

講演録

“今後の我が国の新海運政策について”
—「海洋基本法」施行の機会に—

「今後の我が国の新海運政策について」

国土交通省海事局長

春成 誠

(於. 海運ビル 2 階「海運クラブ ホール」)

平成 19 年 7 月 24 日 (火)

《司会》

栗林先生、ありがとうございました。それでは若干時間も押しておりますので、栗林先生の講演はこれで終了とさせていただければと思います。ご質問等おありの方がいらっしゃるかと思いますが、この後のコーヒースタイル、または懇親会の場などでお話いただければと思います。

皆様、今一度、栗林先生に大きな拍手をお願いします。（拍手）

ありがとうございました。それでは次の講演に移らせていただきます。「今後の我が国の新海運政策」につきまして、国土交通省海事局、春成局長にご講演いただきます。春成局長、どうぞよろしくお願いいたします。（拍手）

《春成局長》

ご紹介いただきました、海事局長を拝命いたしました春成でございます。本日はこのような大変高名な先生方に混じって、お話をさせていただくことについて、心から御礼申し上げたいと思います。松尾会長をはじめ、日本海事センターの職員の皆様、本当にありがとうございました。私に与えられた題名は、こちらにありますように「今後の我が国の新海運政策について」でございますが、資料この1ページをお開きいただけますか。中身は、この2月に交通政策審議会の海事分科会のほうに国土交通大臣から諮問させていただきまして、先般6月末に中間とりまとめをいただきました、国際海上輸送部会、それからヒューマンインフラ部会それぞれの内容について、概略をご説明しようというものでございます。この分科会につきましては、2月以降大変精力的にご議論いただきまして、後ほどご講演いただきます、杉山部会長は国際海上輸送部会長として精力的にご支援いただきました。それぞれの部会について、5回ずつやっておりますので、合せて10回ということで、この短期間に非常に多くの委員の皆様方にご協力いただいたことに改めて御礼申し上げたいと思っております。

さて、この審議会に諮問いたしました背景について、ご説明したいと思っておるわけでございますが、私ども海事局の職員一同この1年から1年半の動きを密かにと申しますか、公言しているわけでございますが、あとから考えたらきっとあのときがターニングポイントだったんだなあと思うような思いで、過ごしてきておりまして、その1つの柱がこの交通政策審議会海事分科会の諮問であったと思っております。もう1つの柱は、後ほど申しますが、「トン数標準税制」へのチャレンジでございます。

この海事分科会に諮問しました背景ではございますが、現在の経済情勢の中で、外

航海運についてご案内の通り、極めて好調でございます。アジアの中国特需をはじめとして、経済活性化しておりますし、東西の壁が崩れたことによるマーケットの拡がりということから、現在は極めて好調でございますが、その実態ということについて言うと、かなり私ども自身は懸念を持っておりまして、元々外航海運は、ここにはプロの方ばかりだと思いますので、ご記憶を辿っていただくと、若干話がはずれるかもしれませんが、ほとんど儲かったためしがないようなところでございます。

私が知る限りは、石油ショックの直前あたりに割と3部門好況というのもあったと思いますけれども、それを遡ると、スエズ運河の閉鎖ぐらいしか超好況の時代はなかったと思います。ここへきてようやく歴史上始まって以来、好調でございますけれども、実は後ほど申します「トン数標準税制」というものを導入している諸外国と比べますと、その競争力という面においては、周回遅れであるということは論を待たないと思います。世界の大企業と言いますか、大きなところはM&Aを繰り返して、その「トン数標準税制」というのは、ご案内かもしれませんが、要は外形標準課税でございまして、会社が持っている船舶のトン数当たりなんぼという、非常に安い税制を適用されている諸外国、これは世界の6割から7割になっておるわけでございます。彼らと比べると、日本企業の内部留保の額は実にお寒いものでございまして、この「トン数標準税制」を持っているところは、膨大なキャッシュフローを身につけて、国際競争市場に出てきて、入札で勝つ、あるいはM&Aを繰り返している状態でございます。

こういうことで将来の我が国の安定輸送はどうなるんだろうかという危機感を私どもは持っておりました。同時に実態は、私ども安定輸送の核となるべきだと考えております日本籍船、それから日本人船員は激減しております。これはもちろんコスト競争力がないからでございますけれども、こういったことで本当に将来は大丈夫だろうかというふうに思っておりました。

そこで、こういう諮問をいたしたわけでありまして、同時に内航海運につきましても、これはヒューマンインフラ部会というもう1つのほうで主としてやっておりますけれど、こちらは、まだまだ船員数は3万人とおるわけでありまして、内実は高齢化が著しく、かつ後継者不足で、また産業も同様な状況にございますが、こちらのほうはもっとひどいということでございます。こういったことで将来の海洋国家・日本を支えられるのかという問題意識がございます。そういう背景からこういう諮問を国土交通大臣がしたわけでございますけれども、なんと言っても、去年の秋に「トン数標

準税制」に初めて国土交通省としてチャレンジしたということは、大きな契機になってございます。

それはなぜかといいますと、「トン数標準税制」というのは、今申しましたように、通常の法人税のいわば外形標準化でございまして、諸外国は日本の法人税のほぼ 30 分の 1 の税金しか払っていないということでもありますので、好景気のときには、不景気のときでも払わなくてはいけないという意味においては、これはかなり厳しい税制ですけれども、好景気のときにはそういう状態になりますので、減税になります。この減税要求をするということは、なかなかこれは難しくて、われわれとしては当然国際競争条件の均衡といった中で、イコールフットさせてくださいと。同じ世界単一市場だから、そこで共通の基盤で戦わせてくださいと。その上で日本籍船・日本人船員を確保して安定輸送という機能を果たさせてくださいという話をももちろん主税局のほうに持ち込んでいるわけですが、その際、最大の論点で入口から最後までその論点がずっと続きましたけれど、要は「なぜ外航海運についてだけ、そのような減税をしなければいけないのですか」という、この問いに答える必要がございます。もちろん私どもは、この外航海運というものが、私ども国民経済にとりいかに重要なものであるかと、あるいは「非常時」というものを考えたときに、自分のところに船、あるいは人がいなければ、どうやって日本のために働けるのでしょうかというようなことをもちろん申し上げたわけですが、この部分を深く詰める必要があったというのが、最大の契機ではなかったかとわれわれは思っております。

それでこの諮問になるわけですが、「トン数標準税制」のほうはどうなったかということについて、一番最後のページをお開きいただきたいと思います。幸いにも、先ほど栗林先生からも経緯をご説明いただいた『海洋基本法』の動きでありますとか、あるいはようやく我が国でも国際競争というものを強く意識した税制、税環境に関しまして国際競争上勝てるかどうかという、特に昨年場合は、減価償却費の対象を 100%減価償却というのが認められておりますように、そういうことを意識する方も、何はともあれ、大変多くの先生方のご賛同を得まして、結果的にはここにありますように、今年度向けの税制改正大綱におきましては、このトン数税制については、非常時における対応を含む安定輸送を確保するために、外航海運事業者が果たすべき役割及びその目的を達成するための規制を明確にする法律をまず国土交通省で用意しなさいと。用意することを前提に、来年の 20 年度の税制改正で具体的に検討しましょうというところまで、いわばこの検討事項でございすけれども、与党税制

改正大綱の中に生き残ったということになっております。

したがって、私どもとしましては、この部分の黒字になっている部分を徹底的に詰める必要があったということも、今回の背景でございます。なお、税制改正は必ずしも理屈だけでいきませんので、われわれはすべての船舶を対象にトン数税制を考えておりました。この場合、非常に巨額の減税規模になっております。さっき申しましたように、30分の1ぐらいになってしまいますので、800億円ぐらいの減税規模に、当時の試算ではなるわけで、それはとても飲み込めないということでありました。

そこで結果的には、もともと日本籍船・日本人船員と言っておりましたので、日本籍船に限定した形で、この税制改正大綱は決着しました。おおよそ減税規模は10分の1ぐらいに萎んでおります。かつ、こういった目的のためであれば、政策税制といった形の目的であれば、議論はしましようというところまでいきましたので、私どもとしては、この部分で決着を見たということで、満足はしておるわけでございます。先ほどのページに戻っていただきまして、この左側の国際海上輸送部会において、そこに書いてありますような、先ほどより私が申し上げているような、外航海運の意義ですとか、役割、それからどういう政策が必要ですかといったこと、具体的な施策は何ですかということを審議いただきました。それで6月に中間とりまとめをいただいたということでございます。

恐れ入りますが、3ページをお開きいただけますか。この国際海上輸送部会で、われわれは審議の整理をしております、一番上にありますいろんな事態があります。

「平時」があり、「非常時」があり「有事」があると。それぞれにその下にぎざぎざで囲んだところがあります、例えば「平時」であったとして、このように空洞化が進んでいると。あるいは「非常時に一体どうするのか。便宜置籍船はもう使えませんか。どうするんですか。」という話。船員供給国としては、フィリピンが非常に多いわけですが、そちらの需要から船員供給されないという事態もありますので、そういったことを踏まえたときに、下の四角にありますような5つの卵といいますか、卵の形になっておりますけれども、こういったことをきちんと確保しなきゃいけませんねと。この流れで私どもは議論をさせていただきました。

4ページをお開きいただけますか。この4ページの基本的な考え方は、いわば、この審議会の先生方のご意見を集約したようなものになっておりますので、やや詳しくご説明しますけれども、1番にありますように、四面環海、資源に乏しい我が国が貿易立国として発展していくためには、外航海運は極めて重要であると。それはもう論

を待たないわけでありまして、2番で、そうした我が国の中で、本邦外航海運事業というものが、いかにこの荷主にとって安定輸送という面で産業界あるいは国民生活にとって貢献しているかということについて、ご説明したわけでありまして。この委員の方々の中には、荷主のほうの産業界、電機、石油、いわゆる貿易商社といったところの多くの方に委員としてご参加いただきましたけれど、その方々からこういったご意見が多々寄せられたわけでございます。

日本籍船については、日本人船員は現在コスト競争力がございませんので、減少しているわけですが、この今後の我が国のロケーションを考えますと、特に「非常時」を考えると、どうしてもこの日本籍船・日本人船員という役割は大きいわけでありまして、これを「平時」から確保するということが喫緊の課題であるというふうに、異口同音におっしゃっていただいております。

ところで3番にありますのは、私どもいろんな制度を持ってきておりまして、例えば国際船舶制度というものがありますし、税制ですとか、いろんなものがありますが、いかんせんそういった競争力確保ですとか、日本籍船・日本人船員を支える政策とか諸制度というのは、諸外国に比べると劣後した部分があります。そういう劣後した部分について、これを強化して充実なさいということを言っているところでございます。

具体的には税制ですとか、金融、予算、制度全般について、充実強化すべきであるという、概ねこの部分、本審議会にとっては結論にかなり近い部分をここに書いております。5ページをお開きいただきますと、これはお馴染みの資料でございまして、簡単に我が国においては、貿易物資の99.7%は海運が運んで、とりわけ資源に関しては、これは論を待たないということでございます。

次に7ページをお開きいただきたいと思います。ここはなかなかいろんな議論がありましたけれど、日本籍船・あるいは日本人船員の意義・必要性ということについて、まずデータのほうからご覧いただきますけれど、これもプロの方ばかりなので、ご案内の通りではございますが、今一度おさらいという意味を含めて現状を把握させていただきますと、昭和47年に日本商船隊の中では日本籍船というのは、1,580隻ほどございました。この時期が日本籍船のピークでございます。その後どんどんどんどん円高の影響もありまして、減ってまいります。その結果、平成17年、現在に至るわけではございますが、95隻ということで100隻を割るという状況が現在でございます。

一方、少し戻りますと、この日本商船隊というのは、この概ね2,000隻という規模が、この20-30年変わっておりません。ずっと過去を遡っても概ね2,000隻。規模

は大きくなっておりますが、隻数からいうと、大体こういう感じでございます。黄色い部分というのは、日本の外航海運事業者の方々が海外に子会社をつくって、そこに持たせた船をチャーターで自分たちが使うという、いわゆる「仕組船」と言われておりますけれども、支配外国籍船とも呼ばれるものでございます。

このブルーの部分というのは、純粹に市場から取って来るというか、その都度チャーターしてくる部分ということでございまして、このように日本籍船が低い割合というのは、いかに大変なことかというのは、次に日本人船員を見ていただきますけれども、右のほうに日本人船員数の推移がございしますが、これも昭和 49 年あたりがピークでありまして、このとき 5 万 7 千人近くおりました。これがどんどんどんどん、特にプラザ合意後、円高が急に進んでまいりましたので、日本人船員を採用するというのは企業としてできなくなってきたわけでございます。

結果的に現在一番右端にあります、2,600 人というふうになっておりまして、この数字がどういう意味かというのは、左下の諸外国との比較を見ていただきます。たまたまここには、イギリス、ドイツ、デンマークとの比較で、商船隊に占める自国籍船の比率、あるいは全体で使っている船員に対する、自国船員の割合というのを見ると、これが大きく違っているわけでありまして、ここまで減っているということは、やっぱり大丈夫かなという思いを持たせるわけでありまして、じゃあなんでこんなに減ったのかというのは、諸説ございますけれど、やはり為替の問題が大きいかなと。

これは船主協会の方からもよく伺ったことでありますけれども、諸外国、特に挙げられているような国の対ドルレート。船会社の場合、収入はドルでいただいておりますので、それをコストとして払うときには自国通貨に換算してまいりますから、円高であればあるほどコストは膨らむわけでありまして、諸外国の場合は、例えば船員に関して、実は私どもいろんな数字がありますが、例えば船長クラスで見ると、絶対値としての賃金というのは、そんなに大きくは変わりません。ここに挙げられているような欧米先進国と比べますと。しかしながら、諸外国は、われわれが円高になったプラザ合意後の 360 円が 120 円になったという、3 倍になったものほど、実は為替が高くなってないわけでありまして、ほとんど変わらない。したがって、その部分が違うのと、もう 1 つは諸外国のほうで、多分これは調べ切っておりませんが、船員に関して言うと、社会保障の免除ですとか、あるいは住民税の軽減ですとか、いろんな手当てが行われているということがあろうかなと思います。しかし、いずれにしてもそれは言い訳でありまして、「こういう状況で良いわけないよね」というのが、今

回トン数税制なんかを持って回るところの関係の先生方のご意見でございます。

次のページをお開きいただきたいと思います。8ページのところなんですけれど、審議会のほうでは、どうしても「非常時」ということを考えたときには、一体ターゲットとなる数字はどのくらいなんですかという議論がありまして、これはいろいろ議論がございますけれども、数値を算出していただきますと、日本籍船のそういった「非常時」、例えば1年間誰も助けてくれないような状況の中で、我が国の日本籍船の日本人船員だけで、日本人が生きていくための物資を運んでくるということを考えると、大体450隻で人の数は5,500人であろうというふうに試算をいただいております。

ちなみに昨年外航課のほうで業界の総意として、「日本籍船は5年で2倍、日本人船員は10年で1.5倍増加しますよ」というコミットメントみたいなものを表明いただいているわけですが、これでもなかなか今の450なり5,500なりというのは、到底到達しないわけでございます。今は2,600人いるというのに、5,500はそんな差はないと思われるかもしれませんが、プロならすぐ分かることですが、船員の育成には非常に長期の時間を要しますし、一方で退職してリタイアしていく方はたくさんいますので、この差をすぐに埋めるということは、非常に難しいです。

ところが審議会の中のご議論というか資料では、単純にやっていけば、今の規模。結構今は外航海運企業も、船員は採っておられますけれど、単純にやっていくと、おおむね30年ぐらいやっていけないとここまでいけないということでございまして、実はこの問題は、われわれが今後制度を仕組んだ上でも、1つの論点になろうかなと。つまりすぐにはできないところをどうするんですかという議論が残っております。

さて、9ページをお開きいただきますと、それでは今のような状況をベースに、施策実施をどういう観点でやるべきか、ということに関して、審議会の中でも端的にいろいろなご意見がありましたけれど、おおむね2つの柱がありました。1つは上にあるような国際競争力の確保ですと。この柱。それから下にあります、日本籍船・日本人船員の確保というもう1つの柱。この両方が必要だよと。ただこれをうまくバランスをとらないと、下のほうにどんどんどん、例えば日本人船員の確保だけを狙っていくと、今後はコストが膨らんでいきますので、競争力という面ではいささかネガティブなことになります。ただ上ばかりやっていくと、なんだか分からないと。要するに会社が強くあれば良いのかというだけでもいけないのでありまして、両方のバランスということを、審議会でご議論いただいております。

10ページをお開きいただきますと、今のバランスをベースに、この安定的な海上

輸送を確保するためにいろいろな施策があります。その施策をまとめて提示してご議論いただいたのが、このペーパーでございまして、今申しましたように、バランスでいうところの国際競争力の強化というところがブルーの部分になっていまして、日本人船員・日本籍船の確保のところが赤い囲みになっておりまして、相互にラップしておりますけれども、こういった船舶金融ですとか税制、法案、国際船舶制度、船員の確保ですとかいろんなことを組み合わせて、結果として安定的な国際輸送の確保を図っていくというのが、考え方でございます。それでその考え方そのものは、上の枠の中に書いてありますように、やはり諸外国に対して劣後しているものについては、逐一検証して、それを改善していく努力は必要だなということを私ども、そこでご議論を聞いております。

11 ページでございます。これは「トン数標準税制」の導入について、1つの大きな施策の柱になっているのですが、その赤字の中をご覧いただきますと、要はトン数税制というのは、競争力強化だけじゃなくて、この政策的な目的・計画的な増加といえますか、競争条件の均衡化に加えて、日本籍船・日本人船員の計画的増加を図るため、このトン数税制の導入について早急に検討することが必要であるといわれております。そのバランスを図った上で入れるべきだというふうに言われております。

参考までに、これは先ほどより私が口頭で申し上げたことをきちんと書いておりますけれども、諸外国の導入状況ですと、まさしく右の円グラフにありますように、導入国で 58%。そもそもシンガポールのように非課税国を入れますと、これが7割近くになるわけでございます。そこにありますように「トン数標準税制」というのは、トン数に「みなし利益」をかけるというやり方で、それに法人税率、例えば日本の場合でしたら3割なら3割をかけると。それで現行の法人税というのは、いわゆる収益、所得に対して法人税をかけるということで、ここに大きな差があるわけでございます。

それから 12 ページをお開きいただきたいと思います。これはトン数税制の導入に併せて、先ほどからのいろんな政策目的をきちんとできるためのパッケージになるような制度設計をやるべしということになっておりまして、これはあくまでもイメージですが、スキーム案のイメージとして、これから詰めなければいけないと思っておりますけれども、基本的には、この日本籍船・日本人船員の確保にかかる目標に関して、基本方針を国土交通省ではつくらせていただきまして、それに従って各会社のほうで、この日本籍船・日本人船員の増加に関する増加の目標なり、計画増加策といった、例えば訓練計画といったものだと思いますけれども、そういうものをお出しいただいて、

認定を申請していただくと。それに対して認定を受けた場合には、先ほどの「トン数標準税制」を適用するということでございまして、できないかできるかというフォローは、きちんと勧告という形でさせていただくと。

それからこういうトン数税制というメリットを受けてつくった日本籍船というのは、しばらくの間、直ちに売り飛ばすというわけにはいかないので、持っておいていただく。あるいは「非常時対応」ということで、航海命令、これは今まで外航海運には航海命令という制度はございませんが、いわゆる「非常時」に関して、こういった制度もやって、社会的使命を達成していただくという制度を考えております。

以上、国際海上輸送部会の概要をちょっと端折ってお話をさせていただきました。次に 14 ページをお開きいただきますと、こちらはヒューマンインフラ部会でございます。これはひょっとすると、いわゆる日本籍船以上に大問題であろう日本人船員について、外航船員、内航船員について分けておりますが、主として内航船員問題をここでは扱っております。それは、外航船員の場合は外航船員になりたいという人はいるんですが、なかなかコストの問題もあって会社のほうで採用できない部分がありますが、内航船員の場合はそうではなくて、その絶対数が減っていただけじゃなくて、今の若い方々が内航の船員になろうという意欲を持った人が非常に少ないという問題がございます。実は、有効求人倍率は、内航船員では現在では1を超えた地域が結構ございます。それにも拘わらず、なかなか来ていただけないという状況がございます。

15 ページをお開きいただきますと、これもここに結論が書いておりますけれども、海事分野における人材の確保育成ということで、船員を集め、育て、キャリアアップを図り、さらには陸上海技者への転身を支援するということが必要であろうと。それはなぜかという、船員としてのライフサイクルがわからない、将来図が見えないということが、もともと若い人が二の足を踏む原因ではないかというご意見もありますし、それから集め、育てのところだと、とりわけその魅力というものを、先ほども栗林先生がおっしゃったように、「海洋国家」としての何か大切な何か、DNA みたいなものを育てるためには、どうしても魅力を与えるということが必要だろうと。だから集めるところには、特にそういったことをやっていかななくてはいけないと思っております。

16 ページをご覧くださいますと、マトリックスみたいになっておりますけれど、船員を集める、育てる、キャリアアップする、陸上海技者への転身ということで、そ

れぞれに対応した、私どもが考えている施策というものが出ております。特に目新しいところでは、左から2番目の真ん中ぐらいに、例えば一般大学・一般高校の卒業生の方でも船員資格を簡単にとって、なかには海が好きだという人は当然おられますので、そういう人がすぐなれるように、ハードルを低くしていこうじゃないかということも考えております。

それから、一番右端の真ん中の下ぐらいにありますように、陸上海技者と呼んでいる、海技者という定義がなかなかないのですけれども、船員としての知識や経験を持って、しかし、船員として船に乗るのではなく、陸上に上がって、例えば船舶管理のマネジメントをおやりいただくとか、あるいはそれ以外の分野で活躍していただくという制度が、実は先ほどより出ている諸外国では結構、陸で活躍しておられますので、我が国でもそういう形になれば、もっと船員としてのライフサイクルは魅力あるものになろうということです。例えば、その陸上海技者というものをきちんと位置づけることは考えられないかということを経営しているところでございます。

あとはいくつか資料がございますけれど、時間の関係もあろうかと思っておりますので、省略させていただきますけれど、さて、今後の段取りですが、この21ページをお開きいただきたいと思います。主として税を中心に書いてあつたりするわけですが、当然9月に、8月31日まで概算要求の締め切りがまいりますので、税制改正要求をこれから詰めまして、財務省のほうにお出しするということになります。その後、多分いろんな動きがあろうかと思いますが、12月の税制改正大綱を目指して、多くの方々のご支援をいただきながら、われわれとしては頑張っていくということでございます。それで現在やっていることは何かといいますと、先ほどより、トン数税制とひと言で申しましたけれど、実は非常に制度の細かい実務的なところ。例えば、兼業されている方の兼業収入というものをどのようにみるのかとか、いろんな本当に日々の事業をおやりいただくときに、このトン数税制を入れた後、どういった作業をやっていかなければいけないのかということを含める。あるいは実際に税制改正した場合の、法人税法はどうなっていくのかというような、そういった実務的な詰めを現在やっております、それを合せてかなり仕上がったところで概算要求をさせていただきたいと考えております。

なお、平成20年1月まで、これは今、別途詰めておりますけれども、この審議会の中間にとりまとめたいただいた内容を基に、「安定的な国際海上輸送の確保のための法律」は、これはあくまでもそういう仮の名称なのですけれども、そういうものを提

出するべくやっていきたいと思います。それで可能であれば、4月のこの法律の施行と、それから「トン数標準税制」の関係の施行ができるように願っているところでございまして、現在鋭意努力をしているところでございます。

今後、まだまだ山も谷もあろうかと思っております、審議会はもとより、関係の業界の方々、あるいは国会の先生の方々のご支援、ご指導を得ながら、私どもとしては目標に向けて頑張っていきたいというふうに思っております。

なお、1点だけやはり1番ポイントになるのは、実は世論ではないかという感じもしております、昨年の秋口以降、先ほど栗林先生がお話になったような海洋法の動きですとか、いろんなマスコミの中で、非常に好意的な位置づけもしていただいたこともございますので、そういう方面へも注意してご説明し、ご理解いただいて進めたいと思っております。はなはだ、時間の関係もありまして、省略しましたけれども、以上でご説明を終わります。ありがとうございました。(拍手)

《司会》

春成局長、ありがとうございました。それでは、ほぼ予定の時刻となりましたので、春成局長の講演はこれで終了とさせていただきます。皆様、春成局長に今一度大きな拍手をお願いします。(拍手)

それではお配りしておりますご案内にございますとおり、ここで約20分間のコーヒブレイクをとりたいと思います。講演の再開は予定とおり16時50分、4時50分とさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

ロビーでコーヒー、紅茶などをご用意しておりますので、ご自由におとりください。また恐れ入りますが、喫煙はロビーの灰皿を置いておりますコーナーでお願いいたします。ありがとうございます。