

# パブリックコメント結果について

資料 4

- 1 実施期間 令和3年2月25日(木)～令和3年3月26日(金)
- 2 実施結果 いただいたご意見：6名(46件) ※同様の意見は集約の上、1件として計上
- 3 取りまとめの注意点：

提出いただいたご意見等につきましては、取りまとめの都合上、適宜整理・要約させていただいております。

また、本パブリックコメントに掲載していない内容におきましては、他の政策や事業等に係るご意見としてお伺いし、参考にさせていただきます。

NO	ご意見・ご提案の概要	ご意見に対する市の考え方
<b>【道の駅整備または基本計画全般に対するご意見】</b>		
1	東北地方の道の駅で手作りの弁当や総菜を毎日届けているというお婆さんに出会った。収入はお小遣い程度とのことだが、「遠方の方と話ができる。」ことを楽しみにされており、道の駅でないと出来ない出会いを楽しんでいる様子であった。採算は大切であるが、この様に『住人の楽しみ』を提供できるスペースの整備などどうだろうか。	ご意見のとおり、出会いや住人の楽しみを提供する施設であることが重要と考えており、P23 表内の交流機能として「市民の活躍・生きがいの場・コミュニティ醸成の場」を追記しました。また、P26 表内 方向性2の項目に、「地元の方が、遠方から来たお客さんと、特産品の販売等を通して、知り合ったり話をするなど交流できる。」を追記しました。
2	「斬新な」荒尾ならではの、一目でわかる外観や景観及び歴史への配慮等の構想は一切ない。	建物の意匠については、民間からの提案を受け、決定したいと考えております。なお、民間業者とのサウンディングの中では、自然や歴史(産業)を取り入れた設計への言及もあり、今後、事業者を決定するに当たり、いただいた意見も参考にさせていただきます。
3	科学的な発想や農業・漁業についての具体的な取り組みや展開がほとんどない。	スマートシティへの取組は道の駅の整備にも取り入れることとしており、戦略②荒尾市の強みを活かした魅力づくり(P16)、魅力づくりの方向性(P18)、施設ごとの特徴(P24～にそれぞれ記載しております。農業・漁業の取組については、道の駅でも一部を担うものですが、農水産業全般の政策として推進してまいります。
4	先進的なSDGs、ZEB、ESD、ICT、EC等についてほとんど触れられていないか、全く触れられていない。	・SDGsは、市の最上位計画「第6次荒尾市総合計画」において、SDGsの理念を踏まえて市の政策に取り組むことと定めており、道の駅整備においても参照するものです。 ・ZEBについては、P23の前段に「道の駅あらお(仮称)は、利用する人や働く人、出荷する人などが快適で効率的に利用できるように施設、環境に配慮した施設(ZEBへの取り組みなど)の整備を行います。」と記載しました。また、設計業者等を選定する際にも、施設の機能として取り組むこととします。

		<p>・ESD については、道の駅が体験や学習の場となることが期待されます。地域の資源や文化、歴史などを体験できるプログラムなどを、引き続き検討していきます。</p> <p>・魅力づくりの方向性 (P18) において、「スマート技術に支えられた、便利で快適なまちの魅力を体感できる場を提供します。」と示しておりますが、ICT を包含した内容とご理解ください。また、EC につきましても、P24 の表内・方向性 4 の欄に「ネット販売」を記載しております。</p>
5	食糧危機がすぐそばに迫っており、これらのことは全く考慮されていない。SDGs を標榜するも、実行しなければ意味はない。	フードロス減らす取組として、道の駅で売れ残ったものをレストラン等で使ったり、加工して販売したりすること、通販や無駄がないよう少量での販売などを P24～機能ごとの特色に記載しております。
6	カフェや食ばかりを偏重する余り、先進的、科学的分野には一つも目が向いていない。構想に連携が少ない。	道の駅は、本市の課題を解決し、よりよい未来をつくる為の、一つのツールであり、他の様々な施設や機能、これから導入されるであろう技術などと連携することで、より大きな効果が期待できると考えております。今後も、関係部署と連携し、荒尾市の発展に寄与する施設整備を推進してまいります。
7	道の駅開業までに克服すべき項目等に対して、具体的な方法と実践力が現状の組織体制から事業ノウハウ、知的ノウハウが確立及び形成できるかという点が疑問視される。いわゆる、実効性の担保が可能なのか。建物などのハード作りがメインとなってしまうことへの危惧感が残り、ソフト面での拡充が保持できなければ、「絵にかいた餅」となってしまう。	ご指摘のとおり、整備から運営に係る一連の事業ノウハウ等が必要であることを十分認識しており、行政では及ばない部分を補うための民間活力の活用が必要であると考えておりますことから、P47～48 に記載しておりますとおり、最適な事業手法と事業者の選定が重要と考えております。
8	「南新地ありき」という考え方に基づく計画は、無理難題を抱えているのと同様であり、荒尾市域内全般を考慮し、経済的有効価値効果が最も生まれやすい建設地選定について再考すべき。	南新地地区は、荒尾駅周辺における先導的な開発地として、交通便利性の高さや大規模空間の特性を活かし、荒尾市の顔、ゲートウェイとして新たな都市機能の集積を進めており、本市経済の発展に寄与する場所になるものと考えております。また、同地区内に立地する様々な機能を連携させる重要な役割を担う施設が道の駅であることから、道の駅は同地区内への整備が必須であると考えております。
9	有明海沿岸道路の延長計画に過度な期待をもつことによる事業リスクは高い。見方次第では、「道の駅」ではなく「道の端」となり、価値を生まない建設物件となり得るのではないかと。	有明海沿岸道路の延伸は、本市にとって大きな機会になると捉え、道の駅の整備を推進しているところですが、道の駅の成功は、有明海沿岸道路の延伸のみならず、道の駅の魅力と、南新地地区に整備される他の施設との連携などによりもたらされるものと考えております。
10	多額なる建設事業費として、補助金利用を想定とあるが債務償還などが発生した場合は市民の税金から拠出され、その影	十分検討し、対応してまいります。

	響は他の行政サービスまで至ることとなり、財政上の課題をクリアーできるかという問題を秘めている。一度建設した物件は、将来に影響を及ぼし負担を残すこととなることを改めて十分に理解し認識できる組織的体制の構築が必要である。ならびに本件の責任体制をどのように整備・確立していくかも最も重要な視点であることから結果責任を迫る形の公表は必要である。	
11	各世代から要望を調査して、取りまとめている点は良く、観光、環境保全、休息、エンタメなどオールラウンダーの姿勢であると見受けられた。開設序盤はこれで良いと思うが、開設して2～3年後に再度検証し、「塩漬け」施設になっていないかの検討は必要である。	ご意見のとおり、施設を作って終わりではなく、その施設が継続して安定経営を続けていくことが重要であると考えており、運営事業者の選定においては、モニタリング体制も含めて検討してまいります。
<b>【第1章 計画策定の背景と目的に対するご意見】 P1</b>		
12 P1	「食を中心とするサービス・・・」とあるが、カフェやレストラン、フードコートがメインになっており、「食しかない道の駅荒尾」となってしまう、「誰もが生き生きと過ごすことで【しあわせ】を感じることができる場の創出を目指すとする文章と合致する具体的展開はなされていない。	道の駅あらお(仮称)は食を通して幸せと元気を創造することをテーマとしており、食をメインとした様々なサービスの提供について検討しております。 なお、ご指摘にある「誰もが生き生きと過ごすことで【しあわせ】を感じることができる場の創出については、P23 表内の交流機能として「市民の活躍・生きがいの場・コミュニティ醸成の場」を追記し、また、P26 表内の施設テーマの項目にも追記しました。
13 P2	「子どもからお年寄りまですべての人々が・・・」とあるが、P2以降の実際の展開は、20～30代の女性に偏重するあまりに前述の言葉の展開が極めて希薄になっている。全世代、老若男女が使えるように再検討すべきである。	道の駅あらお(仮称)の想定メインターゲットとして20～30代ファミリー層及び60代シニア層をメインターゲットとして想定しています(P21)。また、あくまでもメインターゲットとして想定しており、その他の世代を排除するものではありません。
14 P2	ウェルネス拠点への訪問のメインターゲットが「20-30代の女性(特に子育て世代)」、「このようなウェルネス拠点がある荒尾市に移住したい・住みたい」と思う人を増やすとあるが、 現在荒尾市内または近隣自治体に居住を構えていない人/外部から来る人にとっては、当該ウェルネス拠点の整備が理想的な形で行われたとしてもなお、メインターゲットとする客層が「移住・定住」するまでにはハードルがあるという印象である。最終目標(人を呼び込み、移住・定住を図る)の設定はそのままに、「訪問(または、いわゆる観光)」と「移住」の間の、中間的なマイルストーンを具体的に設定するのも一案ではないか。特に、コロナ禍の今後の状況が見通しづらい状況を鑑みると、「短期・中期ステイ」や「テレワー	道の駅では、荒尾市へ移住したい、住みたいと思える情報の発信、体験プログラムの提供、施設の整備等を行っていきたいと考えております。 また、ウェルネス拠点全体の事業推進や保健福祉子育て支援施設の整備と併せて、いただいたご意見を参考にさせていただきます。

	クやワーケーションなどにも利用できる施設や研修拠点」、「滞在することによりリフレッシュしながら仕事へとつながるインスピレーションが得られる、そのような人と交流できる」など、これから主流となると予想される新たなライフスタイルやニーズへ寄与する要素をさらに勘案していただければ、より魅力ある拠点となるのでは、と考える。	
【第2章 「道の駅」整備の基本的な考え方】P2～22		
15 P2	道の駅等の施設は、13-1号地（現整備検討街区の南側の区画）に建設すべきである。道の駅と馬事複合施設との間に13-1の土地があり、分断されているため連携性が全くない。	道の駅の配置については、周辺施設との機能連携や自然との調和、利便性等を総合的に勘案し、整備検討街区として設定しております。
16 P6	アンケートでは、あれば嬉しい施設の筆頭に「広い公園（イベント広場）」があげられているが、実際の展開は極めて狭い「広場」となっている。	9街区（現整備検討街区の北側の区画）に芝生広場の整備を予定しており、また、更に北側に公園の整備も検討しております。地区全体に係るご意見としてお伺いします。
17 P6	アンケートでは、あれば嬉しい施設として温浴施設、展望デッキがあるが、わざわざ別々に箱モノをつくるのではなく、一体化した、四山坑を模した「展望潮湯と、展望デッキ」等のシンボルタワーを提案している。	温浴施設については、民間事業者の誘致を計画しておりますので、いただいた意見は参考にさせていただきます。
18 P7	農産物の課題認識は良いが、今後にかけて解消されることは極めて少ないと思われる、開業時期までの期間を考慮すれば実現性の可能性は低いため、他の地域からの調達商品のウェイトが高くなり、道の駅という本来の計画とは乖離することが現実的な問題となり得る。	ご指摘のとおり、数年後に本市の農業生産が劇的に改善することは難しいものの、市内調達率を高めるための取組や事業を展開していくとともに、不足する部分についてのみ、有明アライアンスや他道の駅との連携によって商品調達してまいりたいと考えております。
19 P8	既存の会社や類似店舗の存在と実体からすれば外部環境からくる影響は大であり、集客量と伴に収益確保面においても良好に維持できる可能性は低く負ける要素が高いと考える。併せて、広域的顧客を誘客できるかということと、その実践力が担保できるかという問題も存在する。	スーパー等の経営者や道の駅の駅長等にヒアリングを行ったところ、通常使いのスーパーやディスカウントストアと、道の駅の利用者では、客層及び買い物をする目的が違うことから、競合のリスクは少ないという意見が多くを占めていました。また、広域からの集客については、目玉となる商品を置き、それを発信して行くことが重要であるという意見が多くありました。今後、運営事業者を選定するに当たり、そのようなノウハウを持った事業者を見つけることが必要であると考えています。
20 P15	アライアンスという考えは手法論理としては望ましいと思えるが、実質競争環境下にある事業会社通しが取組むという実行性について、確実性の観点から担保できる保証は困難であると推測する。まして、類似商品を取り扱える事業者は既に存在するものであり、顧客となる人々の購買意識からくる選別ということも含めると優位性を確保することの可能性は低いと考えられる。アライアンスを組むこ	道の駅と直売所の違いは連携（道の駅駅長会、共同商品の開発など）であり、道の駅第3ステージにおいても、道の駅同士の連携が打ち出されているところです。また、有明海沿岸の道の駅駅長等にヒアリングを行った結果、大半が連携することに前向きであり、様々な可能性が考えられるという結果を得ました。しかし、ご指摘のとおり、実現するまでには、様々な問題があることも認識しておりますの

	と自体が、逆効果となる可能性は避けられない。また、商品の相互調達を完結できるノウハウが形成されるのは相当な期間を有することは明白であり、ビジネススタイルに応じた商品調達方式を構築するには時期的側面を考慮すれば実行可能性上の問題は残る。	で、それらの解決策を探りながら進めてまいります。
21 P18	ニューノーマルに対応した「食」とあるが、主体は働き方改革、リモートワーク等に関連するものであり、荒尾市では最近ではリモートワークを行っている人は極めて限られるため、荒尾市ではニューノーマルと食の関連性は極めて低い。	ニューノーマルに対応した食としては、免疫力をアップするような食の提供や、安全・安心に配慮した食材の提供などが考えられ、地域性に関わらず需要は高いと考えております。
22 P18	「ゲートウェイ」型とあるが、ゲートウェイ型における主力の一つである観光拠点としてインバウンドを招く施策が見えてこない。	インバウンドについては、現在進めております観光振興計画において、別途検討しております。
23 P20	ライフスタイルや家族のかたちの多様化は、コロナを機にさらに加速化・表面化している状況のように見受けられる。ターゲットの「子育て世代」の想定イメージについても、「父母と子どものセット」のみでなく、そこに当てはまらないパターンや多様なイメージを想定することで、「行ってみたい」「関わってみたい」「この拠点到携わる方たちと共に何かをしてみたい」など、有形・無形のつながりを感じられる人が内外に増えるようになるのではないか(例えば、シングル家庭やLGBTIQのカップル、自身の子どもはいないor子どもは巣立ったがなんらかの形で次世代育成にかかわる意思のある人、などの様々な立場の人も「子育て世代」の想定モデルに含めて可視化することにより、現構想からは取りこぼされているように見える層の潜在需要を取り込む可能性が高まるのでは)。 現在の構想内において、とても若い「子ども」(またはその親)か、現役を退いた「高齢者」についてはよくイメージできるが、その中間に位置する世代の「顔」をより具体的にイメージし、ブリッジとなり得る関係者を増やす要素を盛り込む、などが考えられるのではないか。	道の駅あらお(仮称)の想定メインターゲットとして20~30代ファミリー層及び60代シニア層をメインターゲットとして想定しています(P21)が、その中間に位置する世代につきましても、幅広くこの道の駅に来ていただく、関わっていただきたいと考えておりますので、いただいたご意見を参考にさせていただきます。
<b>【第3章 導入機能・施設】 P23~38</b>		
24 P23	物販のショップの文字だけでは、何をメインとするのか抽象的すぎて具体的内容が全く示されていない。例えば「ウェルネス拠点拠点での活動を支えるショップ」は理解できず具体性に欠ける。	P24表内 施設テーマの右欄の「特色」、さらに右欄の「魅力づくりの方向性」に、具体的なアイデアを記載しております。 今後、設計業者や運営事業者を公募し選定する中で、基本計画に則った様々な提案がなされると考えており、それを受けて決定してまいります。
25	南関いきいき村のように全国から集めた	道の駅の生鮮食品の購入に期待することにお

P24	物産館	<p>いては、「地場産品の充実」に対するニーズが最も高い一方で「品揃えの多さ」にも一定のニーズがあることがわかりました (P12)。本市道の駅においても現状の農水産物の供給力の低さを補うために、商品開発や他道の駅との連携 (P15) などによって商品を充実させることが重要であると考えています。</p> <p>また、いただいたご意見については、道の駅の連携によるイベントなどで実施できると考えております。</p>
26 P24	荒尾の食材を使ったお昼のバイキングレストラン	<p>P12 のレストランへの期待においては、ご意見のとおり「ビュッフェ形式で色々な料理が手頃な価格で楽しめる」や「地元の食材を活用した少し高級な料理」におけるニーズがあるため、それらのニーズと運営事業者からの提案を踏まえて飲食施設の形態を決定してまいります。</p>
27 P26	全天候型の大屋根について、「交流から賑わい、新たなコミュニティを創出する場所」としているが、手段については記載されておらず、具体的展開に欠けている。大屋根広場は、マルシェには使えるが、祭りやイベント等には使えない。マルシェだけであれば、建屋の延伸だけでよいのではないか。	<p>マルシェとしての活用は一つの案として提案しております。</p> <p>具体的な活用については、運営事業者や利用者などの自由な発想で、様々にご活用していただきたいと考えております。</p> <p>また、大屋根広場についても、一つの案であり、今後、設計業者や運営事業者を公募し選定する中で、様々な提案を受けながら決定してまいります。</p>
28 P27	RV パークの設置。	<p>P28 の休憩施設において、RV パークの整備について記載しています。RV パークについては、新しい旅のスタイルに合った機能として必要であると考えています。</p>
29 P28	キャンプ場、BBQ 場の整備。	<p>キャンプ場、BBQ 場、温浴施設等については、南新地地区全体の方針として、民間誘致を検討しています。</p>
30 P28	温浴施設（スーパー銭湯的な）の整備。	
31 P31	飲食利用者数を N E X C O 基準から算出しているが、N E X C O は高速道路の P A 等を基準としてしていると考えられ、一般道の利用者数とは客層が異なっており、差異がある。年間利用者数の推計は、「高速道路の利用者」を想定したものであり、道の駅に適用することには疑問である。	<p>道の駅独自の基準がないため、他の道の駅の整備の際にも一般的に活用されている N E X C O の基準から算出しました。</p>
32 P34	南新地の大型車駐車台数は、これから見る限り、おそらく九州一であろう。389(501)号線の大型車混入率のうち、大型バスと大型貨物車の比率を 1:1 としたところや、立ち寄り率等の係数の採用値に、実情が合っていない。南新地前の 389(501)号線には、大型バスが走行しているところを殆ど見かけない。高速道路に適用する NEXCO 西の基準によっていることに齟齬が生じたのでは。	<p>今回は、事業性を判断するため最大限の試算をしております。</p> <p>事業者選定に際し、再度検討してまいります。</p>

33 P37	道の駅で100席もあるフードコートは縮小すべきである。	席数については、想定する来訪者数から算出したもので、飲食機能の内容や規模については、運営事業者や設計業者等からの提案を受け決定してまいります。
34 P37	カフェと言えば「コーヒー」であるが、市内には茶舗を営む方もおられる。多様性が要求される時代に合ってこの呼称はふさわしくない。	軽食や飲み物を提供する場所、交流の場として気軽に利用できるイメージが一般的であることから、カフェと表現しております。
35 P37	100人収容の会議室はあるが、農業、医療関連、ワンストップの市役所の窓口や農業・漁業の伝達関係等の情報伝達（ICT）のための管理及び通信、モニター機材の設置のための部屋等はどこにも見当たらない。	道の駅に、どのような公的機能（例えば市役所の窓口機能など）を整備するかについては、事業者選定までに決定してまいります。
【第4章 配置計画】P39～41		
36 P40	現計画における展望デッキに行くには、カフェのある階を通り、3階床面の屋上まで階段を上る必要があるが、障がい者、老人等には極めて不便である。台風でオープンデッキカフェの工作物が吹き飛ばす可能性もある。	P41の図については、簡略化したイメージであり、実際の設計については民間事業者からの提案を公募いたしますので、変更となることも想定しております。 2階以上の建物とする場合は、エレベーターの設置は必須であると考えており、展望デッキに工作物を設置する際には、自然災害等への対応も必要であると考えております。
37 P40	子育て支援センターの利用者がわざわざ距離の離れた道の駅の2Fカフェまで行くであろうか。	P47に記載するのとおり、道の駅と保健福祉子育て支援施設の連携強化を踏まえ、複合化についても検討してまいります。
38 P40	2Fカフェからは夕陽が一部で、海は死角となり全くみることができない。	P41の図については、簡略化したイメージであり、実際の設計については民間事業者からの提案を公募いたしますので、変更となることも想定しております。
39 P40	夕陽を眺めながら、多世代が憩う場所とあるが、夕陽が見えるのは展望デッキのオープンカフェのみで設定が構想と一致していない。夕陽に拘りすぎではないか。	夕陽は、南新地地区ウェルネス拠点基本構想のコンセプトワードであり、また、サウンディング等の意見においても、夕陽のポテンシャルは可能性があることと確認できたことから、集客の目玉になり得ると考えています。 夕陽の見せ方については、道の駅から直接見るだけでなく、遊歩道や堤防への誘導を促す役割も道の駅が担うことができると考えており、様々な場所で夕陽に照らされた景色を楽しんでもらいたいと考えております。
40 P40	構想図では、フードコートとレストランが併設されているが、高速道路のPAではこの形態の需要は高く成立するかもしれないが、道の駅ではあまり見かけない形態ではないか。また、フードコートでは、厨房も共有化、省エネに関する検討もなされていないようだ。	飲食機能については、レストラン、フードコート、カフェを想定していますが、事業性を判断するために最大限の機能を想定していますので、最終的には、設計業者や運営事業者からの提案を受け、決定することとしております。その際に、限られた面積と予算の中で、より効率的で魅力ある施設の提案があるものと想定しております。
41 P40	歩行車はもちろん、二輪車や自転車が駐車場にアクセスするには沿岸道路が壁になるので道路下通路が必要である。一般	国道からは、南新地内に整備された道路を通してアクセス可能となっております。



	道利用車にも沿岸道に上らずともアクセスできるように	
42 P40	駐車場はあるが、バス、タクシー等の乗降場はどこにあるのか示されていない。MaaSはどうなっているのか。	計画に記載するモビリティステーション(P26,41,42)がその役割を担うと想定しております。
43 P40	展望デッキ11.5mから海が見える計画になっているのに、連絡ブリッジ不要ではないか。「夕陽が差別化のポイント」に対する検討なのか。そうであれば、堤防から見える有明海は「夕陽百選や渚100選」にも選ばれていない。現在、堤防から海を見ている人は皆無に近い。連絡ブリッジが必要であれば、堤防に階段かスロープ(障がい者等配慮)をコンクリートで作れば、堤防にアクセス出来るので十分ではないか。展望デッキに行くエレベータ等は設置されていないようなので、障がい者等は展望デッキに行くことさえ困難になる。	P41のドローンの写真を、9mからの写真に差し替えました。 なお、P41の図については、簡略化したイメージであり、実際の設計については民間事業者からの提案を公募いたしますので、変更となることも想定しております。 連絡ブリッジについても、必ず作る事が決定しているものではありません。また、2階以上の建築となる場合は、エレベーター等の設置は必須であると考えております。
44 P40	ショップ等の施設の階高は、各5.3m、天井高は4.8m程度と推定され、2Fのショップ、カフェは天井高4.3mとなり、この階高5.3mは異様に高すぎないか。通常の階高は3.6~4mであるから展望デッキから「海や夕陽を見るためにだけ」で階高を高くしているとしたら、建設費の無駄ではないか。また、3階の屋上には、太陽光発電(ZEB利用目的)や、屋上栽培の究極の地産地消の「オーガニックサイエンス農業」を展開し、道の駅の差別化、特徴を全国にアピール出来るのではないか。	P41のドローンの写真を、9mからの写真に差し替えました。 夕陽を見るために階高を上げていることはありませんが、来訪者に夕陽を見ていただくことは重要であると考えております。また、太陽光発電については、設置を検討しております。今後、設計業者や運営事業者を公募し選定する中で、基本計画に則った様々な提案がなされると考えておりますので、それを受け決定してまいります。
<b>【第5章 事業計画】 P42~48</b>		
45 P45	計画書内の事業収支は、全ての条件(マーケット・事業手法など)を満たした想定した数値であり、これらの数値が確保できることは事実上困難と考えられ、計画書の有用性を担保するためのパフォーマンスではないか。	計画書における収支シミュレーションについては、P46に記載するとおり、現時点では、他道の駅の事例等諸条件を整理し、試算したものです。
46 P46	事業手法について、民活資金を利用する場合は、事業会社の市場における位置付・競争力の観点から優位性・信用力などを確保可能な事業会社が望ましいという現実的な問題があり且つ重要性を秘めている。この点を踏まえ参入会社は限定的になることになることを想定しておく必要がある。事業会社として参入判断材料は、投資効果が抛出され且つ魅力あるものになるかが重要な視点であることを踏まえて、市当局は事実認識を持って現実的な対処を図るべきと考え、このような顕在的問題は残るであろう	ご指摘とおりと認識しており、基本計画を策定するにあたっては、公募型のサウンディング型市場調査を行い、8社の参加を得ました。その中で民間活力の活用について様々な意見や提案等をいただき、現時点では、いずれの事業手法についても可能性はあると評価したところです。



