

## 第2回鹿児島市多機能複合型スタジアム検討協議会

日時：令和5年10月18日（水）9時30分～11時30分

場所：SOHO鹿児島（鹿児島市役所みなと大通り別館6階）

### 会次第

- 1 開会
- 2 議事
  - (1) 事務局からの説明
  - (2) 意見交換
- 3 その他
- 4 閉会

### 意見概要

(J委員：専門家)

今回対面で初めて参加させて頂く。委員の皆様の積極的なご発言や地元鹿児島への思いを聞くことができ、勉強になったとともに、協議会の意義も認識していたところ。(前回発言した)北九州の状況を調べていただき感謝。スタジアムのご判断は最終的には地元の行政、住民の方々で決まるものだと認識しているが、エビデンスをそろえている進め方、鹿児島市の若い世代の意見を取り入れているところについて進め方として良いと考えている。鹿児島市での多機能複合型スタジアムを検討するにあたり、事務局に取って良い意見、悪い意見のそれぞれが関係者からこれからも出てくると思うが、事務局の皆様におかれては、エビデンスを揃えることを続けて頂きたい。たとえば、7ページの鹿児島ユナイテッドFCのホーム戦アンケートの中の、繁華街に立ち寄るか、というアンケート結果が、地域にも意義があるというエビデンスになっていると考える。今後もこういったエビデンスを揃えていただいてほしい。

また、Jリーグの今シーズンの試合は残り1か月ほどしかないが、北九州のスタジアム、街なかのスタジアムを訪れ、周辺エリアへの人流がどうなっているか、事務局の皆様の実例を見ていただきたい。

(会長)

エビデンスの積み上げというのは重要な要素。今後もぜひ積み上げてほしい。

(H委員：専門家)

先日鹿児島ユナイテッドFCのJ1ライセンスが交付されたと思うが、ユナイテッドFCは現在2位で、上がれるか上がれないかというところであり、スピード感が重要と考える。今後の計画等があれば教えてほしい。

(事務局)

スピード感をもってあたらないといけないというのは意識している。他方、北ふ頭に作るとなると港湾計画の改定等、一定の期間が必要とも認識している。報道では5年、但し書き等の経過措置も含め8年ほどの猶予があるだろうとは考えているが、クラブの方も調子が良く、上がっていくことを期待している。

いつまでにという期日を明確に申し上げることは難しいが、手続きをなるべく速やかにし、クラブとともに地域の活性化に取り組んでいきたい。

(B委員：関係団体)

10年という長い期間を報道等で目にすることが多い。間に合うかが心配。

(事務局)

県の議会でも10年という事例が出ており、我々としてもその点については関心を持っているところ。他方、鹿児島市はお願いをしていく立場であり、県からはオール鹿児島という大きな方向性の言葉もいただいたところ。スタジアムの実現性が高まってきた場合には、県やJリーグと十分に話し合いをしながら、その期間に間に合う形で整備を進めていかなければならない。

(K委員：学識経験)

稼働率の見直しの件で、60.3パーセントという数字はどのように見たらいいのか、この数字から見えてくるものは何なのか。また、学生さんのワークショップや各種調査で様々な意見が出たと思うが、鹿児島市が一番大切にしたい価値観というものは何なのか。何を大切にして今後検討していくか、軸がないと迷ってしまうと考える。軸となる部分について教えてほしい。

(事務局)

軸の部分について説明する。

中心市街地、街中に作りたいというのは、サッカー、ラグビーだけでなく様々な世代の人がそこに行きたくなる施設、みんなが楽しめるスタジアムということで考えている。

(事務局)

稼働率60パーセントという数字は他都市のスタジアムと比べ条件が様々あるため一義的には言えないが、達成しなければならない数字。他都市も工夫しながら満足度を高めるような取り組みを進めている。60パーセントという稼働率は達成できれば非常に良いと考えており、他都市の事例を見ても達成できる数字と考えている。

(会長)

前回の提案では42.2パーセント、今回の提案では60パーセントを超えているという部分で、多機能複合型という要素から様々な視点が加わって増加したと思うが、全国的なスタジアムの建設ラッシュの中で何か案件を教えてください。

(J委員：専門家)

スタジアム・アリーナの建設ラッシュが東京圏をはじめ全国各地で起きていることは事実。世の中に開示されているスタジアム・アリーナ計画は全国に80件ほど。Jリーグチームは50～60でありBリーグのホームアリーナ計画も80件の件数の中には含まれている。今、ブームになっているのはアリーナ計画の方。アリーナの方が多用途で、必要敷地面積もスタジアムよりは狭い。さらにBリーグは2026年の新リーグ開幕を目指してアリーナ要件も含む新リーグへの加盟ライセンス審査をクラブに対して行うということを表明している。

逆にサッカースタジアムの場合はバスケットのように2026年といった目標が区切られていないので、地域と膝を突き合わせてスタジアムを整備する意義などをじっくりと議論できるのではないかと。地域、行政、サッカーサポーター含め様々な関係者が整備に向けて一体的に議論をした案件はどこかという点、先ほども申し上げた事例だが北九州は一度研究いただきたい。試合が終わってどのような動線になっているか、まちなか事例として参考になると考える。

また、広島の実例も研究してよいのではと思う。日本で一番まちなかスタジアムは広島。広島も以前広島港エリアにスタジアムを作る案があり、最終的にはまちなかになったが、港湾関係者がスタジアムにどういう意見を示されたかは広島市に客観的にヒアリングしても良いかもしれない。「まちなか」「港湾関係者」という点で参考になる事例。

また、民間主導で進めていたスタジアム整備議論に、その後行政も入って議論が活発になっているのは秋田ではないか。秋田ではスタジアムとアリーナが同時進行で整備検討を進めており、参考になるかもしれない。

(会長)

地域との連携というキーワードも出てきたところ。B委員何かあるか。

(B委員：関係団体)

広島のスタジアムは注目していた事例。最終的にはサンフレッチェが「まちなかでないと使わない」、試算でもまちなかが経済効果が高いということで現行に落ち着いた。スタジアムの潮流として、外より中の方に入りつつあると考えている。スタジアムがただサッカーを見る場所だけでなく、街づくりや子供の教育等、大きな面で進んでいると考える。

K委員からもあったが、学生からでた意見、稼働率の件等、市民にどんどん公開されていけばうまくリンクして良いものになるのではないかと期待している。

(会長)

学生のワークショップについては一度会場に伺ったが、その際もこれで終わりではなく第2回、3回と継続していくべきと申し上げた。それぞれの世代から選出して、様々な意見を取り入れていくというのも良いのではないか。まちづくりという視点から見て、まちなかのほうが効果が高いだろうという意見もあったので、A委員お願いできるか。

(A委員：関係団体)

資料1の北ふ頭における交通量調査について。自衛艦の停泊で一般公開があつて交通量が多かったのではないかと思うが、突発的なイベントはイレギュラーであり、通常の土日の数字を提示していただく方がリアルな数字が出たのではないか。また、議論を進めていくにあたり、スタジアムは機能だけではないので、多機能型スタジアムということで議論をぶつけて、よりよいものにしようという考え方はわかるが、県・港湾関係者という関係者がいる中で、空き地から進めていく計画と違って10年でも難しいのではないかと個人的に思っている。

また、災害があつた時に橋1本だけでは安全面でも不安がある。また、港湾とスタジアムが一緒になるというのは非現実的な側面もあるのではないか。

多機能複合型スタジアムは行政だけでは難しいので民間の企業も入っていく必要がある。スタジアム運営ではなくスタジアム経営。官民学一体となって進めていってほしい。

また、何よりもまず場所の選定。県と市が連携しながらスピード感を持ち、いち早く場所の決定をしてほしい。

(C委員：関係団体)

港湾関係者が一番重要。港湾関係者との協議はどのあたりまで進んでいるか。また、デッキを作るというのは画期的で良い考えと思う。港湾関係と人流物流を分離する一助となる。

場所に関しては早期決定を。商工会議所としては様々なところが発展していくことが一番望ましい。人流物流が活性化し、経済効果が生まれ、鹿児島発展につながる。

港湾関係者と協議を継続し、進めてほしい。

(会長)

港湾関係者との協議について市の方で話せることがあるか。

(事務局)

港湾関係者とも色々話をしているところ。港湾関係者はこれでいいよとはなかなか言っ

てもらえない。ただ、可能性をお示しできているとは考えている。ゾーニングに乗せて、今後詳細を詰めていきたいと考えている。

(会長)

北ふ頭の配置案を示されたが、人流と物流の分離という観点からペDESTリアンデッキが新たに示されている。建築の専門家から何か意見があるか。

(K委員：学識経験)

港湾関係者との話が済んだという前提でお話しさせていただく。

建築計画設計の立場からして、視察等で感じたことであるが、観光資源としてのポテンシャルが非常に高い場所である。桜島が非常に近く、潮風・海風を感じられる。鹿児島市内で桜島を見ながらゆっくり散歩したり、食事したりできる場所が現状あまりない。何度か訪れたターミナルは、非常に重要な機能であることは間違いないが、多くの人が立地を享受できていないように感じており、立地を生かし切れていないと感じた。スタジアムを作ることによってポテンシャルを引き出す一助となる。

また、一番のポイントはバックスタンド。バックスタンドが桜島やクルーズ船に面している素晴らしい立地。異国への思い等も喚起されるのではないか。

アメリカを視察して、サンフランシスコやフロリダのシーフードレストラン、魚を購入して現地で楽しむ、現地で海風や潮風を感じながら食事をするというのは貴重な経験であった。同様の機能を北ふ頭でもできるという面で、土地は素晴らしいと思う。

バックスタンドについては、学生の意見も様々あったが、多目的ホールは無目的ホールとよく言われる。多機能だからよいというものではなく、多機能であるとすべてが中途半端に終わるといった危険性もある。(自分が携わった)ホールについては、一つのジャンルを設定し、ベストな段階を作ったうえで、ほかの機能でも転用できるようにすることが設計計画では重要。核となるシーンを決めて、そこから付随してできるものを探っていくということが重要。

(会長)

多機能複合型の進め方が非常に重要という考えもあったが、多機能複合型スタジアムのワークショップに参加したE委員いかがか。

(E委員：学生)

参加した学生の意見で多かったのが、エンターテインメントが少ない中での多機能複合型スタジアムは非常に重要で、是非作ってほしいという意見は多かった。また、スタジアムに行くまでのストリートで様々なエンターテインメントがあって、それがスタジアムと直結しているというのが大切なのではないかという意見もあった。

デッキから歩いてスタジアムに向かうという形を作る中で、スタジアムだけではなく、天文館や中央駅のまちづくりも非常に重要という考えを持った。

また、個人的な質問で、港湾関係者の同意が得られていないことについて、どのような点で得られていないのか。

(事務局)

上屋の配置等を詰めていく中で、エビデンスが存在していない中、話し合いをしながら詰めていかなければいけない状況。まずは手順を踏んで様々な方のご意見をいただきながら、設計会社を入れる等、熟度を高める作業を進めていきたい。

具体的にどこが、という質問は非常に説明が難しい。ご理解いただきたい。

(会長)

スタジアムの教育的側面というキーワードが出てきたが、H委員からもシンボリックな場所になるといいというご意見もあった。H委員何かあるか。

(H委員：学識経験)

まずは前回の会議で申し上げたデータについてご準備いただき感謝。すべてが変数で曖昧だと議論も深まらないため、具体的に議論していく材料がそろってきている印象。データの感想だが、港湾関係者の明確なポイントが捉えづらいところではあるが、人流物流のことだと推測すると、時間帯ですみわけが可能なのではないかという印象を持った。また、ペDESTリアンデッキについては、歩いて楽しめるまちづくりという考え方が、都心化してきている鹿児島にとって軸になりえるポイントであると考えている。

交通系ではエコシステム論というものがあるが、健康上の生涯教育、生涯スポーツとしても、歩けるまちづくりという考え方が非常に重要。排気ガスを出さない、歩けるところを増やす、交通渋滞を何とかしなければならないという点が鹿児島は少し弱かったが、ペDESTリアンデッキはその観点からも、ウォーキングやジョギングなどのスポーツ的なツールとしても使えると良いと考える。

またアンケートをみると、コンビニ、カフェ等があれば利用する人も喜ぶと思う。視察の際に、公共性が高く絶景なのに利用されていないことがもったいないと感じた。生活航路自体を眺めることも観光資源にしながら、コンビニやカフェがあれば、人が普段から通いやすい場所なり、お店も定着し、航路利用者とウィンウィンにならないだろうかと感じた。

多機能については、チームラボのようにデジタル博物館のような企画やライブ・コンサートをしたり、姉妹都市とサッカーやラグビーの交流試合や野外劇場を組んだり、夢も広がる。異なる催しでも利用しやすい効率的な構造の建物になればよい。

教育委員会とクラブが提携し、様々な取り組みを行っていると思うが、学校の教育機能とも結びつく拠点になると思うと、そういった取り組みがやりやすいところになると良い。

ご提案として、学生の皆さんのワークショップの案と同様、可視化したら伝わりやすいので、スタジアムに人々が賑わって、生活航路もキープされて、という絵を、多くの方に PR するためにも可視化、グラフィック化をしてみたらどうか。

実際の案に学生のアイデアも埋め込んで絵を用いていけばスピード感を持って進める一助になるのではないかと。

スタジアムは鹿児島市をどうしていくか、コンパクトシティの在り方につながる重要な起点となる。多くの方がまちづくりとして協力してまとまって進んでいけたらよい。

(会長)

教育的側面の話もあった。ユナイテッドもクラブとして、教育的な価値の創出の活動をされている。行政とユナイテッドとコミットして行ってほしい。

ペDESTリアンデッキ、家族連れで歩ける歩道についてL委員からも前回の意見があったが、何かあれば。

(L委員：関係団体)

鹿児島青年会議所で街づくりを行っているが、学生の意見を取り込んで進めていることに共感する。今後進むにあたって未来に残るよう、何らかの形で案が取り入れられるといい。夢やわくわく感を残したい一方、予算面等でもどのようなラインが現実的なのか気になるところ。

ペDESTリアンデッキや上屋の移設等、当初想定していた設備にかかる面というのは、当初と比べて共存することによってどう増えるのか。変わらないのか。想定として教えてほしい。

(会長)

市が提案した配置案は共存の方向であったが、費用面ではどのように考えているのか。

(事務局)

現段階では概算で出しているわけではないためお答えは難しいが、増える方向になると考えている。

スペックは同じようなものを想定しているが、複合施設やペDESTリアンデッキは以前から想定していたが、上屋やターミナルの移設、地盤の関係等も鑑み、上に行くのではないかと考えている。

(F委員：学生)

大学で地理学のゼミに所属しており、金生町から本港区エリアに歩いたときに感じたことをお伝えしたい。市街地から徒歩での移動について、最初は大変だろうと考えていたが、

特に苦に感じた部分はなかった。振り返ると、教員の話聞きながら、桜島を眺めながらであったためあつという間だった。

徒歩の移動は観光客にとって、風景を楽しむことであり移動手段そのものが楽しむポイントであるとする。他方、市内在住の方にとっては、車社会で歩くことに慣れていなかったり、見慣れている景色ということがあり、市内の人にも利用してもらえるスタジアムになるためには、北ふ頭までの道のりも飽きさせない工夫が必要。スタジアムまでの道中の活性化や、スタジアムで行うイベントを歩いてでも参加したいと思える魅力的なものにすることが重要。

北ふ頭は錦江湾の絶景やイルカ水路、歴史、砲台跡等、鹿児島市の自然や歴史が一つの場所に残っている素晴らしい場所。現在あまり活用されていないのがもったいないので、博物館的な要素を機能の中に加えても良いのでは。

ドルフィンポートは観光客向けの施設であった一方で、市内の方も楽しめるよう、足湯やイルミネーション、雑貨店等があった。今回検討するスタジアムも市内の人も楽しめるよう、すでに鹿児島市に存在しているものに関わりを持って、皆が楽しめるようなスタジアムになると良い。

気になった点として、北ふ頭には周りにマンションが多い。さらに渋滞の悪化や応援に伴う騒音の面等、周辺住民への配慮はどのように考えられているのか。

#### (事務局)

騒音については、設計会社と話をするうえで、スタジアムに一体感を出すために音というのは非常に重要な要素と聞いている。スタジアムの中だけで反響させることができるのか、技術的に工夫しながら計画が進められている。周辺環境の影響をいかに軽減していくかを考えながら様々なスタジアムが設計されている状況にある。

#### (D委員：学生)

ワークショップには参加できなかったが、分かりやすい絵として示されておりとても良いと思った。ポジティブに言ったら学生や若者のわくわくする意見が詰まったものだと思うが、ネガティブに言ったら実現可能性はあまり考えられていないと感じた。K委員から見たらどうか。

#### (K委員：学識経験)

基本的にどの案も実現可能性はあるが、書いている内容をすべて盛り込むことは不可能。核を決めてどこまで取捨選択するのかというのが重要だと思う。

また、北ふ頭は出島になっているので、騒音的には有利。メインスタンドが都市を背にしているため、ある程度音を遮る役割は果たせると考える。

ただ、振動の面で、コンサート等を行った時の振動が起こるのではないかとこのところが

少し気になっている。

(会長)

渋滞対策についてどのように考えているのか、また、水族館は市が経営していて30周年になると思うが、スタジアムと一体的になるかどうかの2点についてお伺いしたい。

(事務局)

渋滞対策について。北ふ頭のエリア内で関係者用駐車場、港を利用する人の駐車場を用意することを考えており、北ふ頭エリア内ではなるべく渋滞が起きないようにと考えているが、北ふ頭を出てからが課題。現時点ではシャトルバスや公共交通機関を利用する等もあると思うが、ソフト面でも渋滞緩和策を考えていかなければならない。

(事務局)

水族館について。水族館30年問題というのがあり、今年度水族館の躯体調査を行った。水族館が30年経ったため、改修で済むのか、建て替えが必要なのか移転が必要なのかという調査を行った結果、あと30年持つので、現在の場所で改修していこうということになった。

ただ、水族館とスタジアムの関係性が十分出てくると考えているため、水族館だけで先走って全面リニューアルをしてしまうとスタジアムとの連携が取れなくなってしまう。新年度予算等の話もあるが、必要最小限の設備面の改修をして、全体はスタジアムの流れを見ていながら、スタジアムとの連携、水族館との連携を考えていきたい。

(会長)

渋滞に関連して駐車場についてお聞きしたい。鹿児島ユナイテッドは常時5,000人以上の集客があると思うが、現状としてどのくらいの観客が車を利用しているのかという点と、駐車場のキャパについて教えてほしい。

(事務局)

現状ではアンケートベースにはなるが、7割程度が車で来られて、主に県庁駐車場等を利用されていると考えている。

現状のキャパについては、確保できる数字を具体に出しているものではないが、100台前後確保できれば良いと考えている。そこについては一般の方を入れるのは難しい運用になるのではと考えている。

(事務局)

県がドルフィンポート跡地で計画しているスポーツコンベンションセンターについては

PFI で公募をかけているところだが、住吉地区が駐車場として考えられているところ。今後住吉地区がどうなるかというところもあるが、我々としては回遊性を生みたい、できるだけ歩いていただきたいという思いもあるので、公共交通機関の利用を促すことに重点を置いた方が良いのではないかと考えている。

駐車場を作れば渋滞を呼び、港湾関係者に迷惑をかけてしまうことにもつながる。他方、子供連れ、高齢者、障がいを持った方のためにどういうケアをしていくかについて十分検討しなければならず、駐車場、車の問題というのは解決しなければならない問題が多くある。

(B委員：関係団体)

天文館もジョイントアーケードの建設準備中。金生通りのアーケードを作った時、天文館の商店街はアーケードが密集しており、鹿児島特有の気候に合わせたまちづくりとなっている。もっと街を歩いてもらうためにアプリの検討をした。

鹿屋体育大学が研究している、アプリを使って歩いてもらい、歩数に応じてポイントを付与する。ポイント付与によって歩くことを楽しむという事業を研究したことがある。楽しく、ポイント還元もできる、というアプリを作って、市民に街を歩いてもらうということも広まれば良い。

(L委員：関係団体)

アクセスについて、路面電車との連携についてはどのような考えか。

(事務局)

市議会の特別委員会でも本港区エリアに市電の延伸を計画した案がある。5つの案を出して、優劣について検討した資料があるので後ほどお渡しする。真ではないが、参考にしていただくのもありかと思う。

(L委員：関係団体)

フランスのボルドーにラグビーのワールドカップを見に行ったが、ボルドーのスタジアムは路線を1本引いている。

(会長)

観客がスタジアムに向かう徒歩の時間は平均してどれくらいだったか。

(L委員：関係団体)

日韓ワールドカップの際にスタジアムを整備した頃は、試合後の観客が一斉に退場して駅に滞留しないように、駅とスタジアムを徒歩で12, 3分のところにスタジアムを立地さ

せていたようにも思える。コロナ禍を経て、今は試合終了後にスタンドエリアごとに時間差で観客が退出するような手法が主流となっているため、駅から近いところにスタジアムが立地しても良いと思う。ただ、駅からスタジアムに行き帰りするまでの空間が楽しいと思えるのであれば良い。また、別視点からのテーマとなるが、バリアフリーデザインはきちんと取り組む必要がある。ユニバーサルデザインは関係者との議論がこじれると意外に解決まで時間を要する可能性があるので丁寧な議論が必要。

(事務局)

市電の延伸というところもあるが、歩いて10分程度のところにJR鹿児島駅もある。JRや路面電車に分散できる。

(事務局)

先ほど配置図をもっとイメージできるようにというご意見もいただいたところ。今日いただいたご指摘も踏まえ、次回の資料にも反映し、わかりやすいご説明ができるよう取り組んで参りたい。

(K委員：学識経験)

関係者用駐車場については誰が使用することを想定しているのか。ユニバーサルの観点で考えれば、働いている人は駐車場があるのに配慮が必要な人は駐車場がないというのは、反発も予想される。その点はどのように考えているのか、また、駐車場は何台くらいなのか。

(事務局)

キャパについては具体の数字は出していないが、エリア的に概ね100台前後が確保できると考えている。関係者用駐車場について、最初の想定では、チームの方やスタジアムに関連する仕事の方の利用を想定していたが、本日の議論も踏まえ、子育て中の方や体の不自由な方にも配慮しなければならないという点も踏まえ、取扱いについては検討してまいりたい。

(事務局)

「路面電車観光路線の新設について」という資料について。資料は配布したものの所管課ではないため正確な説明ができかねるところではあるが、資料については市議会に路面電車観光路線の検討状況、進捗状況について説明したもの。複数のルートを過去検討しており、現時点では今後の予定というところにあるように、県の利活用検討委員会において本港区全体のデザインを検討しているところ。基本的には協議の状況を見守りながら路面電車の今後について検討していかなければならない。

(K委員：学識経験)

資料を見ると大きなルートになっているが、ワンウェイであればインフラのコストも下がるのではと考えている。また、シャトルバスの可能性をお伺いしたい。鹿児島駅からのシャトルバスなのか、図面で言う第2号、第3号を駐車場にして、ここまでのシャトルバスにするのか、現実的にどうなのかを教えてほしい。

(L委員：関係団体)

シャトルバスの目的について何を狙うか次第である。まず、シャトルバスを運用する場合にもバス会社への支払いが発生し、スタジアム運営側やホームクラブ側のコストになる可能性があるということである。確証ではないが、他の事例では、試合開催時シャトルバス輸送をバス会社と契約し、バス会社にフィーを払ったものの、試合来場者がほとんど自動車で来たためにシャトルバスがほとんど利用されず、結局経費持ち出しとなってシャトルバスを取りやめたということを知ったことがある。

また、自動車で来る試合来場者が多いが、自動車の駐車場を近くに確保できない場合には、来場者用駐車場とスタジアムを結ぶシャトルバスというケースもある。

例えば、アウェイサポーターも多く、観光がてらスタジアムを観に行きたい、鹿児島ユナイテッドの魅力、対戦相手の魅力、また、スタジアムが建築景観上素晴らしければそれを観に来たいという層も存在する。そういった場合には観光客が泊っているホテルエリアや新幹線の駅とスタジアムを結ぶシャトルバスの運用も考えられる。

また、あまり事例がないがあつたら良いと思うのが、日曜の夕方に試合をするとそのまま東京等に帰るアウェイサポーターが多いので、空港直結のシャトルバス。試合の日だけルートが一部変更ができるのであれば、シャトルバスでなくとも既存の路線で対応できる可能性がある。

商業事業者との連携を密に考えると、ホテルエリア、繁華街にも立ち寄れるシャトルバスがあると回遊性を作りやすい。繁華街をシャトルバスの経由地に設定することで回遊性を生み出すことができる。

(会長)

多くの意見をいただき感謝。本日のご意見を踏まえ、次回協議会では更にアップデートされた資料が出てくると思う。

(事務局)

第3回協議会については、県の検討委員会、各種調査の状況を踏まえて今後日程調整をさせていただきます。

以上