

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対する期待」

一橋大学学長

杉山 武彦

(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》

それでは若干時間が早うございますが、ほぼお揃いでいらっしゃいますので、講演会を再開させていただきます。ここまでの栗林先生、春成局長のご講演を受けまして、「今後の我が国の新海運政策に対する期待」について、一橋大学、杉山学長よりご講演いただきます。それでは杉山先生、よろしく願いいたします。（拍手）

《杉山学長》

杉山でございます。よろしく願いいたします。私がこれから今日お話申し上げようとしている内容を最初にあらかじめひと言で申し上げておくとすれば、それは今日栗林先生がお話くださった『海洋基本法』の成立、それから春成局長がお話くださった中間とりまとめができたこと、この2つを大きな背景として、現在の我が国の外航海運政策が、これまでとは異なる新しいステージを迎えているんだということをメッセージとして申し上げる、そういうことになろうかというふうに考えております。2ページを使いまして、話の流れを先にお示し申しあげますと、はじめに「我が国の外航海運政策の変遷」、タイトルは非常に大きいのですが、ごくごく簡単に振り返りまして、併せてこれもまたごく一部分を取り上げることとなりますが、「我が国と世界の海運業の現状」に目を向けておきたいと思っております。その上で「諸外国の意識と取り組み」と題しておりますけれども、各国の現在における海運施策の動向に目を向けてみることにいたします。

次に先ほど春成局長からお話のあった、交通政策審議会、海事分科会の「国際海上輸送部会中間とりまとめ」、これについて簡単に触れさせていただきます。その後で、栗林先生からお話のあった、『海洋基本法』について、その成立が海運政策の展開にどんな意味を持つはずであるのかということ、新海運政策への期待ということに結び付けてお話を申し上げたいと思っております。話の組立て上、栗林先生のお話、あるいは春成局長のお話と多少だぶるところが出てまいりますけれども、お許しをいただきたいと考えております。

最初に、「我が国外航海運施策の変遷」、これを3ページでご覧いただきます。ごくごく簡単にまとめたものがこの図であります。海運政策の変遷、そういうことのかみ方にはいろいろあり得るのかもしれませんが、ここでは大きく3つの時代に分けて整理をいたしております。まず昭和22年以降、これは戦後の海運の再建、あるいは日本の経済の復興のために、海運に対する手厚い保護、あるいは助成の措置が

とられた期間があったわけでありまして、これをここではいわば「政府主導」の時代という表現をしております。この時代はもう申しあげるまでもございません。冒頭に松尾会長がお話をくださいましたように、計画造船制度、そういうものの中で、外航海運企業も 11 社を数えていた、そういう時代であります。

次の時代は昭和 39 年、1964 年から始まる、これを「自主経営への移行」の時代というふうに、ここでは名づけております。昭和 39 年と言いますと、とにかく集約というイベントが表面に出てまいりますので、政府主導ではないかということですが、その政府主導はそれを通して、その後自主経営へ動いていこうと、そちらに移していこうという意図があったということの後から見ますと、そういうふうに表現をしておいて構わないであろうと。従って「自主経営への移行」の時代であったというふうに表現しております。この時代には、OECD への加盟に伴って、外航海運取引が完全に自由化となりました。外航海運企業、中核 6 社の下でのグループの集約体制の下に、計画造船制度を運用して、そして海運企業の財務の充実を図る。できれば将来、国の直接の助成を縮小していくということが目指されたわけでありまして、実際この期間の中で、利子補給も廃止されたという経緯がございます。

その後、1985 年、昭和 60 年から、ここで集約体制の見直し、広く言えば規制の緩和ということを通じて、現在に至るまでの自主経営、自立経営の時代に入ったというふうにまとめてみる事ができようかと思えます。それをここでは「自己責任」の経営の時代という表現をしております。主たる海運企業もご存じの通り 3 社体制へと変わっていきました。競争の激化に伴う世界的なフラッグイングアウト、便宜置籍の進展の下で、日本海運の国際競争力ということがらが一貫して重要な政策課題となって、例えば国際船舶制度というようなことの導入も行われたということであったかと思えます。

そこでこのような変遷を辿ってきた我が国の海運政策であるわけですがけれども、次に 4 ページで、我が国と世界の海運業の現状を少し眺めてみたいと考えております。この図もいろいろなところに登場しますが、我が国の海上輸出貿易、輸出のほうにおける日本商船隊の積取比率の推移を示したものであります。先ほどの海運政策の変遷の中で、「自己責任」の時代が始まったというのが昭和 60 年、1985 年と申し上げました。それ以降を見ますと、2004 年に至るまでにおよそ 18.5% も、積取比率という点では、低下をしております。このことが日本海運の競争力の低下・後退ということをおいけば如実に反映をしている状況かというふうに思えます。

また、次のページで運航船腹量の状況というものを、コンテナ船に限定しておりますけれども、それについて見ますと、やはり 1985 年と 2005 年との間の比較で、日本の邦船 3 社のランクがそれぞれに船腹量ということでは低下をいたしております。シェアという点では、逆に数値の上では多少の上昇がございますけれども、船腹量のランクではそれぞれ低下をしているのが、この図からお分かりをいただけるかと思いません。

さらに、もうご存じのとおりでありますけれども、また松尾会長のお話にもありましたけれど、近年の外航海運の世界で、M&A も進んできております。2005 年 9 月に、この図に書き入れておりますが、Maersk が Royal P&O Nedlloyd を買収して、船腹量で見た世界シェアを 12.8% から 18.8% にまで高めております。また 2005 年の末には、Hapag-Lloyd が他社を買収しまして、その世界シェアをやはり 2.6% から 5.2% にまで高めているという状況がつつい最近にございました。

このように現在、日々繰り広げられている激しい国際競争の中で、我が国の海運業が当然のことながら大変厳しい状況に直面しているということは、どなたも認めることであろうかと考えております。そこでこのように我が国の海運業については、激しい国際競争の中で、相対的な地位の低下が若干見えてきている状況であるわけですが、しかし、この原因を単純に個々の企業努力の不足ということに帰すと、仮にそうしたとすると、それはやや一方的にすぎるように思われます。

そこで次の 7 ページであります。この表はいろいろな機会にご覧くださった方が多いと思っておりますけれども、諸外国の外航海運強化策を項目として、1 つの表にまとめてみたものであります。個々の項目の内容には、ここに優遇措置、あるいは圧縮記帳等々いろいろありますけれども、そのそれぞれの内容には、時間の関係で触れることはいたしません。しかし、全体を眺めたときに、我が国に比べまして、特にヨーロッパ諸国においては、多くの項目の海運強化策が導入されているということがお分かりいただけると思えます。むろんそれぞれの政策の強度、あるいは程度、それは直ちにはこういう表からは比較ができませんけれども、少なくとも日本と同数以上の〇の入った項目の数で、外航海運強化に取り組む国の数は、ここでは 16 カ国が日本以外にありますけれども、そのうちの 9 カ国が日本と同等、あるいはそれ以上ということになっております。

次の 8 ページでありますけれども、主要国の海運強化策の違いというものを、もう少し別の視点から眺め直したものがこの表であります。トン数標準税制に着目をします

と、これは、これまでのお話でもお分かりのように、我が国でも昨年度から導入の検討が始まったわけですが、現時点では主要国で導入していないのは、もはや我が国のみという状況になっております。また、ここでも詳しくは立ち入りませんが、登録免許税等の額について比較をしましても、ここからは他の主要国と我が国の間で極めて大きな差があることが歴然としてまいります。

次の9ページであります。改めてトン数標準税制の導入状況について示したもので、この図は先ほど春成局長がお示しくださったものと同じでありまして、重量トンベースでもはや7割近い国がトン数標準税制を導入済み、あるいはもともと非課税という状況です。各国の導入の時期というのを眺めてみましても、ここでギリシャをちょっと別扱いしなければなりませんけれども、オランダ、ノルウェーでそれぞれ1996年に導入をされました後に、特に2000年以降、主要各国が相次いで導入してきているというのが実態であります。以上のように我が国海運業に相対的な地位の低下をもたらしている、その競争相手国の側では、かなり強力に、ある意味では国を挙げて海運の強化策に取り組んでいるという実態があると言って差し支えないように思われております。

次の10ページでありますけれども、いわゆる海事クラスターという概念。これは、我が国においても、7、8年前からになるでしょうか、注目をされ、また紹介もされて久しい事柄でありますけれども、クラスターという概念、あるいは発想自体が直ちに戦略ですとか、あるいは政策手段として、機能するのかどうかというのはちょっと別といたしまして、それでも海運業においてライバルとなる世界の各国におきましては、特に外航海運の政策立案上、この概念が我が国において取り上げられている以上に、強く意識をされているように感じられます。この最初にお示しした図は、これは一例としてオランダの海事クラスターの概念を示したものであります。**Dutch Maritime Network** と呼ばれる組織が推進役となりまして、海運を含めて港湾でありますとか造船、あるいは海事サービス等々、さまざまな海事関連主体の一体性のある活動を展開しようという考え方です。

今度は次の図でありますけれども、これはノルウェーの海事クラスターの概念の整理をしているものを紹介しているものであります。オランダとは、よく見比べてみますと、図の描き方も違いますし、またクラスターの構成要素にも若干の違いがあります。国によって海事クラスターの内容や位置づけはそれぞれに異なることは当然でありましょうけれども、このノルウェーの場合は右側に書かれておりますように、その海事

クラスター全体で、労働人口で言えば、約7万5千人、GDPに占める割合は、6%ないし9%になるのだという報告がなされておるわけでありませう。

このノルウェーについて次のページをちょっとご覧いただきますと、ノルウェーの支配する船腹、あるいは自国船員の推移を示したものがこの図であります。これは諸々の海運強化策の成果というふうに見えるのだらうと思ひますけれども、支配船、あるいは自国船員ともに90年代後半から増加を示しました。ただ、2000年以降はその伸び方にややかげりが見られております。これは先ほども表でご紹介しましたように、他の海運諸国における追隨的な強化策の導入と、その影響があるのだらうと思ひます。いずれにしても、日本においても海運を中核とする多くの海事産業が存在するわけですから、海運の活性化、外航海運の隆盛というものはひとり海運の問題だけではなくて、関連産業全体の活性化を通じて、日本の経済全体に大きく貢献をする、大きな力をもたらすということに留意すべきということは、我が国においても当然のことであらうと思ひます。この点については、今後、例えば、定量的な先ほどのノルウェーの場合のような提示の仕方というようなものも、われわれとして用意をしておくべきかもしれないと思ひます。

次に、交通政策審議会の海事分科会、国際海上輸送部会における中間とりまとめの内容というものが、13ページに出ておるわけですが、これに簡単に触れさせていただきます。これは、先ほどの春成局長のご講演でも詳しくお話いただきましたので、ここには議論の柱を再度掲げてありますけれども、内容には立ち入ることはいたしません。ごく簡単な単純な感想をコメントとして付すだけに留めさせていただきますと考えております。

今年の3月から6月まで5回にわたって集中的な審議が行われました。これに臨んで、少なくとも私自身は、こんなようなことを考えておりました。つまり、今回の審議を通じて、外航海運という機能、日本にとっての外航海運産業というものが、日本の国を支える極めて重要な社会インフラであると。そういうことを確認して、そして論証をする。論証するといつても、数式の証明というわけにはいきませんが、ともかく確認し、論証する。そして委員の間で意見を共有する、見解を共有する。そしてさらにそのことをきちんとした順序とそれから説得力のある表現で、明確に整理して述べる。こういうことをやりたいというふうには私自身は考えました。これにつきましては、実際に、事務局の方々が、先ほどもご説明ありましたように、外航海運サービスのユーザーとしての荷主産業側からの現状認識、あるいは要望等々を丹念に整

理することを通じてその作業をある程度実現してくださいました。

さらに、中間とりまとめの中で、日本が必要とする日本籍船の数、あるいは日本人船員数の算定においては、「非常時」という概念、これも先ほどの説明に登場したところですが、そういう概念が明示的に想定をされて、その点で従来よりも議論が一步前に進められたというふうに思っております。しかし、この点については、部会がそういうふうにしたというよりも、むしろ部会の中で、そのような議論と作業を進めるような機運が社会全体の中でわれわれの周囲に生じていたんだ、出来上がってきていたんだと、そういう点を認識しておくことが重要なのではないかというふうに思っております。

そこで、もう1つの『海洋基本法』、14 ページであります。『海洋基本法』につきましては、先ほど栗林先生のご講演で詳しくご説明ちょうだいしました。改めて私が申し上げることではありませんが、とりあえずここにいくつかの点について海運の側から確認をしておきたいという意味でピックアップしております。法の第1条、目的というところでは、「新たな海洋立国を実現すること」が謳われまして、「我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上を図るとともに、海洋と人類の共生に貢献することを目的とする」というふうにされてきているわけであります。

また、第5条を見ますと、「海洋の開発、利用、保全等を担う産業」を「海洋産業」というふうに呼んだ上で、この海洋産業については、「我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上の基盤であることに鑑み、その健全な発展が図られなければならない」というふうに規定しています。この第5条の規定ぶりというのは、まさに国際海上輸送部会における審議で得られた共通認識と完全に一致するものであるということができると思っております。

また、ここには掲げておりませんが、第8条から第11条においては、国、地方公共団体、あるいは事業者、国民の責務がそれぞれに規定をされて、第12条において、関係者相互の連携及び協力ということが謳われております。

さらに下段に示しますように、第3章の基本的な施策として、第20条において海上輸送の確保のために国が措置をきちんと講ずべきこと、これが規定されておりますし、また、第24条においては、海洋産業の振興及び国際競争力の強化、これらの目的のために国がやはり措置を講ずべきことということが規定されております。

そこでこういう『海洋基本法』が今後の我が国の新海運政策の推進にどのような関わりを持つと考えるのか。その点について最後に申し上げておきたいと思っております。そこ

で15ページをご覧くださいければと思います。

冒頭で、私が今日の話のメッセージというのは「我が国海外航海運政策が新しいステージを迎えている」ということであるというふうに申しあげました。そこでそのことをつながりをつけるために、冒頭にお示しした我が国海運政策の変遷の枠組みの図式を、再度ここに登場させました。そこに付け加える形で表現をいたしましたこの図のように2007年というのは、『海洋基本法』に基づく基本理念を踏まえた新たな役割分担の時代のはじまりであると考えられると、こういうことをここで示しております。

その「新たな役割分担の時代」の、具体的な中身は何かということになりますと、これは先ほどもお話がありましたように、今後の「海洋基本計画」の策定というのを待って、いろいろ具体的なものが出て来る事柄でありますから、現段階において具体的な内容や絵姿ということは、私自身ここで描く用意はございませんけれども、しかし、少なくとも意味合いとしては、新たな背景が出来上がったわけでありますので、そこでおのずから新しい関係者の間の関係というものが出来上がってくるはずである。こういう意味をここに込めて新しい「新たな役割分担の時代」としたということであります。

そこで次のページでありますけれど、この図は政府と事業者の新たな役割分担をイメージしたものであります。先ほど触れました「海洋基本法」の中の個別の条文にも規定されてはいますが、まず国はこの図にもありますように、日本船舶の確保・船員の育成及び確保に向けた必要な施策を遂行する、また我が国の海運企業に関して、国際市場での競争における対等な競争条件を確保することが国に関しては求められている。一方、事業者については、同じく基本法の条文の中で、国が推進する施策に協力するということが求められているわけであります。役割分担とか、協力という言葉自体は従来と変わりありませんけれども、しかし、従来のようにそういう言葉がいれば一般的な言葉として用いられていた状況の下でと、それから今回のように「海洋基本法」という形で、国としての大づかみの戦略、基本理念、これが出来上がった状況の下での役割分担、あるいは協力ということは大きな意味の違いをもって来るはずでありますし、またそのようにしていかなければいけない。新たな関係者の協力関係、役割分担というものは、先ほどお話ししましたような、海事クラスターを構成する関連する様々な主体との間での、一体的でまた整合的な関係として創り上げていくことが可能になるはずであります。したがって、今後の役割分担と協力関係というものは、これまでの海運政策に比べて強さ、あるいは広がり、そういう意味において、強く前

へ進めるものというのが出来上がる。こういうことを期待として感じているところであります。

またついですが、この図に則して申し上げますと、この図の中に協力関係の1つとして、「継続的なウオッチ」ということを書き込んでおります。言うまでもなく、国際外航海運市場における海運企業の国際競争力というのは、諸外国との政策との相対的な関係の中で定まってくるものでありますので、諸外国の政策動向についての継続的な情報の取得、あるいはそれに対する分析というようなものを欠かすことができないわけでありまして、その主たる活動については、今日の主催者である日本海事センターのような組織も大いに役割を發揮していただくということが当然に期待をされるであろうかというふうに考えております。

最後に付け加えておきますと、「海洋基本法」にも規定されておりますとおり、国、事業者だけでなく、「国民」というものの意識の向上も欠くことができない重要な要素の1つであります。この図はその点をも含めたものでありまして、これからは、国、あるいは事業者、そして国民、これらが一体となって、新たなコラボレーションを構築して、真の「海洋立国」を実現する必要がある。それを実現するべく、多くの活動を一体化することができるようなステージにわれわれは今到達したというのが繰り返し申し上げている現在私たちが至った状況についての認識ということでありまして。

繰り返しになりますけれども、これまでの関係者の努力が積み重なった結果として、国の基本理念、あるいは基本理念を定めるための土台というのが一方で出来上がりました。それに併せて海運政策においても「トン数標準税制」という新しい突破口が開かれようとしております。そういう意味で、これまでのような「規制」ということでもない、「放任」ということでもない、あるいは「政府と事業者との単純な綱引き」ということでもない、それを、中身は具体的には分かりませんが、「新しいコラボレーション」という言葉を使って表現をしておりますけれども、そういうことをこれから進めていく段階に到達したということでありまして。

そこで、これからの課題というのは、これは実は局長が最後の段階で最後に「世論」という言葉を使って表現をなさいましたけれども、私自身も同じ点について強調をしておきたいというふうに思うわけでありまして、今後は、こうしてわれわれが至った、新しく手に入れた背景、それをよく認識した上で、関係者間の認識の共有、それから相互の理解、協力、これを図り、これを確実に進めていくことが、今後のわれわれの

課題であるということであって、本日のようなプログラムの試みというの、またそれを促進していくための活動の一環であるというふうに理解した次第であります。

以上が私が申し上げようとしたことであります。本日はご清聴いただきまして、大変ありがとうございました。(拍手)

《司会》

杉山先生、どうもありがとうございました。それではお時間が残りあと 10 分少々ございますので、よろしければ質疑応答とさせていただきたいと思えます。担当の者がマイクをお持ちしますので、もしご質問がおありの方、ご質問の前に所属、お名前をお教えいただければと思えます。それではご質問がおありの方、どうぞ自由に挙手をお願いします。それではお願いします。

《質問者①》

杉山先生、大変いつものように分かりやすいお話をありがとうございました。せっかくの機会ですので、ぜひお伺いしたいことがございます。実は「非常時」における日本海運と言いますか、日本の海員に対する期待感なんでございますけれども、特に北朝鮮のミサイル問題勃発以来ですね、そういった機運が国民の中に高く、集まっていることは確かなんですが、実は 30 年近く前の話になるんですけど、イラン・イラク戦争が勃発したときにですね、真っ先にアラビア湾のある緯度の以北に行かないということを宣言したのが、日本の海員組合だったんですね。そういうことを踏まえますと、はたして日本の海員にこういった「非常時」における輸送活動を期待しても良いものなのかどうか。それからどういう「非常時」を想定したら良いのか、なんか雰囲気的にはよく使う言葉なんですけれども、はたしてそこまで期待ができるのかなという、ちょっと心配がございます。実は、その当時一番最後までイラクだと奥の方にコンテナを運んでくれたのが **Maersk Line** だったんですね。そういった意味から、ぜひこの点についてお話をお伺いできたらと思えます。よろしく願いいたします。

《杉山学長》

大変ありがとうございます。これは非常に難しい話でありまして、先ほどの春成局長がお示しした図でもですね、「平時」、「非常時」、「有事」とこういう形で 3 段階に分けて書かれていたと思うんです。それで「有事」というのは、今回のまさにその戦

争状態、そういうようなものを「有事」という範疇に入れて、これについては、実は今回の分科会の中でそれは別の範疇として別途議論すべきことという考え方でやってまいりました。それは別途取り上げるべきことというふうにした意味は、まさに今のようなご質問が登場したときに、それはまたそれぞれ分科会を構成している委員の中で、あるいは立場の違いに応じて、それぞれ相当に主張も、過去の認識も違っているために、議論が多分大変難しいところに行くであろう、そういうことからわれわれは「非常時」というところで、例えば災害であるとか、もう少し別の、戦争というようなことではない状況を想定いたしました。そういう事態を想定したときに、日本の国民が、それでもほとんどを海外からの資源、食糧等に頼っている日本で、ほとんどの国民が大体少なくとも文化的な一定の生活を保っていけるようにするためには、一体どんなことを考えるべきか、ということで、先ほどの450隻、5,500人というような数字を導いたということでもあります。ですからそういう意味で状況を説明することで、これは実は河村さんのご質問に直接答えることにはならないのですが、そういうことで「有事」の事態については、これは議論をまた別の機会に委ねるということで対応してきたということではありますが、とりあえず私がきちんとお答えできるのはそこまでだというふうに考えております。申し訳ございません。

《司会》

ありがとうございました。それではその他の質問がおありの方、どうぞ挙手をお願いいたします。どうぞ中央の方、今マイクをお持ちします。

《質問者②》

先生方のご努力によりまして、「海洋基本法」が成立いたしましたして、私がかねがね願っておりました日本船と日本人船員のナショナルミニマムがここで確立したということは、誠におめでたいと思っております。どうもありがとうございました。それで前々から思っていたのですが、せっかく皆さんが稼いだお金をパナマの税金に使うのはもったいないと。日本にそれを持って来れば、それだけお金が新しく入るわけですから、船会社は一銭も損しないで、それが生きる。それを生かせるようにならんもんかということなんです。それにはパナマ並みのなんというか、税金にして、それからまたいろいろなルールも、出来るだけスマートにして、日本で出来るようにそういうふう国際船舶制度を切り替えたらいかがかと。

そうすれば日本籍船にすればするほど、船会社も助かるし、国民も助かると。今の日本人船員に対する助成策も出来ると、こういうふうには私には思えてならないんです。その点については、今まではいろいろな各省庁に分かれたり、いろいろなものがあって出来なかったと思いますけれど、今度は先生がおっしゃるように、新しい日本人みんながぜひやってくれと。そのためには今までのことにとらわれなくて、新しい考え方に基づいて、日本国民のためにやってくれというので出来たのが「海洋基本法」でございますから、もうとにかくどこにも遠慮なしにですね、今までのことにとらわれなくて、ぜひリーダーである先生方のご努力をお願いしたいと思います。先生にももしご意見がありましたら、教えてください。終わり。

《杉山学長》

私がお答えを申し上げる前に、先にすべて言っていたような気がします。まさに今総括をしていただいたような認識を私どもとしては持つておるわけで、その一方で、今回、先ほども申し上げましたように、外航海運の重要性・必要性というようなものについて出来る限りの整理をしたわけですが、国としての支援、財政上の支援、助成、そういうようなことについては、もうこれは今更申し上げる必要もございませんけれども、よく調べてみると、どの産業もどの領域でも同じことを一生懸命言っておると。国際競争力の確保のためには、わが産業の強化が必要だということは、どこもほぼ同じようにこれを言います。そういう中で、やはりここにも競争があって、その中で私たちの主張をきちんと通していくためには、一方で一層の自助努力も必要だし、それとわれわれが入手した新しい状況という中での実績の提示、積み重ねということと併せながら、時間がかかるんだろうと思いますけれども、それらをフィードバックさせながら、今おっしゃってくださったような精神で進めていくということが必要なんだろうというふうに私自身は考えております。大変ありがとうございます。

《司会》

誠に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、杉山先生の講演はこれで終了とさせていただきます。皆様大きな拍手をお願いいたします。

(拍手)

ありがとうございました。それでは以上をもちまして、本日の特別講演会を終了と

させていただきます。ご清聴誠にありがとうございました。(拍手)

引き続きまして、当講演会場の後方、仕切りの壁の反対側で、懇親会を開催いたしますので、ぜひお立ち寄りください。懇親会はお飲み物と簡単なお料理を用意し、皆様に自由にご歓談いただく場としておりますので、どうぞお気軽にご参加いただければと思います。なお、後方の会場の準備に若干のお時間をいただきます。準備が整い次第、ご案内申し上げますので、その間ロビーにてお待ちくださるよう、お願い申し上げます。また、懇親会場内に荷物台をご用意しておりますが、管理に関しましては皆様ご自身でお願いいたします。

それでは以上をもちまして本日の特別講演会を終了させていただきます。皆様、どうもありがとうございました。(拍手)

(終了)