街区ではプラントを5街区に整備するということだが、5街区にプラントを設置する根拠を教えてください。

(中井氏) 通常は1つのビルに1つのプラントを配置するが、それではCO<sub>2</sub>の削減に繋がらないため、東京都の大きな開発では複数のビルに対して1つのプラントを設置する地域冷暖房という考え方があり、それが1～4街区では3街区で工事中のプラントとなる。また、3街区のプラントで5・6街区を賄うことはキャパシティの点から困難なので、事業者として建築計画上、5街区にプラントを計画したものだと思うが、重要なことは、地域冷暖房のネットワークを更にネットワーク化させることで効率化し、より一層CO<sub>2</sub>の削減を増やすことができることである。CO<sub>2</sub>の削減量はエネルギープラントの性能によるが、基本的に後から作る方が設備の性能が良い。性能が高い方に負荷をかけることで全体量が減り、さらに効率化が見込まれる。しかしネットワーク化を実現するには、例えば冷水を送る管、熱水を送る管、あるいはガスを送る管などの導管をあらかじめ地下に埋め込んでおくことが必要である。これに取り組むことで、国の目標であるCO<sub>2</sub>の削減を実現させるという考え方である。

(委員長) 他に何かなければ、次に進める。中井先生どうもありがとうございました。

### (3) 5・6街区の高輪築堤の文化財的価値及び保護措置について(2)

(委員長) 資料1について説明する。6月の委員会での議論を受けて作成した。文書は3つの構成からなっている。1点目は、6月の検討委員会において委員見解とJRとの間に共通認識を持つことができたのか若干不明確であったため、保護措置について協議の出発点を確認した。2点目は、文化財的価値の評価について委員見解を改めて取りまとめたも

のになる。3点目は、保護措置の協議について現段階での基本的な考え方をまとめたものである。1点目については、第56回委員会で協議した文化財的価値の評価について、委員見解を出発点とすることが確認されたこと、そして保護措置については開発計画をゼロベースすなわち白紙にして現地保存を検討することを協議の出発点とすることを示したことである。JRとしてはゼロベース、白紙という文言が誤解を生むという発言が以前からあったため、「示した」という文言になっている。ただし、保護措置の協議の出発点としては最初に開発計画ありきではなく、全面的な現地保存を前提とした開発計画を検討してもらい、その説明及び評価を行うことをお願いしたいと考えている。2点目の文化財的価値について、4月の委員会でのJR見解は委員見解とは折り合わない部分もあったが、6月の委員会の議論を受け、今後の協議の出発点とする文化財的価値の評価について、既に委員見解として示したものを5つに整理した。3点目の保護措置についての基本的な考え方は、4つに整理した。1つ目は、保護措置は文化財的価値の評価に基づいて考えることが重要である点。文化財的価値の判断基準については、「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的重層性」という観点を持ってきた。とりわけ高輪築堤跡全体の希少性が高く、その中でも信号機跡は極めて希少性が高い。また、高輪築堤跡の遺構は連続性を有し、全体としての遺存度は極めて良好である。鉄道開業時から複線化、3線化さらに周辺の埋め立てを経て現在に至る、日本の鉄道発展の歴史的重層性が伺われるという評価を前提としたい。従って、この文化財的価値の評価に基づいた保護措置の協議を行っていく。2つ目は、1～4街区では3街区第7橋梁橋台部約20mとそれにつながる南北の築堤部各約30m、合わせて約80m、及び4街区の信号機跡を含む築堤跡の可能な限り長い区間の遺構を現地保存することを要望したが、残念ながら、その後者は実現できず、信号機跡を含む築堤跡約30mを移築保存することになった。1～4街区で現地保存された築堤部は、第7橋梁橋台部につながる南北約30mずつ、2街区の公園部分の約40mである。それは高輪築堤の海上築堤の鉄道らしい連続性を有する築堤部の遺構が現地保存されたとは言い難い。新聞記事では「魚の切り身」という指摘があり、全体像が見えないという批判がある。史跡の名称としては「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」となっており、本体である高輪築堤跡が文化財的価値の判断基準になっている連続性をみだして現地保存されたとは言い難い。3つ目は、保護措置は現地保存・移築保存・記録保存に分かれるが、遺跡の価値は現地保存によって維持されるものである。移築保存・記録保存の際に発掘調査が行われるが、考古学では発掘調査は遺跡を破壊する行為の一種とされている。これについては考古学の入門書にも書かれていて、私自身も学生時代にそう習ったことがあり、私も大学の教師とし

て考古学の授業で学生達に話している。発掘してしまえば、二度と元には戻らない。一方で埋蔵文化財行政では、原則として遺跡を現状のまま後世に保存する現地保存の措置をとり、やむを得ずそうした措置をとることができない場合、発掘調査等によって埋蔵文化財の記録を作成する記録保存が行われる。従って、保護措置についての協議は、遺跡の全面的な現地保存を検討することを出発点としたいと考える。4つ目は、4月の委員会で JR から提出された見解の中に、「まちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立へ向けて」という文言があるが、ここでいう両立とはどういうあり方を示すものなのか、委員と事業者が見解を共有する必要がある。これが、協議の終着点となると思っている。委員と事業者でこの両立のあり方の共通認識を持ち、見解を共有することを目指していきたい。以上を今後の協議の方針として提示する。

(委員長)

質問、意見はあるか。

(JR)

今回の文書は今後の協議や検討の出発点に関して、改めて委員の考えをまとめたものと理解した。出発点であるため、前回は発言させて頂いている通り、今後の協議の中で立ち戻ることや確認させて頂くこともあると考えている。3月に見解を頂き、4月に事業者の見解について説明したが、分かりにくい点があったため6月に補足をさせて頂いているが、今回の見解を受けて、次回委員会で出発点としての検討状況を分かりやすく説明したいと思っている。改めて「ゼロベース」や「白紙」という表現については懸念をお伝えしておく。事業者としての感想となるが、海上築堤としての連続性という部分について、4街区は出来る限り長い区間での現地保存、という要望を頂き、色々と検討は行ったが結果的に実現は困難であった。現地保存が出来なかったと言われればそうかも知れないが、私共としては委員の指導に基づいた丁寧かつ慎重な記録保存調査を実施し、その結果や検討に基づいて現地で可能な限り当時の風景や雰囲気を感じられるようなランドスケープの整備など、建築計画での対応を行っている。また、丁寧な測量、3Dデータに基づいてARなどに取り組んでいるが、これに関してもう少しだ、という意見や指摘があれば今後さらに検討していきたい。これらは鉄道事業者として先人の残した遺構を如何にして継承していくことが出来るかという考えのもとに取り組んでいるものである。それが現地保存に比べれば、というご意見もあるかと思うが、私共はこうした取り組みも含めて両立という認識であるので、この点もご理解いただきたい。今日の委員見解について、一つ一つの説明という形にはならないかも知れないが、主旨を踏まえて次回事業者の見解を丁寧にお示ししたいと考えている。

(委員長)

他に何かなければ、次に進める。

#### (4) その他

- (委員長) その他は何かあるか。  
(委員長) 特になければ全体会を閉会する。

##### <全体会・部会③終了後>

- (委員長) 最後に文化財行政からコメントをもらう。  
(文化庁) 特に意見はないが、前回の私の質問に対して中井先生まで呼んで、ご説明いただき感謝する。  
(東京都) 特に意見はない。引き続き検討をお願いする。  
(港区) 次回、JR 東日本より検討状況を説明することなので、港区からの要望について引き続き検討をお願いする。  
(事務局 JR) ホームページの公開状況を報告する。第 53 回・第 54 回委員会の内容は 7 月 15 日に公開する。これを受けて、7 月 16 日に予定する有識者検討会議において、これらの内容の情報共有を行うので了承いただきたい。  
(事務局 JR) 次回の定例委員会は、8 月 6 日 (水) 10 時 00 分より、会場は JR 東日本現地会議室を予定する。お忙しい中貴重なご意見をありがとうございました。閉会とする。

#### (5) 閉会

以 上