

## 令和元年度山口県公共事業評価委員会（第4回）審議概要

日時：令和元年9月2日（月）

場所：県庁4階 共用第4会議室

出席委員：進士委員長、浦上委員、小谷委員、塩田委員、関根委員、伊達委員、深田委員、船崎委員、三輪委員

### 議事概要

#### ◆平成30年度 山口県公共事業評価委員会 意見への対応について

##### ○道路事業

##### ＜意見内容＞

「道路事業の効果について、線形不良や狭隘な箇所の解消等による時間短縮に加え、物流の円滑化による経済的な効果など、県民の理解がより深まるよう、わかりやすい説明を行っていく必要がある。」

##### ＜対応＞

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

##### ＜審議＞

委員)

意見なし。

#### ◆説明及び審議

##### ① 一般国道491号 下小月バイパス 道路改築事業(番号 2-1)山口県事業【再評価】

##### ＜事業説明及び審議＞

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

委員)

下小月バイパスの事業効果として、移動時間が11分短縮されるということで、現道に渋滞箇所が4箇所あるということであるが、現時点渋滞している車はどこに向かっている車なのか。小野田、宇部方面に向かう車両は、現状通り国道2号を通るため、バイパスの影響はあまりないと思っているが、下小月バイパスができたとしても、小月駅周辺は変わらず混雑するのではないか。

県)

小月ICや、それより北側の旧菊川町、旧豊田町、長門市方面と、才川交差点や長府方面の市街地を結ぶ交通が多いと考えており、それらの交通が下小月バイパスを通るルートに転換すると考えている。小野田方面の車両については、あまり影響はないと考えている。

委員)

仮にバイパスができて、交通が転換するとはいえ、小月駅周辺は変わらず渋滞するのではないか。

県)

現道周辺で留まる車両も一定数あるため、全く渋滞がなくなるわけではないが、北部と市街地間を通過する交通については、バイパスルートへ転換し、現道をほとんど通らなくなるのではと思っており、交通集中が緩和され、渋滞も緩和されると考えている。

**委員)**

時間短縮効果が11分という具体的な数値が出ているが、どのようなシミュレーションで算出した値なのか。

**県)**

平成27年度に道路交通センサスという全国的な交通量調査を実施している。その際に、現在の道路の平均速度等を計測しており、市街地と小月IC付近を結ぶ現道の速度が分かるため、現道の所要時間はその値から算出している。また、未完成の下小月バイパスを通るルートについては、設計速度を用いて算出している。

**委員)**

交通量調査は、このバイパスができた後も定期的に行われるのか。

**県)**

道路交通センサスという全国的な交通量調査について、現在のところ5年に1回実施している。全国的な話となるため、なんとも言えないが、引き続き5年に1回は調査を行い、新しくできた道路のポイントを追加して実施していくようになると考えている。

**委員)**

現国道491号以外に、小月駅周辺と小月ICを結ぶ細かい脇道等があるのか。

**県)**

ある。

**委員)**

さらなる交通網を整備していく中で、よりたくさんの車両を通過させなければならないため、現道を通すよりは、国道2号を経由し、新しいバイパスを通した方が良いということであると思うが、状況としては良く分かる。

用地の進捗率が88%で、残り12%ということだが、用地買収はもっと早く完了できないのか。

**県)**

用地の残り12%について、小島交差点より北側の住居が立ち並ぶ区間の用地補償となっており、住居の移転を伴うため、単年度あたりの事業費が掛かることから、工事の進捗にあわせて少しずつ進めているところであり、少し時間を要している。現在、小島交差点より南側区間の工事を進めているところであり、北側区間の用地取得に時間を要していることが、事業の最終的な完成年度に影響を与えることはないと考えている。

**委員)**

下小月バイパスと国道2号線はT字交差点になると思うが、信号交差点となるのか、立体的な交差となるのか。

**県)**

完成年度が近づく段階で、交通管理者との最終的な調整も必要となるため、現在の計画が変更となる場合もあるが、現在は信号交差点になると考えている。

**委員)**

国道2号は片側2車線で、下小月バイパスは片側1車線であるが、国道2号と下小月バイパスの交差点部は、国道2号も片側1車線(1車線左折車線、1車直進車線)になるのか。

**県)**

完全な平面交差点となるため、国道2号の下関方面から下小月バイパスへの流入について、常時左折可とはならず、信号制御となり、国道2号は1車線が直進、左折車線、もう1車線が直進車線となると考えている。また、国道2号の小野田方面からの流入については、右折レーンを設置する予定となって

おり、国道 2 号が渋滞しないような対策は考えている。

**委員)**

環境への配慮として、仮囲いや防音シートを設置するのとのことであるが、具体的にどのくらいの効果があるのか。シート等を設置したとしても、上部は開放されているため、汚濁防止膜等とは異なり、完全に囲っているわけではないので、どのような効果を見込んで設置するのか。

**県)**

完全に音を遮断したり、埃を遮断したりすることは難しいと考えている。土木工事は土をさわる、地面をいじる工事が基本であり、重機の騒音や砂埃が発生するため、これらが直接民家や工場へ影響しないように、仮囲いや防音シートを設置することで、少しでも軽減したいと考えている。

**委員)**

仮囲い等の設置高さはどのくらいなのか。防塵シートは防音シートと同じようなものか。

**県)**

今のところ、防音と防塵を兼ねた仮囲いを設置したいと思っている。高さ的には 2~3m を考えている。

**委員)**

事業期間の変化理由の工程表について、橋梁部の施工期間が当初は 5 年で、変更後は 8 年となっている。当初計画どおり 5 年で施工ができれば、事業完成期間がもう少し早まるのではと思うが、やはりこのくらいはかかるのか。

**県)**

鉄道管理者との協議を進めていく中で、下部工の設置位置や詳細な架設工法等を検討した結果として、このくらいの期間を要することとなっている。

**委員)**

1 年でも早く、少しでも早く開通し、事業効果が発現できるようにして欲しい。

**県)**

努力する。

**委員)**

交通事故減少便益について、交通事故が解消されることによる社会的な便益であると思うが、具体的にどのくらい事故が減少するのか。

**県)**

交通事故減少便益について、算出している数値は、どのくらい事故が減少するというようなものから算出しているものではなく、道路で交通事故が一番懸念される箇所は交差点部であるが、交差点数の多い現道から、交差点の少ないバイパス道路へどのくらい交通が転換するかという数値をもって算出しているものであるため、どのくらい事故が減少するかという数値を示すのは難しい。

## ② 主要県道 岩国玖珂線 道路改築事業(番号 2-2)山口県事業【再評価】

＜事業説明及び審議＞

**県)**

配布資料(パワーポイント)により説明。

**委員)**

自動車専用道路や高速道路では問題は無いが、一般道であれば車道と歩道が併設する形になる。車道と歩道を併設する場合において、歩行者の命の安全を確保するために道路構造令の中でどのように定められているか。

県)

道路構造令のなかでは車道と歩道は物理的に分離することが望ましいと書かれている。

委員)

ものすごく簡潔に書かれている。歩行者を巻き込む事故が頻繁に起きている。整備が進むことで開放的になっているが、歩行者はどのようにして身を守るべきか。今の計画では守る物は縁石しか無い状態である。国道ではガードパイプが設置している所もある。交差点近辺、子どもが渡るような横断歩道などにおいて、物理的に強制的にぶつかってこないような構造にするべきと考えており、道路構造令に記載してあるべきと考えている。

県)

道路を構築していくうえで、道路構造令に従っていく。未就学児の事故を受けて、6月に通知文が来ており、9月末までに緊急点検を実施し、対策案を練ることとしている。今後対策案を検討していくが、道路管理者が、対策が必要と判断した箇所において対策を実施することとしている。

車両用の防護柵などは、急なカーブ等の車両が逸脱しやすい箇所など、設置基準に基づいて県内でも設置をしているところである。今回の緊急点検で対策箇所が洗い出されるので、その結果を基に歩行者の安全対策については実施していきたい。

委員)

要望としての話だったと思う。現状、両端がつながっていないから車はほとんど通っていないことでよいか。

県)

供用開始している区間は市道から上久原藤生停車場線である。国道437号から市道の間については、大型車が誤進入することを防ぐために供用をしていない。

委員)

欽明路側がつながるタイミングで全線供用開始を考えているのか。

県)

そのとおりである。

委員)

JRと県で施工の分担をするという話であったが、分担する箇所が変わるのであれば事業費が変わるのではないか。また、4分しか時間短縮しない中で経済、産業の発展とは何が考えられるのか。緊急医療の話であれば、少しでも時間短縮することが大事である事はわかる。

県)

橋梁形式を変えている訳では無く、設備が大きく変わることで無いので事業費はそのままと考えている。

委員)

JRにお金を払う形で良いか。

県)

そのとおりである。4分の短縮についてだが、瀬田工業団地から岩国市街地方面への移動を考えており、少しでも移動時間が短縮することが経済、産業の発展へつながると考えている。

委員)

新しいバイパスと言っているが、岩国側からも周南側からも迂回しているため、抜け道になるのだろうか。どういう利用を想定しているのかがわからない。バイパスが出来ることによる交通の流れがどのように変化するかわからない。国道2号の交通量はどのくらいになるのか。

県)

瀬田工業団地から岩国市街に抜ける人、玖珂町、周東町の中に入る人、または玖珂町、周東町にとどまる人を想定している。交通の流れについて、国道2号の推計結果は、整備しない状態が多いところで3万台、整備した状態が2万6千台である。他の箇所からの流入もあるので単純な減とはならない。

委員)

八幡下の交差点はどの方面が混んでいるか。

県)

国道437号は南から北の方向が、国道2号は東西両方向が混んでいる状態である。南側からの進入が減ることから渋滞緩和が期待される。

### ③ 主要地方道防府環状線 道路改築事業(番号2-3)山口県事業【再評価】

#### <事業説明及び審議>

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

委員)

自転車歩行者道の幅員が4.5mであり非常に広い。配布資料9ページの改良されている区間もこのように出来ているのか。

県)

供用開始されているところも4.5mの自転車歩行者道となっている。

委員)

車道との境界はこの事業でも歩車道境界ブロックだけなのか。歩道をあげたりしていないのか。

県)

供用開始されたところも基本的には歩車道境界ブロックである。部分的には植栽で幅をとっている箇所もある。

委員)

残事業の区間がわずかなので、今更やめることはないと思っている。

委員)

元々細い道が川沿いにある。供用開始された道路があるところについて、以前、見せて頂いた時、小学校があって安全面に気を付けるために広い歩道をつけると聞いている。横断歩道などの安全面はどうなっているのか。配慮してあるのか。

県)

道路事業を進めている600m間は、通学路で利用されるかは決定されていない。市道については、歩道もなく狭いため、こちらを利用されるのではないかと聞いている。横断歩道の位置などは、改めて学校や警察など関係者と協議していくようになる。

委員)

先日も車で走って見たが、快適に走れた。次につながると思う。市街地が混むため、ここを抜けるだけで違うと思う。

委員)

期待しているので早く進めてほしい。

県)

努力する。

#### ④ 主要地方道光柳井線 道路改築事業(番号 2-4)山口県事業【再評価】

##### <事業説明及び審議>

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

委員)

護岸工の高さとH.H.W.L(計画高潮位)の関係は問題ないのか。

工事用道路の路面の高さとH.H.W.L(計画高潮位)の関係は問題ないのか。

県)

H.H.W.L(計画高潮位)よりも工事用道路の路面の方が少し高くなっている。

委員)

完成した道路の高さは問題ないのか。

県)

護岸の上にパラペット(コンクリート擁壁)が出来て、道路を守るようになる。

パラペットの天端はH.H.W.L(計画高潮位)よりも高く、余裕高まで考慮した高さに設定しているので、完成した道路は問題ない。

委員)

工事用道路は土砂を投入してその後撤去することになるが環境への対策はどうか。

県)

施工中は濁水対策として汚濁防止膜等により周辺への流出を防ぐ。

材料は石材であり、撤去後は、護岸の裏込材として利用していく予定であり、環境への影響が小さくならないかと考えている。

委員)

配布資料 19 ページの図面に示してある矢印は何か。

県)

矢印は護岸を作る時の施工する方向を示しており、緑で工事用道路と記載しているところは工事用道路から施工し、それ以外は海から施工を行う、陸上施工(西側から片押し施工)と記載しているところは現道と新設道路との間を埋めた部分を利用して施工する。そういう意味の矢印である。

委員)

社会経済情勢の変化の説明で、港湾の内容について、石炭を多く輸入するからそれに伴う交通量も増えるということか。

県)

石炭が多く集まる場所なので少しは影響がある、全部が全部ではないがこの付近の交通も考えられるのでそれを期待して書いた。

委員)

石炭を陸路で多く運ぶイメージがなかったので聞いた。これに伴い港湾自体の設備が整い、別の用途で使われることが想定されるイメージもあるということか。

県)

そういうことも期待している。

委員)

混雑度については、平成27年度のデータで書かれているが、平成30年に徳山下松港が特定貨物輸入拠点港湾に指定されて、次の交通センサスの調査時には増えているということか。

県)

混雑度があがるかどうかはわからないが、事業が始まる前も始まった後も国道188号の光駅の南側付近が混雑しているので、それをこの事業で解消したい。

委員)

場所がよくわからない。以前崩れて電車が走れなくなったエリアがあるが、あのエリアの近くの海岸沿いに出来るのか。

県)

崩れたところよりも光市寄り、東側になる。

委員)

よくわからない。下松から笠戸の近くを通り、下を抜ける国道188号と高架をつたって徳山からいく国道2号がある。あの位置関係でいくとランプの位置、ONランプOFFランプの位置関係のイメージがわからない。現地もまだ工事をしていないのでイメージがわからない。

県)

国道188号と国道2号の交差点よりも東で、流域下水道の建物よりも少し東に行ったところでとりつく。山側にあるJRを越えて光駅の北側に大きな団地があるが、その団地から直接国道に降りられるようになる。

委員)

理解できた。それはすごくよくなると思われる。あそこも現道は大変な場所である。

委員)

混雑度という言葉がでてきたが、渋滞と混雑は違うのか。定義を知りたい。

県)

混雑度とは、その道路の交通量と道路の幅員等からどのぐらい車を通せるか決まっている容量があるが、それを比で表したのが混雑度である。混雑度を算出するときの交通量は5年に1回の全国の交通センサスの交通量とその時の道路の形、幅員から算出される交通容量であり、5年に1回算出している。

主要渋滞箇所はポイントで算出しており、混雑度とは似ているが違うものである。

混雑度は1.0を超えると少し混んでいる、1.5を超えるとかなり混んでいる、混雑の目安になる指標である。

委員)

水深が浅くて海上の作業ができないとのことであるが、工事が始まる前に浅いか深いか事前に調査はしないのか。山を掘っていたら何かでてきたというのは今まで何度かあったが、この水深が浅いという理由を聞くのは初めて。事前にどの程度調査して工事の施工方法を決めているのか。

県)

新規で事業を始める際は現地での詳細な測量ではなく、航測図や文献などの資料から周辺の地形を把握して計画を立てている。事業化した後に実際に現地において、詳細な測量をしていく中で全体ではないが、部分的に当初わからなかった水深が浅い箇所がわかった。

航測図の精度が高くなればこのようなこともなくなるが、今回は完全に把握しきれなかった。実際に現地で測量した結果、今回このような変更をしている。

委員)

光柳井線の再評価の実施要件は変化、実際に変化があったとの説明があった。防府環状線の実施要件にも変化と書いてあり、要件を変化とするときはどうやって決めているのか。岩国玖珂線は再評価後5年となっている。岩国玖珂線も防府環状線も前回評価が平成26年で同じ年となっている。

県)

防府環状線については、事業期間が大きく変わったため変化としている。

再評価後5年との違いだが、再評価後5年は要綱で決まっており、5年に1回評価をしなければならない、それ以外は今回のような事業費が大きく変わる時や事業期間が大きく変わる時に、実施機関が再評価をするべきだと考えた時に変化という要件に当てはめて再評価を実施している。

委員)

岩国玖珂線も同様に期間が変わっている。岩国玖珂線と防府環状線は同じように期間が変わっており、書き間違いかもしれないが、どちらも前回評価は平成 26 年と書いてある。要件は同じではないかと思っただけだ。

県)

再評価後5年かもしくは変化とするかは、要綱上の順番で評価をやらなければならない再評価後5年を優先させて岩国玖珂線は再評価後5年としている。防府環状線は、新規事業評価後の1回目の再評価を 10 年でやることになっているが、その前に事業期間が大きく変わることがわかったので変化としている。

委員)

了解した。

#### ◆平成 30 年度 山口県公共事業評価委員会 意見への対応について

##### ○公営住宅整備事業

###### ＜意見内容＞

「公営住宅の整備にあたっては、住宅の整備だけではなく、公共交通の利便性等の住民ニーズに対応するため、計画段階から関係機関と調整を行っていく必要がある。」

###### ＜対応＞

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

###### ＜審議＞

委員)

昨年度、公共交通機関の利便性や買い物難民と言った問題について、どのように考えられているのかと話をした記憶がある。

バス等の利用が不便なところで、その地域の方々が買い物に行くとき、かなり遠く離れているといった問題についてどう考えられているのかと話をした。

県)

議論の中でも、公共交通機関や買い物の利便性の話があった。昨年審議いただいた、周南の旭ヶ丘県営住宅については、団地のすぐそばにバスの路線があり、それが維持されていた。そのことと、すぐ近くに周南市の区画整備事業で整備されたショッピングセンターがあり、問題がなかったということである。その他の団地については、県営住宅の整備については、利便性等を考えていかなければならない。そういった点が課題であるということは認識している。公共交通機関の事業者が路線を減らすか否かの判断を下すため、事業者の経営判断に対して県から打診はできないというところはある。商業施設についても同様である。入居者に住んでもらわないと事業の必要性にも問題がある。入居者の方の利便性が確保されないといけないとは認識している。県の方でできることは限られているが、市が中心となって事業者と調整できる場があるため、県として調整ができることは実施していきたい。商業施設についても、県営住宅の



利便性が確保されるよう可能な限り実施していきたい。

委員)

買い物難民は非常に難しい問題である。以前のような誰が住むのかという問題から、今は人口が減り、空き家も増えてきているという現状がある。どこまで整備をするのかという議論がいつもされている。

委員)

せっかくこのように団地形式で居住環境を集約させている。居住空間を立体的にし、人を集め、人が住めるような空間をつくっていくと思うが、やはり居住や働く場所の問題等もあると思う。居住にとって一番身近な行為としては買い物や食事といった、その辺の環境が整っているかということが重要なポイントではないかと思う。居住と交通が一体化されているということが、県民が官公庁に対し望んでいることだと思う。

県)

居住環境の中で、買い物ができないなどの問題は認識している。例えば旗岡団地は平地よりも高い所に立地しているため、その利便性を考慮して団地の中心部にバス停を整備し、団地の住民の要望に考慮した計画とさせていただいている。

団地の中には県営住宅の用地を提供して、幼稚園を整備していただいたり、店舗を整備して経営していただいたり、あるいは学習塾に提供したりしている。

建替においては、今回の審議対象団地ではないが、黒磯団地というところで、建替の中でバスの回転場を整備することにより、昔はなかったバス停を確保するといった取り組みも行っている。旗岡についても同様の取り組みが必要であると考えている。

回答の中にも記載しているが、今後どこを中心に建替えを行っていくのか、なんでも建替ではなく、団地の立地状況、団地の効率性、団地の需要等の3要件を総合的に勘案して、どこを優先的に建替えていくのかを考えながら、計画を進めていくようにしている。

今後、小規模な効率の悪い団地や立地環境が悪く利便性の良くない団地については建替をするかどうかについても後回しになるということで進めている。

建替をすると決めた団地については、最後の段落に書いてありますように公共交通機関や買い物場が確保されるように、可能な限り市町に働きかけを行っていく。

## ◆説明及び審議

### ⑤下松・旗岡団地 公営住宅整備事業(番号 2-20)山口県事業【再評価】

#### <事業説明及び審議>

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

委員)

旗岡団地の応募倍率は、新しい住宅の応募倍率と考えてよいか。あるいは、まだ残っている住宅の応募倍率か。

県)

新しい住宅の応募倍率である。空き家が出た際に募集したときの応募倍率である。

委員)

古い方は応募をしていないということか。

県)

建替事業をする際は、古い住宅には募集停止をかけ、入居がないようにしている。

委員)

新しいのになぜ出て行かれるのかわからない。

県)

県営住宅では定期的に一定の割合で退去される方がいる。理由の一つとしては、亡くなられて退去される場合である。

委員)

交通であるとか買い物であるとか利便性の話が出たと思うが、実際に入居されている方のニーズがどの程度あるのか知りたい。大抵の若い方は車を持っている。ところが高齢の方で足腰が不自由な方は、最近の傾向として宅配などで食料等を運んでもらうというサービスを利用されているケースもある。利用されている方のニーズがどの程度あるのかということ把握されて対応されているのか。バスの便を増やしたり、スーパーを作ったり、現実的に難しいと思うのでニーズの調査データなどがあれば知りたい。

県)

調査を実施した事例はない。

入居者のニーズの動向は、バリアフリーの観点からすると、申し込みをされるときエレベーター付きかどうかについては情報を提供しており、そのことを確認した上で申し込みをされる方がいらっしゃるといことは把握をしている。

委員)

バリアフリーという面からはクリアされている印象を受けた。バリアフリーというかわからないが、この旗岡団地はずいぶん起伏があるところではないか。例えば車いすを使われている方は建物から建物に移動することが難しいのではないか。経験上車いすを運転するとき、段差がなくても起伏があるときつい。そういう面でも、こういうところでのバリアフリーは難しいのではないか。

県)

7階建の住棟は、新築ではないが人気が高い。この場所のそばにバスの回転場がある。この住棟の一階部分に店舗が入っている。今はないが以前は診療所もあった。さらには隣にスーパーもあり、日常最低限の買い物もここでできるということで高齢者等からこの住棟が人気となっている。必要があればここをご希望されて空き待ちということもある。そこまで必要がないという方は、団地の上の方の新しい住居を希望される。応募される方が、自分の身体状況に合わせて応募していただいているのではないか。

委員)

これだけの戸数があると、災害が起こった時にエレベーターを活用しようと思っても難しい。避難の仕方について連携や検討、仕組みができているのか。

県)

防災関係であれば、7階58戸の横の集会所が建設当時から、旗岡周辺の方々に地域開放型の集会所として利用されている。また、この集会所は下松市が避難所として指定をしている。連合自治会においても、自治会の取り組みで防災等の啓発をなされていると聞いている。

委員)

今ここにある建替予定の5階建て住棟、5棟にはエレベーターがない。これをすべて6階建てのエレベーターありにすることでバリアフリー等もよくなると思う。建替予定の216戸を高層化し4棟ではだめなのか、という議論をされて5棟必要であるという風に計画されたのか。

県)

もっと棟数を減らして高層にすればよいとの話であるが、高さについては用途地域や日陰制限など満足することが難しい立地条件であり、困難である。

**委員)**

ここに住む人たちは車がある生活を基本にしていると思われる。若い人たちも車を持っており、我々団塊の世代は車を持つことによって生活するという考えがあったと思うが、そういう考え方が今後も続くかどうか不明である。高齢者になったら免許証をどうするのかという問題が出てくるが、このような立地環境でどのように対処していくか。また、車いすの人が台所で作業をしようとしたときに入れなかったため、台所をバリアフリー化することで介護がなくても生活できるようなことを考えていかななくてはいけない。

**県)**

建替前は年齢層が低かったが、現状は高齢化がかなり進んでいる。高齢の方の中には、運転免許証を手放され、公共交通機関を使って生活する人も増えている。旗岡団地では、バスの転回する場所が団地広場にある上、団地を一周するようにバスも走っているため、そのような方でも生活はできていると考えている。

台所の車いす使用に関しては、車いす使用での整備はしていないが、車いす利用者から要望があれば個別に対応をしている。

**委員)**

インターネット回線は整備されているのか。

**県)**

線が通せるように配管の整備は各住戸に行っている。入居者において利用希望があれば、通信事業者と話を直接してもらっている。

**委員)**

学校でコミュニケーションがとりづらい子どもたちが、e ラーニング等自宅でネットを利用することがあるので、安心した。情報弱者を作らないためにも必要と思われる。

**委員)**

配布資料9ページをチェックしてほしい。道路事業は地元からの強い要望により早期の開通が望まれているが、住宅事業において地元意見はどうか。

**県)**

特段の反対はない。地元からの要望もある。住んでいる人から古いので建替えてほしいという意見がある。

**委員)**

建替えることで家賃が上がるため嫌がる人もいるのではないかと。せっかく事業を進めていくのでそのあたりも考えておいてほしい。