

令和6年度知事定例記者会見[抜粋]

令和6年8月23日 知事定例記者会見[抜粋]

○朝日新聞

では、ちょっと発表事項以外で。

まずは新幹線、今日の午後、「幅広い協議」があるということで、まずは新幹線のことから伺えればと思うんですが、1年半ぶりに国交省との「幅広い協議」が午後開かれます。まずは知事のほうから、引馬部長に例えばどういう指示をしたとか、今回の協議にどういうことを期待なりされているかというのを伺えればと思います。

○知事

もともと「幅広い協議」は、我々はいつでもウエルカムですということでお話を国のほうには、鉄道局にはさせていただいておりました。今回開かれることになりまして、引馬部長にはフランクにやってくださいと、これはオープンだろうとクローズだろうと同じなんですけど、我々は。そういったことで自分の思いをいろいろ言って、闊達な議論をしてもらいたいという話をさせていただいております。

そして、今回のきっかけは、県議会で県議さんから、国は公開の場ではカードが切れないと言っているということだから、非公開で開催してはどうかと。そんな話があるんだったら、1回それでやってみませんかと私が答弁させていただいたことによって、今回クローズということになります。

ですので、どんな話になるのかなということについては、私も楽しみにしております。いろんな議論、そこで何かが決まる会ではもちろんありませんけれども、様々な問題についてストレートに意見交換ができたとしたら、それは一定の成果と考えていいんじゃないかと思っております。

○朝日新聞

分かりました。ありがとうございます。

この「幅広い協議」をやっていない間も、知事はいろんなチャンネルで議論ということで、南里副知事と鉄道局次長との会談であったりとか、地元3者でのトップ会談とか、いろんな世論のヒアリング等、いろんな形でやってこられたと思いますし、先日の記者会見では、JRの古宮社長との会談というのを御提案というか、されていたと思いますけれども、いろんなチャンネルがある中で、今後の議論の進め方というか、どういう展望を描いておられるかといいますか。

○知事

全体の大きな流れといたしますと、もともとこの話というのは、平成4年の合意で長

崎さんのほうから、新鳥栖と武雄温泉の間、在来線を使ってということで、そしてみんなが合意したというのが原点です。

それが在来線を使うことができなくなってという発表があって、それであれば新たな合意をつくらないといけないねというのが我々の考え方です。

もしやるとすれば、新たな合意が必要ですよって、今、合意が全くないわけだからということが原点なので、いろんなことで国の提案を受けての「幅広い協議」もやっていますし、私も様々な、皆さんと意見交換もしてまいりましたが、なかなかそれは、何か新しい合意ができる環境になっていないので。我々はそういった意味では、無理くり自分たちから合意をつくるという考え方ではないんだけど、非常に広く、いろんな調整をすることについてはやぶさかではないので、いずれにしてもこれは、もともと地元合意からやるという整備新幹線のスキームだから。だから、やっぱり地元に戻すというか、地元がやるべきではないのかなということで、3者の意見交換をしてまいりました。

ですので、そういったところを長崎県、そして、長崎県民の皆さん方にもその佐賀県のつらさというのは分かっていたきたいなって思っていますし、それは大石知事にも常々申し上げています。

よくそういった経緯を考えて、佐賀がどんな思いで長崎のことも考えて、平成の最初の頃から議論を積み重ねてきたかということも伝えてねという話もしています。

そして、地元で何かをつくらうとするのであれば、JR九州さんがどういうお考えなのかなということについて、“バイ”で話すことというのも意義があるのかなと思いますので、古宮社長ともいろんな機会にお会いすることがありますから、できるだけこの新幹線の問題についても、意見交換できるタイミングをつくっていきたくて考えているわけがあります。

○西日本新聞

ちょっと新幹線についてお伺いしたいんですけれども、先月の与党検討委員会でJR九州の古宮社長もいらっしゃったときに、新鳥栖から武雄温泉間、フルで仮に整備した場合でも、在来線、特急は一定数必要だという認識だったり、普通列車は今の本数確保するとか、そういったお話もありました。県としては、やっぱり在来線の維持というか、利便性確保が課題の一つとなっていると思うんですけど、古宮社長のこういったご発言に対して知事の受け止めをお願いします。

○知事

まず、在来線としては、我々の命綱なので、それについてJR九州さんがいろいろ言っていたかということ、それはいいことだと思うし、いろいろ議論が深まるためにも在来線を大事にしているということ、それがどの程度担保されるのかという問題もありますけれども、ただ、我々はその在来線の問題だけではなくて、莫大な財政負担の問

題だったり、それから、ルートの問題もあります。それから、様々な——地域振興というお話をさせていただいておりますが、そういったことについて、セットで交渉して、最後は決まっていくことだと思しますので、「在来線は大切だ」ということは、一致できるのであれば、そういったこと一つ一つが積み重なって、いずれ何かの合意ができるということのためにはなっているんじゃないかなと思います。

○西日本新聞

ありがとうございます。

それと、知事もJR九州の社長との意見交換に前向きなご発言がありましたけど、今のところ、直接のアプローチはないというふうには伺っているんですが、タイミングとしてはどれぐらいの時期にやりたいとか、見通していますか。

○知事

というかですね、JR九州、古宮社長とか、あとは唐池相談役と会うことは結構あるんですよ。なので、これまでは別の話をしていたときに、あえて新幹線の話も一定時間を取って話をしようと思った次第です。

○西日本新聞

ということは、別途の目的のために会うタイミングをつくるということですかね。

○知事

そんなことは思っていないくて、会う機会が非常に多いので、その会ったときにそういう時間帯をつくろうかなと思っています。このためにだけに何かを、何とか会議みたいな、そういうようなイメージではなくて、やはりもっとフランクにJR九州さんのお考えというのを、この問題についても一対一で聞く機会もあっていいかなと思っていますので、そういうような時間をつくろうと思っている次第です。

○毎日新聞

新幹線の問題についてなんですけれども、与党検討委員会のヒアリングで、一応これまで国を交えた4者協議にするのか、それとも3者協議にするのかというところが一つの焦点だったと思うんですけれども、森山委員長とか、なるべく地元で、3者で意見交換しながら、必要に応じて国も交えてというようなことをおっしゃっていますけれども、ここら辺の評価ですね。協議の在り方についての知事のお考えというのと、あと、佐賀県として地元合意というものを今後どのように形づくっていくのかということですね。そこら辺の見通しなんかも含めてお伺いしたいと思います。

○知事

なかなか地元合意をつくるってとても大変なことで、そもそも平成4年でしたかね、最初の合意も、とても大変な合意だったんです。もともと佐世保が原点だったので、そ

こちらから短絡ルート。短絡ルートということになると、今度は鹿島、太良の問題が出てくるので、そうした中でも、大変な時間をかけながら、在来線を使うという、武雄-新鳥栖間は在来線を(当時は武雄温泉—福岡間だけ)、在来線を使っていくということでの、これはもう大変だったらしいです、合意ができたわけです。ただ、その地元の合意ができたので、国のほうに話をして、これでやらせてくださいって、今度はみんながタッグを組む側に回ったわけです。そのやり方がご破算になりました。ご破算になったので、そのご破算の処理をやっていくのかなって佐賀県は思ったわけです。と思ったら、何か別の合意があたかも、何かそこが前提のような形になったことに、極めて驚いて、そこは新たな合意が必要じゃないかってなったわけです。

なので、それでも国がいろいろ「幅広い協議」の申出とかあったもんだから、もちろんそういったものについてはいろいろ応じて、対応してきました。でも、やはり原点に立ち戻って、地元として何かみんなで気持ち合うものがあるならばですよ、あるならばということで、我々はこの前、国の与党 PT でもそういう意見を申し上げていたし、そういった3者協議、そして、JR との話合いといったところに今来ているわけです。

そこが、先ほどから説明しているように、どういう状況になるのかというのは見通せませんが、そうした後の、その後国に出てくるもんだと私は思っているんです。ですので、まずはこの地元というところで、この整備新幹線スキームでどう新たな合意がつかれるのかということも含めて議論を進めていけばいいと思っています。

令和6年7月19日 知事定例記者会見[抜粋]

○STS

ありがとうございます。

続きまして、九州新幹線長崎ルートの件でもお尋ねしたいと思います。

こちら、3点ですね。与党検討委員会が間もなく開催されるということで、知事は欠席されるという方針が決められているようですが、いかがですか。

○知事

欠席すると強い気持ちで言っているわけではなくて、6月の終わりぐらいだったと思うんですが、与党 PT のほうかな、いわゆる国のほうから、7月24日か30日の午後で、あらかじめ出席者を登録してくださいという話があったと聞いています。今月、先ほどの話じゃないですけども、まだいろんな不確定要素がいっぱいあって、24日、30日という決め打ちだと、私の登録というわけにもなかなかできなかったの、南里副知事。南里副知事はずっと一緒にこの新幹線問題もやっているの、基本的に発言していただく趣旨というのは分かっているから、30日に南里副知事が出席するというようにしております。

○STS

南里副知事にはどのように発言をしていただこうと今考えていらっしゃいますか。

○知事

これからですけど、もともと筋が違うという話をさせていただいているというふうにいるので、これまでも南里さんとは何百時間もこの話は議論しておりますので、南里さんが自分の考えで話していただければいいのかなと思っております。もし出席の前には意見交換をしたいと思います。

○STS

関連でもう一点なんですけど、サガテレビの取材で長崎県の知事も欠席をされるのではないかという話が出ていたのですが、こういった委員会に両県のトップが出席されないことについてどのように思われますか。

○知事

長崎のことは今初耳なんですけど、どっちにしても、地元で話すことは大事だと思っているので、それは大切に。与党 PT のほうで呼んで、どういう仕切りをされようとしているのかというのが我々には、佐賀県には分からないのでということがありますので、私からは何とも言えないということす。

それで何か北陸とか2倍になったって報道があったんですけど、やっぱりああいうのを見ていて、佐賀県もこれまで新幹線で必ずずっと高く高くなるって言ってきたことで、新鳥栖-武雄温泉間、1,400 億以上、大体あれは 1.6 倍で計算しているんですけど、なので、そうなるよなど。だから、何というんでしょう、やはりこの問題は慎重にやっていかないと、そのときの勢いとかで禍根を残すような決断というのはしてはいけないなど改めて思いました。

○時事通信

私からも何点か質問させていただきたいんですけども、先ほど新幹線の整備に関して、やっぱり地元で話し合うことが大事とおっしゃられましたけれども、これまで佐賀県と長崎県、両県の副知事同士でお話をされたり、JR も交えて三者のトップでお話しされたりしてきたかと思います。その辺りの枠組みでまた新たに話し合う予定など、現在ございますでしょうか。

○知事

そうですね。今回、この PT が終わったらいろんな機会に話をしたいなと思いますし、特に JR 九州さんのいろんな思いもあるでしょうから、JR 九州さんとまた今後の展望も含めて様々な面で意見交換をする機会をつくっていきたいと思います。

○時事通信

特に決まったものはあるんでしょうか。これから話し合いたいというふうにおっしゃら

れる展望のほうにも関係あられるのか。

○知事

そうですね、まず PT が終わってからかなと思います。というのも、特に感じるんですけど、やっぱり私の身は一つしかなくて、佐賀県は非常に懸案が多くて、それぞれに対して私に対応するところをうまくスケジューリングしているんですけど、様々な機会を利用してそういった様々な政策を前に進めるべく調整していきたいと思います。

○時事通信

もう一つ、国との幅広い協議に関しまして、先日の議会のほうでも一度クローズでやってみてはどうかというふうに国交省さんのほうにお伝えしたということで、その後、何か今後の日程ですとか話し合いたいというふうなお返事はあったんでしょうか。

○知事

今、調整中ということです。もともと国交省、鉄道局さんもクローズがいいと言っていたような気がするので、最初の頃ですね。なので、それは何か実現しそうな気がするんですけども。ただ、日程についてはまだ調整中ということです。

○朝日新聞

もう一点あります。新幹線の関係なんですけど、与党に副知事がご出席とのことですけれども、ヒアリングは基本的には QA 方式というか、だと思んですけど、ただ、佐賀県として主張したいというか、訴えたいとか、言いたいことというのを、プレゼンじゃないですけど、ペーパーで出すみたいなこともできると聞いているんですけど、それは何か、特にその場で佐賀県の立場として、与党のヒアリングの場で特に言いたいというか、主張したいみたいな、そういったお考えは今、南里副知事にこういうことを言ってもらおうという。

○知事

佐賀県の考え方はこれまでだいたい主張というか、発言をさせていただきましたし、私自身も与党 PT でお話をさせていただいておりますし、様々な機会でお話しているので、それをまとめてもう一回言うかどうかというのはまた南里副知事と相談しますけれども、基本的には我々としての新幹線との向き合い方ということをお話しさせていただくのかなと思います。

ただ、やっぱり先だっけの報道でもミスリードがあったりして、もともとフルなのに、うちが合意しないから暫定開業で武雄から先ができたという報道があったりして、それは全く違うので、そういうのは、いつの間にかそうやって話が違うところで展開されるといのは非常に恐れます。なので、あれはあくまでもフリーゲージがもっと遅れるということで、暫定的に先に行くかどうかというときに、長崎さんがどうしても先に向こうだけを、フリーゲージが開発されるまでの間、先に向こうをフルだけで先行したいという

ので、そこで合意しただけの話なので、それをもともとフルで、うちが外したから向こうだけ先に行ったという報道とかされると、何かすごいせつなくなるので、さっき別の件でも言いましたけど、ぜひファクトを大事にさせていただいた上で議論を積み重ねていくべきだと思います。

○朝日新聞

そこは具体的に佐賀県からこういう形の法改正をしてもらいたいとか、何かそういった与党というか、政府・与党、国会議員がいる場だからこそ出せる要望みたいなことは今回はしていないと見ていいのか。

○知事

毎回申し上げていますが、我々が打開する話じゃないと思うんですね。今の鉄道環境は佐賀県は悪くない、いいと思っているので、その交渉の主体に我々がなってしまうことではないと思います。その環境をつくっていくというのは、我々ではなくて、ほか

○西日本新聞

もう一点なんですけれども、新幹線のことで伺います。

先ほど PT が終わったら地元合意の意見交換をされたいというお話があって、その中で特に JR 九州と、思いがあると思うのでお話ししたいということだったんですけど、どういった観点から JR 九州さんとやり取りをしたいというふうにお考えでしょうか。

○知事

これまでは国と話をしたり、長崎県と話すことが多かったんですけども、JR 九州さんがどういう思いで、どういうことだったら事業の採算性も含めて考えられるのかなというところを根詰めて話したことがあまりなかったので、JR 九州さんも、この国って新幹線を公共が整備して、その上を走るという役割じゃないですか。だから、直接当事者じゃなかったんだけど、だけど、実際に運行するのは JR 九州なので、その経済効率性って彼らは考えているでしょうから、その中でどういうお考えがあるのかというところはやっぱり聞いておくということは今後に利するのではないかなというふうに思ったので、そうお話しした次第です。

令和6年5月23日 知事定例記者会見[抜粋]

○OSTS

先日、13日に新幹線の三者会談があったかと思うんですけど、そちらに関してお尋ねです。

終了後の会見で JR 側と長崎県側が国を交えた四者の話合いの必要性を訴えてい

らっしゃいましたけれども、今後、この意見交換を続けていくにあたって、まず、どういった視点で続けていくのかということと、あと、国を交えた必要性についてどのように考えていらっしゃるか、見解を教えてください。

○知事

これは丁寧に説明したほうがいいと思うので、改めて、新しい記者さんもおられるので、もう一回話をしたいと思います。

ここがいわゆる関係するところですね。西九州新幹線ルートということですね。もともこの整備新幹線というものは、莫大な建設費負担とか、在来線の利便性低下などのデメリットを受け入れてでも、それをはるかに上回るメリットがあるからといって地元自治体が手を挙げて進めるスキームです。

じゃ、今まで、地元、長崎県と佐賀県は何で合意したかということ、この武雄温泉から新鳥栖の間は太くない、この在来線のレールを使って、フリーゲージトレイン新幹線というもので、この同じ列車が、要はフリーゲージトレイン新幹線がここからこう発車して、こうして、ここに行くと、いわゆる狭軌とって、在来線の軌道にそのまま乗っかっていて、ここからまた新幹線に上がっていくと。いわゆるフル規格のところに行くと。要は、車軸が広がったり狭くなったりする、これをフリーゲージトレイン新幹線、それをもって合意をしています。なので、我々も、この青いところ、いわゆる鹿島、太良とか、多大な犠牲に遭って、これは私の知事になるもつと前の話ですけど、ここを犠牲にしても、これを合意したと。いろいろ紆余曲折あったようですけど、ということです。これは合意しています。

それで、私も合意したことについては、それは守っていこうということで、知事になって以降も、これをフリーゲージトレインを進めて、与党の検討委員会などにも一緒になって予算をくださいというか、推進する立場で動いてきたわけなんです。

ところが、このフリーゲージトレインが、ここの区間が、だから、在来線を通るフリーゲージトレイン新幹線の開発ができませんと国のほうが言ってきました。ですので、えーって。要は、約束していた製品が届かなかったわけです。我々は、それはどういうことなのかということになります。合意したものがなくなったわけです。それがつくれませんその製品が、と国が言ったので、これは国の責任だということは国も認めているということです。ここまでよかですか。

ということでありますので、その後、じゃ、どうするのかということで、国のほうも、これはだから佐賀県のほうとしては、ここは在来線区間だということだから、ある部分、今の形でハード整備は終わっていると言ってもいいんですね、今の形で。ここはできた、ここはもともと在来線のまま。ここはあるわけだから。だから、今、乗り換え方式になっているわけですけども、佐賀県のほうからこれを打開する。手を挙げていないわけだから。話はないけれども、国のほうから「幅広い協議」をしませんかというお話があったので、だから、合意はないけれども、また、さらさら何かいい案ができるかどうか

ということについて話をするのはいいですよということで「幅広い協議」がありました。

ですので、我々とする、ルートだとか、いろんなことについて提案をしたりしましたけれども、なかなかその間、いや、国のほうはこの赤いところのほうを通る、佐賀駅を通るフルしかないんだということで、全く従来の考えを言うばかりであって、なかなかそこについて協議をする状況が整わなかったということなんです。

なので、なかなか「幅広い協議」というのは難しいなと思ったわけですが、もともとさっき言いましたように、長崎県と佐賀県で合意して、JR九州も合意して、じゃ、これで行こうということでやってきたものだから、先だって長崎県とJR九州と一緒に3者で会って、これまでのそういった経緯だとか、いろんなやり取りについて私のほうからも説明をして、この後、長崎県さんは何か考え方があるんでしょうか。場合によっては幾らかお金を出したりすることもあるんでしょうか。JR九州さんは貸付料ってそんなにいっぱい本当に払えるんでしょうかなんて話もしたわけです。なかなかそれは難しいということでもありますし、いや、なかなかきついなと。新たな合意をここでつくっていくというのはなかなか難しいなというふうに思った次第です。それでも、3者こうやって会うというのはとても意義があったねという話にもなったし、これからも、特に長崎県さんは今でもいろいろ思いがあるみたいですから。

ただ、私は長崎県さんに対して、これはもともと地元で一致して国のほうに持っていった話だから、国に要請するのは筋違いじゃないのという話は再三しているんですが、だからこっちに——もし何か合意をしようとするときがあるなら、うちと向き合ってみたらどうですかという話はずっとしてきたわけです。でもなかなか、例えば、国も入れてという話がありますけど、もともと合意があったところに国が来ているわけで、だから、その前から、国を入れてというのは、私からするとよく分からない。地元が欲しいからというのが整備新幹線スキームだから。そして、ましてや、ここは全部佐賀県区間なので、どうしてもやっぱり我々の考え方というのが大事であると思うんですね。

ということなので、まとめると、これからも、だから、我々は常に広い心で、もちろんいろんな皆さん方の意見も聞いて、それが本当に我々として合点のいく、合意のいく案であれば可能性は出てくるでしょうし。と思っています。

なので、国からまた要請があれば協議を続けたいと思っているけれども、先だって幹線鉄道課長が佐賀駅を通る決起大会の基調講演なんかをするという話があって、南里副知事が幅広く協議しているのに、決起大会に出るというのはないんじゃないのと連絡したらしいですが、でも、それでも来られたので、どういうつもりなのかなど。協議しているのに一点詰めで来るという、そういう姿勢についてはいささか疑問に思っているという状況です。

OSTS

ありがとうございます。

確認ですけど、地元合意を新たに得るということで始まった話なので、今後もこの

話を続けていくことについては三者で行って、国は受け入れるつもりはないということ。

○知事

はい。

○読売新聞

先ほどの質問の関連で、やはりさっきの決起大会もそうですけれども、国からの要請以外でも、地元でも佐賀駅を通るルートを求める機運があるというのは事実としてはあるわけですが、地元の方々が佐賀駅を通りたいという思いを持たれている方へどういうふうに説明をするか、もしくは向き合うか、その辺りのお考えを教えてください。

○知事

これは幾らでも話す準備もあるし、議論したいと思います。我々は、一番分かりやすいのは、3つ大きな課題がありまして、これは森山委員長とも共有しているんです、この3つの課題については。そのうちの1つ、財政負担について、今のままでこの区間だけで1,400億円実質負担が出るので、こうなると、トータルで長崎県の2.5倍、我々がそこまで負担しての効果があるのかといったことだとか、今、我々にとって、環境的にはそんなに悪くはないので、佐賀駅を通る鉄道の環境はですね。ということなんかも含めて意見交換をすることについては全くやぶさかではないわけです。

ただ、我々として、やはり私も県を受け持っている中で、自分としての判断というものもあると思うので、そういった様々な意見、これは駅を通るだけではなくて、南ルートの意見もあるし、様々な声、いろんな声があります。新幹線の話というのは非常に分かりやすいことからか、私はいろんな県民からも様々な観点から様々な声もいただいているので、そういったことも踏まえて、私なりに県議会とも議論をしながら方向性を見つけていきたいと思っています。

○日経新聞

今の質問に関連してなんですが、先日、県の自民党大会に森山さんがいらしていて、そのときもご挨拶の中で、一番最後のほうでしたが新幹線問題に触れて、その際に、遅れないように進めていきたいとか、佐世保との約束を忘れてはいけないというような発言があったんですが、あの辺りはどういうふうに捉えていらっしゃいますか。

○知事

合意があればという話だと思います。なので……。

○日経新聞

地元で。

○知事

そう。だから、もともとこれで合意をしていたわけです。だから、そこで佐賀県はその合意を守ろうと思って、その責任を果たそうと思ってやってきたし、それ自体が佐世保のためになるのかどうかはあるけれども、これまでの経緯も踏まえて真摯に対応してきたんです。国もこのフリーゲージトレインは信用してくれ、大丈夫だからと、私も散々記録を読みましたが、それを勧めているわけですね、地元に対して。なんだけれども、その線が届かないわけです。やっぱりできませんと。なので、やっぱりそこで筋目というのが話にはあって、そこを何か押さえ込みみたいな形というのはあり得ないので。

だから、基本的に合意が、こういうものというのは、やはり合意ができたときにそれを国なり、与党で調整していただくというスキームだと私は理解しているので、今それがないので、そうおっしゃられてもということなんです。

令和6年4月26日 知事定例記者会見[抜粋]

○朝日新聞

すみません、手短に。新幹線の問題で、かねてから地元での話合いの場というのを呼びかけておられて、いろいろ調整されている段階かと思うんですけど、その現状、見通しをちょっと伺えればと思います。

○知事

今日は、大体いつも4月の会見で新幹線の話が多いんですけども、ぜひ、我々も率直に、記者の皆さん方に説明をさせていただいて、意見交換をしながら進めたいと思います。何となく、ぱっと見ると、佐賀が何かをしているという、通せんぼしていると勘違いしている人がおられますので、ぜひね、そういったところは、話せば分かるんです。話せば分かるんですけども、話すには一定の時間が必要なので、ぜひそういったところを、我々も努力をしていきたいと思います。これまでには様々な経緯があって、佐賀県なりの苦渋の考え方というのもあるし、そういったところについての説明をこれからもしていきたいと思います。

そして、もともと新幹線の問題というのは、佐賀県が長崎県のことと考えて、そしてJR九州さんと一緒になって、佐賀県も大きな犠牲を負う中で、佐賀の、いわゆる新鳥栖-武雄温泉間については、在来線を通る新幹線、いわゆるフリーゲージトレイン、フリーゲージトレインという可変型車両によって新幹線整備を行うというところまで妥結していたわけです。ですので、そこが、国がフリーゲージトレインという、佐賀県は在来線よという合意だったのに、そこが通れなくなったから、いきなり我々が合意したことのないフル規格ということに乗り出してきてというところに一つの大きな問題があって、課題があると思うんです。

なので、フリーゲージトレインが断念されたわけで、そういった意味では、あくまでも新幹線整備というのは地元の意思に基づいてやるという整備スキームだから、原点は地元なんですよ。なので、地元でもう一回話し合いたい。これまでいろんなことがあったけれども、率直に意見交換をしたいということで、JR九州さんと長崎県さんと意見交換をしたいということで考えておりました、5月13日の月曜日に実施をしたいということでございます。よろしく申し上げます。