

知事記者会見（平成22年5月10日）

●知事発表

（１）日露知事会議を終えて

●幹事社質問

（１）JAL秋田・名古屋（小牧）便、ANA大館能代・大阪（伊丹）便について

●その他の質問

（１）湯沢地区統合高校の名称について

時間：13：00～13：47

場所：プレゼンテーションルーム

（幹事社）

定例会見、始めさせていただきます。

知事から発表事項があるということですので、よろしくお願いします。

（知事）

5月1日から6日まで、ロシアのモスクワとウラジオストクを訪問してきました。昨年から再開されました日ロ知事会議の第2回目ということで、昨年は東京でプーチン首相も出席して開かれたものです。今回は、モスクワ市で開かれました。

今回、日本側からは8名の知事、ロシア側からは10名、ほかに大統領代理としてフリステンコという産業貿易大臣も最初の方は入っていました。1日は日本のロシア大使館で河野大使によるロシア事情の事前ブリーフィングを受けました。2日にはペトロフスキー宮殿という大変立派な宮殿が国際会議場と宿泊施設になっていまして、そこで日ロ知事会議が開催されました。この中で、個別会談というものもありまして、シュポルトハバロフスク地方知事と、それからダリキン沿海地方知事とお二人の個別会談を行う予定でしたが、急遽、ダリキン沿海地方知事が出席できないということで、ハバロフスク地方知事とだけ個別会談いたしました。

この会議の中では昨年に引き続き様々な自治体間交流の話が出されましたが、特に今回第2回目ということで、昨年は儀礼的というか、包括的、総論的な話でしたが、それぞれ日本側から、そしてロシア側からも個別なことが出されましたが、特に共同声明案の検討では、私と富山県の知事が、シベリア鉄道の活用に関する具体的課題解決への文言を加えていただきたいということで強く要望した結果、その場で座長のモスクワ市長も了解しまして、最終的には（その文言を）入れることになりました。

ただ、ロシアは中央集権の国ですので、秋田県と沿海地方行政府と3月に結んだ包括友好協定の際にも同じでしたけれども、シベリア鉄道というか「鉄道」という文言を使う際には、全ロシア全土を通るため、一つの州、地域だけの問題ではないということで、これについても大統領府というか政府レベルの承認が必要だということでした。今回もそれが必要だということで、通常は、その当日に署名となりますが、署名が遅くなりましたけれども、明確な形でシベリア鉄道のスピードアップ、定時制、安定性の確保という文言を加えていただくことができました。これは、ロシア側も日本の特にロシアへの鉄道戦略を持っている県にとっては、一つの大きなステップになったのではないかと思います。

そして、もう一つ、シュポルトハバロフスク地方知事との個別会談では、ロシアでも地方間での競争がありまして、ご承知のとおり、かつてウラジオストクは軍港であり、ロシア人も含め一般人立入禁止地域で、ハバロフスクが極東の中心という扱いでした。しかし、2012年のAPEC開催等により、極東戦略がウラジオストクに大分傾いていまして、ハバロフスクの地位が低下している中、ハバロフスクも巻き返しを図っているようです。特にハバロフスクのワニノ港という北の方にある港ですけれども、ここが政府承認の新しいプロジェクトに入るということで、逆にそのウラジオストクばかりではなくてワニノ港も使ってくれということがありました。

実はワニノ港からちょっと行ったところに大きな炭鉱等がありまして、またウラジオストクとは別の意味で（重要な）の港湾です。ここにもバム鉄道というのがあり、シベリア鉄道とも結ばれています。ハバロフスクからは、その港湾を使うプロジェクトを考えてくれという要望を受けました。ワニノ港から木材が行ったり来たり秋田でもしていて、北洋材の積み出し港ですので、今、ワニノ港の状況を調べさせています。

また、偶然ですが、このシュポルトハバロフスク地方知事は、ハバロフスクの郊外にある、民間ジェット開発中のスーホイ社の役員であったということです。私どもの方でスーホイ社に昨年、視察団を送りまして、その後、航空機関連の関係での技術交流といいますか、取り引きについて呼びかけているということをお話しましたら、スーホイ社の元役員ということで興味を示されてました。スーホイ社の方にも秋田のことを話しておくということでしたので、その後どうなるのかちょっと期待をしています。

5月3日にはモスクワ大学にいきまして、東京都が来年、姉妹都市20年だということで、サクラの植樹をしました。その後、大学の視察や大学側との意見交換を行った訳ですが、その席には鳩山総理のご子息も出席をされておりました。

5月4日にトラブニコフという地方発展省の次官、その後にボリダフキンという外務次官と意見交換をいたしました。ロシアは、知事会議も同じでしたけれども、そういう席には事務方は入れないということで、ここは随行の人は誰も入っていません。ダリキン沿海地方知事との会談も、最初の会談はオープンでしたけれども後の方は事務方を入れないということで、あちらの方では逆にそれがルールだそうです。その際に大変大事なお話を聞きました。地方発展省というのは昔で言うと日本の国土庁みたいなところではないかなと思います。そこの極東開発の次官が、シベリア鉄道の近代化について、沿線全域で開発促進への寄与については共通認識を持っているということです。ということは、知事会議でも出ましたけれども、極東ロシアからヨーロッパロシアへ物を運ぶというだけのシベリア鉄道の使い方についてはロシア側は必ずしも歓迎はしないと。沿線に様々な形での開発区

域があるので、それらの沿線との付き合い、経済交流もやることによって、ロシアの利益にもつながるということでした。

そういうことで、地方発展省次官からも、是非とも単に物を運ぶだけではなく、途中の沿線地域にこれから様々な開発が入るので、そういうところにも目を向けてくれというお話がありました。

そのシベリア鉄道の問題ですが、現在、極東では石油輸送で大分シベリア鉄道を使っているということです。極東開発に伴っての資材運搬でシベリア鉄道がフル運転をしている状況で、空きがないということでした。ここら辺からは、初めての情報でしたが、ウラジオストクまでの石油輸送のパイプラインが約3年後に完成すると。また、APEC関係の工事が2012年、2年後に大体完成すると、シベリア鉄道は今度は余力が出るということでした。3年後には、シベリア鉄道に対しての活用度が低くなるということで、彼等の考えでは、今、シベリア鉄道については満杯の状態に近いものがあるけれども、それを増強しても、いずれ3年後には、パイプライン等が完成し、APEC関係の工事が終わると、空くので、今すぐ増強はしなくてもいいのではないかと。3年後にターゲットを合わせて、全体の活用度を上げるということを自分たちでは考えているととらえました。いずれ、この全域の日本との関係、極東との関係、彼等は日本ばかりではなく、中国、あるいは米国も含めての話だと思いますけれども、シベリア鉄道を活用するということでした。これは定時制の確保だとか安定性だとか、運賃の問題だとか、諸々の課題については十分認識をしているということでした。また、3年後に照準を合わせて、ロシア側の極東の港湾の近代化を考えており、シベリア鉄道の今後の活用について、大きな課題として受け止めているというお話がありました。

そういうことで、7月頃にロシアの極東開発のアクションプログラムを発表するということでした。知事会としてもその発表について情報をいただきたいということを申し入れたところであり、それについてはしかるべきルートを通じてロシア側からアクションプログラムを出しますというお話でした。我々としては7月頃のそのアクションプログラムの発表を十分踏まえた上で今後の戦略を組むべきではないかと思えます。最初30分の予定でしたけれども1時間半の会談になり、極東ロシアについては政府筋も大分力を入れてるように見えました。その後、ボロダフキンという外務次官と意見交換ありました。ここでも、極東ロシア開発、あるいはシベリア鉄道についての話が出ましたが、地方発展省の次官とほぼ同一の内容でした。

あと、外務次官ですので、北海道の方から当然、北方領土返還の話がありましたけれども、領土問題はすべての国と解決済みであると、この一言でありました。

その後、「ロシアの柱」という団体、日本でいうと、全国の商工会連合会、商工会議所が一緒になったようなものができたそうで、ロシアについての中小企業団体で、30何万社が入っていると言いましたけれども、ロシアもこれからは、地方の発展は中小企業が柱になるということで、「ロシアの柱」という名前になったようです。いずれ、これから政府としても中小企業対策に力を入れていくということで、今後、日本の中小企業との様々な形での交流もやっていきたいと考えていると、日本政府にもよろしく伝えてくれということでした。各都道府県も中小企業の交流というものについて、目を向けてくれというお話がありました。

次に5月の5日に、ダリキン沿海地方知事との会談がありました。最初はオープンな形の会談で、その後、今度は知事、ロシア側もダリキン知事と議長か、副知事だけの夕食を食べながらの話し合いがありました。日本からは5つの県の知事が出席して、それぞれいろいろなお話がありました。

その中で、ロシアでは、かつては国の方針がよく変わっていたと、ロシアと交流してもコロッと変わるということで若干嫌われたところがあったけれども、極東開発については、ロシア政府が20年間これについての方針は変えないという保証を行っているので、安心してほしいというお話でした。もう一つは、当然であります、相互の利益に結びつく経済交流が原則であるという話でした。

これは、秋田県にだけではなかったんですけれども、特にダリキン知事から今喫緊の課題として日本の自治体に求めるのは、農業技術の指導を行ってほしいということがありました。日本と同じぐらいの気候の場所だけれども、なかなか日本のように農作物が育たないと。それは非常に技術が悪いからだと思うので、(農業技術の)指導をしていただけないかということでした。

もう一つ、ロシアの沿海部の方々が非常に短命だということで、沿海地方でこれから長生き研究所というものを作るそうで、日本人が長生きなので、医療保健の交流を行いたいという具体的な話がありました。

それから、APECの会場跡がウラジオストク極東大学の校舎に変わる訳ですが、そのほかにその関連施設を使いまして、極東最大のカジノをオープンさせるという話でした。そのカジノに日本からの観光客を多く呼び込みたいという話があり、大変な意気込みでした。

中国とロシアを同じく考えてはだめだなと、中国はあれだけ人口がありますから富裕層もたくさんいます。高級農産物も、中国、台湾では売れますけども、極東地域というのは非常に人口が少ないということで、日本の高級農産物を買ってほしいという話が、ある県の知事さんから出ましたけれども、ほとんど興味を示しませんでした。美しい日本とか、美味しい農産物というような情緒的な話とかアピールにはあまり興味を示しませんでした。そこら辺が日本の下手なところですけども、実例的な形で、農業技術の何の部門だとか、医療技術の何の部門だとか、先端技術の何の部門だとか、そういうはっきりしたもののついて協力をいただけるのであれば、日本側からの要望・要請についてもお応えするという、非常にビジネスライクな話でしたので、ここら辺を勘違いするとなかなか大変だなという感じがしました。

その夜に日本総領事館で地元経済人との交流会がありまして、ここで非常におもしろい話がありました。ロシアの港湾管理者、例えばナホトカの港湾管理者だとか、秋田との関係のあるボストチヌイの港湾管理者もいました。それから貿易関係会社もたくさんいました。あいさつの中で、シベリア鉄道の問題とか通関の問題、非常に効率が悪い、時間がかかるという課題を解決しようということで共同声明に盛り込んだという話をしましたら、彼等方もそうだと、通関が非常に時間がかかると。そこでは、完全に港湾関係者、極東の貿易関係者と我々日本側との利害はそこでほぼ一致したという話になりました。ここら辺は一つの大きな望みが持てるのかなということです。

最後の6日は、極東国立工科大学を視察しました。そこでは、JETプログラムで9月

から秋田県に派遣される人がおりまして、これは余談ですけれども、どうして秋田に希望を出しましたかと聞いたら、日本で一番美人がいるという、ああなるほどなと思って、極東ではそういうふうにとらえられているのかなということで、大変おもしろいなと思いました。

私からは以上であります。ちょっと長くなりましたけれども、海外のこういう政府関係者との会談というのはなかったものですから、今回、私としても勉強になったということです。

(幹事社)

はい、ありがとうございました。

では各社さん、この件について質問ありましたらお願いします。

(記 者)

ダリキン知事との会談ですが、包括友好協定締結後の今後の方針について、ダリキン知事と秋田の件については個別に会談はできたでしょうか。

(知 事)

全く個別にという会談は、時間的に無理でした。先程もお話しましたとおり、最初、5県の知事が全部一緒の会議で、それには事務方も入っていましたが、そこでは包括的な、表面的な話であり、食事をしながら各県知事毎にお話をしたときには、私どもの方から先程お話しした、ロシアでは循環器系、心臓と脳溢血が死亡原因の大半ということで、秋田県には脳研があって、脳、あるいは循環器系の医療の水準が高いということをPRしました。また、農業技術の話で出たのが、ブドウの栽培をしたいということでした。北海道でブドウが採れますので自分の方でも(＝ウラジオストク)採れるはずだと。なぜかという、最近(ロシアでは)ワイン大変飲まれているけれども、全部、ヨーロッパから来ているので、自分たちでワインを作りたいということで、ブドウを栽培する技術者を派遣してもらえれば良いなというお話がありました。

秋に(ウラジオストクに)いきますので、そのとき、ダリキン知事が時間取れなければ副知事とでもお会いして、包括協定にはいろいろな分野が入っていますので、私どもの方からその時点まで(ウラジオストク訪問まで)に様々提案したいということを今回お話ししてきました。ダリキン知事からも待っていますというお話がございまして、あちらの方もそれまでいろいろ考えるということでした。

(記 者)

そうすれば、ダリキン知事の方からは農業技術、あるいは医療保健の分野での交流をお願いしたいという提案が、各県知事にあったと思うんですが、秋田県として、佐竹知事は今後の包括協定として、ダリキン知事から要望があったこの2分野について交流を進めていく考えですか。

(知 事)

このほかにもいろいろありましたけれども、秋田に全く関係ないものもございまして、例えばカニの缶詰工場を作りたいだとか、これは北海道の話でしょうから・・・いろいろお話はあったんですけども、先ほどの2つは秋田に合ったようなお話、私からも脳研の話をしましたので、こちらでもどんなことができるのか早急に検討をしたいと思います。

(記 者)

わかりました。

あともう一点、共同声明の発表にもありましたけれども、定期貨客船とシベリア鉄道を活用して物流ルートを確立し、定時制、迅速性を図るというふうな共同声明発表されました。この共同声明が秋田県に意味するところというのは、どういうふうに考えていますか。

(知 事)

各県の戦略がありますが、私どもの方は鉄道というものを全面に出した戦略ですので、これは富山県もそうです。新潟県はどちらかというとパイプラインからの石油の受け入れが中心にあって、鳥取県はフェリーがあります、それぞれ重きを置いていることが違いますけれども、私の方と富山県が（シベリア鉄道に関しての共同声明について）強硬に言いました。ロシア側の知事、内陸部、シベリア鉄道沿線の知事もたくさんいましたので、そういう意味では、ロシア側の知事方もこのシベリア鉄道を日本との交流、経済交流に活用することは、自分たちの利益にもつながるという認識を持たれたのではないかと思います。

実際は、政府の地方発展省次官のときも話の内容がそこに集中しまして、そういう意味では一歩前進したなという感じがします。ただ、先程お話しましたとおり、（シベリア鉄道が）今、満杯なので、3年ぐらいしないとフルには使えないよというお話がありましたので、そういう意味から、あの国と付き合っていくには短兵急では進まない、一つ一つステップを地道に踏んでいくことによって、あるいはものによってはスピーディーにこちらから提案することによって、局面が拓けるのではないかと思います。

(幹事社)

ほか、ございませんでしょうか。よろしいですか。

(記 者)

先程、秋頃にとおっしゃったかと思うんですけども、もう一度、秋にその提案を知事自らされるということなんでしょうか。

(知 事)

はい、秋に訪問する今予定がありますので、そのときまでに、具体的な中身については事前にやり取りはすると思いますけれども、またその時にお会いをできたらということで、あちらの方も何とか日程を調整して、できたら会いたいということでした。いずれ、沿海地方の行政府とは接触することになっています。

(記 者)

すいません、1点だけ。細かいことですが、シベリア鉄道について、共同声明では定時制、迅速性の向上という文言が入っておりますけど、先程、知事が口頭でおっしゃった運賃について、県内のシーアンドレールの関係の方に伺うと、運賃が非常に割高なのが壁になっているということを聞くんですけど、これは今回その共同声明に盛り込むというところまでは至らなかったんでしょうか。

(知 事)

実はこういうことのようにです。運賃については明確ではないみたいです。物が集まれば安くなると、そういう運賃体系みたいです。ですから、コンテナ1つだと高くなるけれども、5つだと安くなるという運賃体系みたいです。それはこれからの話だということでした。

(幹事社)

ほかはよろしいでしょうか、この件は。

では、幹事社からの質問に移らせていただきます。

明日、全日空に訪問をされるということだそうですが、大館能代と伊丹便、それから正式に廃止が発表されましたJALの小牧便が今後廃止される可能性が非常に高い訳ですが、これについての県としての対応、考え、お伺いできればと思います。

(知 事)

まず最初にJALの問題ですけれども、これは小牧空港から全面撤退ということで、愛知県を含めて関係道県が一緒になって国にも要望しましたけれども、この問題は難しい問題だと思います。いわゆる再生中の会社ですので、これ以上踏み込んで、どうするのかとなかなか国も難しいかなと思います。ただ、私どもとしては、これ以上そのJALの路線を廃止されるということは非常に困る訳ですので、これは各県共通でありますので、引き続き、関係各県と歩調を合わせるということが一つと、後の方のANAの問題もそうですけれども、人口減少、あるいは経済の状況からして厳しい状況です。また、伊丹空港を、いずれ将来は橋下知事は廃港にしようと言っていますので、私どもとしては、目の前のことだけを考えて陳情要望するという時代は終わったのかなと思います。

そういうことで今、前からお話している空港とか高速道路、それから新幹線も含めて、どういう形のネットワークを組むのか、これは単一県だけではできないということで、今のところ、青森、岩手、宮城、山形、そして秋田の東北5県とやり取りしています。この5県が、一緒に航空路線の問題も含めて東北のネットワークをこれからどう考えるのかと事務方同士で今やり取りしています。そういう中で、各地域に展望を開けるような形でのビジョンを出したいなということで、今やっております。これは各県ともそういう意向であります。

あと、ANAの方は明日、私が行きます。(大館能代伊丹便の)運休方針が出されていますけれども、新幹線の延伸で新幹線がどんどん使われるので飛行機に乗らないではないのかと、飛行機会社から言わせるとそういうこともありますので、例えばこういう形で、県として地元と一緒に乗客拡大への努力をするので、ある一定の時点まで経過を見

てくれないのかと・・・今の状況からすると、ANAも大変な赤字です。ANAはJALの二の舞にならないようにというのがANAの今の状況です。（路線を）維持するとなると我々としても努力も必要だということで、地元の努力をどういう形で表わしていくのかということだと思います。

(幹事社)

ありがとうございました。

各社、この件について質問ございませんでしょうか。

(記 者)

明日、全日空に行ったときに、県としてこれから新たに何か乗客を向上させるためにやるということを伝えるというのはあるのかということと、あとは大阪便が、本当に廃止になった場合の大館能代空港の存在価値と言ったらいいのか、かなり低下すると思うんですが、知事はどう考えているか教えてください。

(知 事)

一つは、私どもとして、6月補正予算にどういうもの、例えば金の問題、体制の面の問題について具体的になってませんが、一定の理解が得られるように幾つかご提案するつもりでいます。単に今までのように乗車運動だけでは済まないのかなと思います。やはり、何らかの形で乗降客を増やすということで、最大限何ができるのかということをお考えを伺いまして、そういうことで幾つか提案をさせていただくことになります。

(幹事社)

ほかはございませんでしょうか。

(記 者)

大館能代空港について、もし大阪便廃止になれば東京2便だけになります。そうしますと、空港の開設当初、札幌便もありましたが、どんどん減っていつている現状ですけれども、空港の存在、維持について、今のお考えを伺わせてください。

(知 事)

(空港開設) 当時と今は全く時代が違ってしまっていて、ものの考え方が同じということはないと思います。たぶんその当時はかなり右肩上がりの経済のときでした。

しかしながら、一方で立派な空港が県北にある訳ですので、我々としては、一定の負担の限界はありますけれども、これを維持したいというのは偽らざる気持ちです。また、場合によっては、その受け入れ体制との関係がありますけれども、内陸線とのセットだとか、あるいは、国際チャーター便が1回だけしか飛んだことがないそうですけれども、国際チャーター便の可能性があるのかどうかということも含めて、あるいは白神という非常にネームバリューのあるものもありますので、ありとあらゆる観点から、路線を廃止、運休せずに、かつもっと活用する方法はないのかということで今検討をしているところです。

(記 者)

すいません、確認ですが、空港としては存続させたいというのがお考えということですか。

(知 事)

はい。

(記 者)

先般、建設交通部の方で試算したときにも一般財源での支えている割合というのが秋田空港に比べて格段に高いと。その分については今回明らかにされて県民の理解が得られるかどうかというところも試されると思うんですが、その負担のあり方についてはいかがお考えですか。

(知 事)

なかなか難しい問題ですね、県北の地域の人にとっては、新幹線もない、高速道路も全部つながっていない、そういう中で空港もなくなるということは私は耐えられないと思うんです。例えば何らかの代替手段があれば、それはいいんですけども。全く関係ない方は負担はけしからんと言うかもしれませんが、やはり県北の地域にとっては切なる願いでありますので、できるだけ一定の負担については県民全体のご理解をいただきながら最大限我々としても存続の意義の向上に努力したいということです。

(記 者)

明日行かれるのであまり手の内は明かせられないかと思うんですけども、具体的にこんなことで秋田県は搭乗率とかを向上させていきますよというプランみたいなのが話せる範囲でもうちょっと具体的に教えていただけたらと思うんですけども。

(知 事)

一言で大きく括りますと、これ高速道路の問題もそうなんですけども、アクセスが非常に良くないんです。十和田だとかいろいろな観光地を抱えていますけれども、どうしてもアクセスが悪い。やはりそういう意味では観光客を呼ぶにしてもそのアクセスの部分どうするのかということです。そういうものをどう補完するのかというのが中心になるのかなということです。まだ今、検討させてまして、この後、地元ともいろいろありますので。

(記 者)

今の部分と関連しますけれども、航空会社ですね赤字負担軽減というその直接的な支援ということも考えていらっしゃるんですか。

(知 事)

今のところ、その航空会社に直接お金を出すというのはないです。例えば、仁川便でもない訳です。我々としては、赤字を航空会社で補填するとなると、県で飛行機を飛ばしているみたいな形になると思いますので。そういう形よりも、できるだけお客さんに乗っていただくことによって、飛行機会社も成り立つという形にすると。お客さんがたくさん乗ることによって地元も観光で潤うと、そういう形にしないと、人が乗ってても乗らなくても県費を投ずるということは、私は論理的ではないと思っています。

(記 者)

いずれ今おっしゃったようなその観光アクセス面なども踏まえまして、6月補正にはそうした対策というのは打ち出していく予定でいらっしゃるんですか。

(知 事)

予算査定もまだですので、それまでに具体的なものを関係部局で検討をさせています。

(幹事社)

ほかございませんでしょうか。

じゃあその他。

(記 者)

話全然変わるんですが、湯沢地区の高校の統合校の校名の話だったんですけども、教育行政は独立したものという側面も確かにあると思うんですが、一方で知事は県立学校の設置者という立場でもあるので、一旦、叡陵ということで知事も了承されて県教委の方で発表したと。それがこういった事態になって覆さなければならなかったということについては、どういうふうにお思いですか。

(知 事)

なかなかその学校の名前というのは、地元の人でなければよくわからないという点もあって、今回、こういうことになりましたので、この後いろんな物事を決めるときには、やはりそこら辺もう一回反省点になるのかなと思います。

(記 者)

ということは、もうちょっと地元にも配慮しながら決めていくという。

(知 事)

今回は配慮しすぎたというか、もう少しストレートに思いをぶつけるとよかったように思います。あまりにも配慮してオブラートに包んだような形になってしまっただけで。教育委員会でもいい経験になったのかなと思います。今日午後、決まったものについて皆さんにご報告があるということです。

(記 者)

同じ質問で恐縮なんですけど、午前中、教育長の方から説明があったかと思うんですけども、その内容についてちょっと教えていただきたいんですけども。

(知 事)

今、間もなく、投げ込みがあると思いますけれども。こういう形で地元との了解をほぼいただきましたという話でした。

(記 者)

それに対して知事は。

(知 事)

地元との十分な話し合いの結果、地元の方の理解が得られるのであれば、いいのではないですかということです。

(記 者)

知事は、今回も了承したということで。

(知 事)

了承するとか、私が決める話じゃないけれども・・・なかなか名前というの難しいですね。私も地元の学校の角館高校の名前になるとね・・・ただ、地元の雰囲気というのが一番大切だなというのが今回感じたことです。

(記 者)

今の関連なんですけれども、やはり公募の中から選ばなかったという手法について、知事のお考えというものをちょっとお聞きしたいんですけど。

(知 事)

必ずしも公募の中から選ばなければならないということではないでしょうけれども、公募の中から選ばなかったという理由が明確に伝わっていなかったというのはまずかったのかなと思います。こういう理由で公募の中にはふさわしいものがなかったというような情報発信がなかったというところが混乱というか誤解の原因ではなかったのかなと思います。

ですから、公募する場合においても、どうしても公募の中でピタッとしたものない場合もあります。いろいろ別の意味にとられたり、あるいはほかにあったり。そういう際は、(その経過・理由を)はっきりお知らせして、それで、こういう形ではいかがなものかというその段階が今回なかったということが、ものの決め方としての反省点であったと思います。

(幹事社)

あとはございませんか。

はい、ではこれで終わります。