山陰地方と境港の可能性

2020年11月25日

株式会社日本政策投資銀行

松江事務所　廣田　晃良

主力港湾①：日本の港湾

- 2010年に国際戦略港湾として京浜（東京・横浜・川崎）と阪神（大阪・神戸）が指定され、国際競争力強化が図られている。
- 境港は全国で102港ある重要港湾（国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾）との位置づけ。

出典：国土交通省統計情報

主力港湾②：環日本海の港湾

- トランシップの主要港である釜山港、トランシップと原材料や製品のゲートポートである上海港の成長が著しい。
- ウラジオストク港はシベリア鉄道で欧州と直結し、エネルギー積み出しを担うボストチヌイ港の整備も進む。

貨物量・コンテナ数①：世界の取扱量

- 貨物量、コンテナ数いずれも上海など中国の港湾と釜山港の躍進がめざましく、日本は相対的にランキングを落としている。

世界の港湾取扱貨物量ランキング（2003）				世界の港湾取扱貨物量ランキング（2018）			
総取扱貨物量				総取扱貨物量			
順位	港名	国・地域名	百万トン	順位	港名	国・地域名	百万トン
1	シンガポール	シンガポール	348	1	上海（シャンハイ）	中国	684
2	ロッテルダム	オランダ	327	2	シンガポール	シンガポール	630
3	上海（シャンハイ）	中国	316	3	寧波（ニンポウ）	中国	552
4	サウスルイジアナ	アメリカ	217	4	広州（グァンチョウ）	中国	534
5	香港（ホンコン）	中国	208	5	ポートヘッドランド	オーストラリア	513
6	ヒューストン	アメリカ	172	6	青島（チンタオ）	中国	495
7	千葉	日本	169	7	ロッテルダム	オランダ	469
8	名古屋	日本	168	8	釜山（プサン）	韓国	461
9	広州（グァンチョウ）	中国	168	9	大連（ディエンジン）	中国	366
10	光陽（クァンヤン）	韓国	165	10	大連（ターリエン）	中国	343
11	釜山（プサン）	韓国	162	11	光陽（クァンヤン）	韓国	302
12	大連（ディエンジン）	中国	162	12	厦門（アモイ）	中国	282
13	寧波（ニンポウ）	中国	154	13	サウスルイジアナ	アメリカ	275
14	蔚山（ウルサン）	韓国	147	14	香港（ホンコン）	中国	259
15	アントワープ	ベルギー	143	15	ヒューストン	アメリカ	244
16	青島（チンタオ）	中国	141	16	アントワープ	ベルギー	235
17	高雄（カオシュン）	台湾	139	17	イタキ	ブラジル	235
18	仁川（インチョン）	韓国	131	18	深圳（シェンチェン）	中国	225
19	大連（ターリエン）	中国	126	19	秦皇島（チンファンダオ）	中国	222
20	横浜	日本	126	20	ポートケラン	マレーシア	221
21	秦皇島（チンファンダオ）	中国	126	21	蔚山（ウルサン）	韓国	203
22	ロングビーチ	アメリカ	123	22	名古屋	日本	197
23	ロサンゼルス	アメリカ	118	23	ロサンゼルス	アメリカ	195
24	ハンブルグ	ドイツ	107	24	ロングビーチ	アメリカ	181
25	マルセイユ	フランス	96	25	ドバイ	アラブ首長国連邦	174
26	ポートヘッドランド	オーストラリア	90	26	ダンピア	オーストラリア	173
27	大阪	日本	90	27	ニューカッスル	オーストラリア	165
28	北九州	日本	89	28	仁川（インチョン）	韓国	164
29	ポートケラン	マレーシア	89	29	千葉	日本	153
30	ダンピア	オーストラリア	89	30	バンクーバー	カナダ	147
31	東京	日本	88	31	タンジュンペレパス	マレーシア	140
32	深圳（シェンチェン）	中国	88	32	ハンブルグ	ドイツ	136
33	リチャーズベイ	南アフリカ	88	33	サントス	ブラジル	133
34	ニューカッスル	オーストラリア	83	34	ヤンブー	サウジアラビア	128
35	神戸	日本	79	35	ツバラオ	ブラジル	124
36	ニューヨーク/ニュージャージー	アメリカ	78	36	グラッドストーン	オーストラリア	124
37	ツバラオ	ブラジル	78	37	高雄（カオシュン）	台湾	119
38	コーパスクリスティ	アメリカ	77	38	ヘイポイント	オーストラリア	118
39	ヘイポイント	オーストラリア	78	39	イタグァイー	ブラジル	116
40	ル・アーブル	フランス	71	40	平沢（ピョンテク）	韓国	115
41	イタキ	ブラジル	68	41	サイゴン	ベトナム	114
42	バンクーバー	カナダ	67	42	横浜	日本	114
43	アムステルダム	オランダ	65	43	パラディプ	インド	109
44	ドバイ	アラブ首長国連邦	64	44	アルヘシラス-ラ・リネア	スペイン	103
45	ノヴォロシースク	ロシア	63	45	北九州	日本	102
46	サントス	ブラジル	60	46	サルダナベイ	南アフリカ	100
47	グラッドストーン	オーストラリア	60	47	アムステルダム	オランダ	100
48	アルヘシラス-ラ・リネア	スペイン	57	48	ウスチールガ	ロシア	99
49	グリムスビー、イミンガム	イギリス	56	49	コーパスクリスティ	アメリカ	96
50	サオセバスチャオ	ブラジル	55	50	神戸	日本	95

（単位：万ＴＥＵ）

順位	1980年 港湾名（国・地域名）	取扱量	2019年（速報値） 港湾名（国・地域名）	取扱量
1	ニューヨーク（米国）	194.7	上海（中国）	4,330.3
2	ロッテルダム（オランダ）	190.1	シンガポール	3,719.6
3	香港	146.5	寧波-舟山（中国）	2,753.5
4	神戸（日本）	145.6	深圳（中国）	2,577.2
5	高雄（台湾）	97.9	広州（中国）	2,323.6
6	シンガポール	91.7	釜山（韓国）	2,199.2
7	サンファン（プエルトリコ）	85.2	青島（中国）	2,101.0
8	ロングビーチ（米国）	82.5	香港（中国）	1,830.3
9	ハンブルグ（ドイツ）	78.3	天津（中国）	1,730.1
10	オークランド（米国）	78.2	ロサンゼルス/ロングビーチ（米国）	1,697.0
11	シアトル（米国）	78.2	ロッテルダム（オランダ）	1,481.1
12	アントワープ（ベルギー）	72.4	ドバイ（アラブ首長国連邦）	1,411.1
13	横浜（日本）	72.2	ポートケラン（マレーシア）	1,358.1
14	ブレーメン（西ドイツ）	70.3	アントワープ（ベルギー）	1,186.0
15	基隆（台湾）	66.0	厦門（中国）	1,112.2
16	釜山（韓国）	63.4	高雄（台湾）	1,042.9
17	ロサンゼルス（米国）	63.3	ハンブルグ（ドイツ）	928.2
18	東京（日本）	63.2	タンジュンペレパス（マレーシア）	907.7
19	ジェッダ（サウジアラビア）	56.3	大連（中国）	876.0
			京浜【東京、横浜、川崎】	816.1
20	バルチモア（米国）	52.3	レムチャバン（タイ）	798.1
21	メルボルン（オーストラリア）	51.3	ニューヨーク/ニュージャージー（米国）	747.1
22	ルアーブル（フランス）	50.7	コロンボ（スリランカ）	722.8
23	ホノルル（米国）	44.1	ホーチミン（ベトナム）	718.3
24	フェリクストゥ（英国）	39.3	ジャカルタ（インドネシア）	680.2
25	マニラ（フィリピン）	38.7	ピレウス（ギリシャ）	565.0
26	ロンドン（英国）	38.3	営口（中国）	548.0
27	シドニー（オーストラリア）	38.3	バレンシア（スペイン）	544.0
			阪神【神戸、大阪】	532.8
28	サザンプトン（英国）	36.2	マニラ（フィリピン）	531.4
29	ハンプトンローズ（米国）	35.4	アルヘシラス（スペイン）	511.9
30	ダブリン（アイルランド）	34.1	ナヴァセバ（インド）	510.1
	：		：	
	大阪（39）	25.4	京浜【東京】	500.7
	：		：	
	名古屋（46）	20.6	京浜【横浜】	299.4
			：	
			阪神【神戸】	287.2
			：	
			名古屋	284.4
			：	
			阪神【大阪】	245.7

出典：国土交通省統計情報

貨物量・コンテナ数②：日本の取扱量

■ 貨物量・コンテナ数いずれも圧倒的に太平洋側が大きい。日本海側のシェアは10%を切っている。

港湾取扱貨物量ランキング抜粋（上位200港、2018年）

		総貨物量（万トン）	シェア
1	名古屋	19,659	7.0%
2	千葉	15,320	5.4%
3	京浜（横浜）	11,396	4.0%
4	苫小牧	10,744	3.8%
5	北九州	10,176	3.6%
6	阪神（神戸）	9,549	3.4%
7	京浜（東京）	9,154	3.2%
8	水島	8,674	3.1%
9	阪神（大阪）	8,433	3.0%
10	京浜（川崎）	8,109	2.9%
20	博多	3,686	1.3%
27	新潟	3,230	1.1%
42	敦賀	1,596	0.6%
49	小樽	1,307	0.5%
53	舞鶴	1,082	0.4%
63	松浦	838	0.3%
66	直江津	782	0.3%
68	秋田	745	0.3%
71	伏木富山	670	0.2%
72	石狩湾新港	664	0.2%
74	下関	549	0.2%
82	姫川（新潟）	460	0.2%
91	能代	366	0.1%
93	境港	365	0.1%
95	金沢	353	0.1%
96	七尾	344	0.1%
99	酒田	328	0.1%
合　計		282,110	100.0%

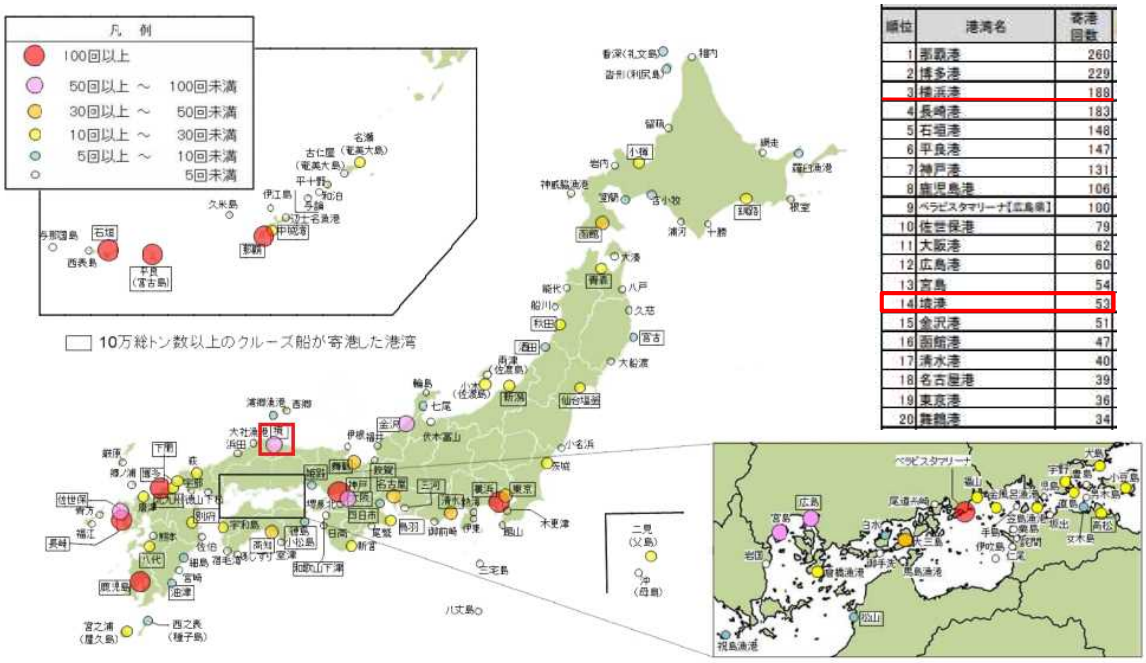
港湾別コンテナ取扱量ランキング抜粋（2019年速報値）

		コンテナ取扱量（千TEU）	シェア
1	京浜（東京）	5,007	21.4%
2	京浜（横浜）	2,994	12.8%
3	阪神（神戸）	2,871	12.3%
4	名古屋	2,844	12.2%
5	阪神（大阪）	2,457	10.5%
6	博多	1,030	4.4%
7	那覇	623	2.7%
8	清水	557	2.4%
9	北九州	542	2.3%
10	苫小牧	349	1.5%
14	新潟	240	1.0%
23	敦賀	95	0.4%
25	伏木富山	76	0.3%
26	秋田	75	0.3%
27	金沢	72	0.3%
29	伊万里	62	0.3%
33	両津（新潟）	56	0.2%
37	石狩湾新港	48	0.2%
38	下関	46	0.2%
41	酒田	41	0.2%
45	直江津	39	0.2%
46	境港	38	0.2%
55	舞鶴	20	0.1%
62	小樽	14	0.1%
65	福江（長崎）	13	0.1%
80	浜田	6	0.0%
合　計		23,357	100.0%

出典：国土交通省統計情報

クルーズ船寄港回数

■ 中国などアジア諸国の経済成長を背景にクルーズ船寄港回数が急増。境港は日本海で有数の寄港回数を誇る。
■ 但しアフター／ウィズコロナの状況下で、いつどこまで復活するかは不透明。



順位	港湾名	寄港回数
1	那覇港	260
2	博多港	229
3	横浜港	188
4	長崎港	183
5	石垣港	148
6	平良港	147
7	神戸港	131
8	鹿児島港	106
9	ベラビスタマリーナ【広島県】	100
10	佐世保港	79
11	大阪港	62
12	広島港	60
13	宮島	54
14	境港	53
15	金沢港	51
16	函館港	47
17	清水港	40
18	名古屋港	39
19	東京港	36
20	舞鶴港	34

出典：国土交通省「2019年の我が国のクルーズ等の動向」

境港の可能性：総論

- 日本においては、京浜（東京・横浜・川崎）と阪神（大阪・神戸）の太平洋側両港を軸とした港湾ネットワークが形成されている。
  →ネットワークを補完・強化することで存在感を発揮できないか。

- 中国をはじめとしたアジア諸国の経済成長を背景として、上海や釜山が国際的地位を高めている。
  →アジア諸国やロシアの経済成長を取り込むことはできないか。

- 中長期的にはインバウンドが日本における成長産業であり、境港はクルーズ船寄港に実績あり。
  →山陰地方におけるインバウンドのゲートウェイになれないか。

境港の可能性：各論①－１

- 中国における人件費等高騰を踏まえて生産拠点を中国から他のアジア諸国に移転する流れが生まれており、既存の「上海→京浜・阪神」を補完するあらたな国際物流ネットワークを構築する動きがある。
- 具体的には自由貿易地域を設けて各種インセンティブを打ち出している釜山港をハブとしたネットワークであり、釜山港と距離が近い境港にとっては大きなチャンスとなる。

上海を起点とした既存の海上物流ネットワーク

釜山港をハブとして活用したネットワーク

出典：Googleマップより作成

境港の可能性：各論①－2

■ 釜山港におけるトランシップ貨物誘致のための主なインセンティブ。2017年は総額390億ウォンの予算を準備。

<table>
<tr><th>区分</th><th>内　容</th><th>予想金額</th><th>備　考</th></tr>
<tr><td>全体</td><td>○対象：T/S 貨物を年間 5万TEU 以上処理し、T/S貨物量が、前年比3%以上増加し、過去2年平均値と対比して増加した船社
○算定：T/S 貨物増加比率に応じ、以下の表のとおり　※1ウォン＝約0.10円
<table>
<tr><td>増加率</td><td>3%～</td><td>4%～</td><td>5%～</td><td>6%～</td><td>7%～</td><td>8%～</td><td>9%～</td><td>10%～</td></tr>
<tr><td>支給額
(/TEU)</td><td>3,000
ウォン</td><td>4,000
ウォン</td><td>5,000
ウォン</td><td>6,000
ウォン</td><td>7,000
ウォン</td><td>8,000
ウォン</td><td>9,000
ウォン</td><td>10,000
ウォン</td></tr>
</table></td><td>76
（億ウォン）</td><td>※新規船社の前年T/S貨物量は1TEUと仮定し、5万TEU以上処理時に上限の20億ウォンを支給</td></tr>
<tr><td>近海航路</td><td>○対象：T/S 貨物を 5,000TEU 以上処理した船社
○算定：T/S貨物量に応じて、船社間で案分</td><td>25
（億ウォン）</td><td>※SOC（輸出者保有コンテナ）に限る</td></tr>
<tr><td rowspan="2">戦略航路</td><td>○対象：ベトナム、イラン、パナマを経由する船舶のうち、T/S貨物量が積載能力の20%以上のもの
○算定：入出港料、接岸料、停泊料100%免除（Vessel Operator対象）
1,000ウォン/TEU（T/S 貨物）を追加支給（Cargo Operator対象）</td><td rowspan="2">40
（億ウォン）</td><td rowspan="2">※パナマについては、釜山港がFirst Port又はLast Portの場合に限る

※吉林省は、T/S貨物量1,000TEU/年以上、黒竜江省は、T/S貨物量3,000TEU/年以上が対象</td></tr>
<tr><td>○対象：中国東北2省（黒竜江省・吉林省）を基点とする新規航路
○算定：入出港料、接岸料、停泊料100%免除（Vessel Operator対象）
20ft-5万ウォン/TEU（T/S 貨物）、40ft-10万ウォン/TEU（T/S 貨物）を支給（Cargo Operator対象）</td></tr>
</table>

出典：国土交通省「港湾の中長期政策「PORT 2030」」

境港の可能性：各論①－3

日本企業による釜山港活用の事例

千趣会（通販会社）	中国、東南アジア等の生産拠点にある**複数の保税倉庫（7カ所）に保管していたものを釜山港FTZ内の新倉庫（2万㎡）に集約**する（2013/2の記事）。効果として、①**国内在庫の圧縮と物流コストの削減**（物流コストの12～13%、年間1～2億円）、②**海外保税倉庫から国内出荷倉庫の輸送リードタイムの短縮**（3～24日→1～2日）を、挙げている。日本通運と韓国の物流会社G.I.Gがオペレーションを担う
ナイス（住宅資材商社）	2014年度中に**釜山新港に輸入資材の大型物流拠点（延床面積約18千㎡）を開設**する（2013/2の記事）。従来は、北米・欧州・アジア各地で船積みした資材を東京港、横浜港、名古屋港、仙台港などで順次受け入れ、近隣の加工工場に搬送していたが、これを釜山新港で中継する形とする
下関海陸運送	同社が10%出資し2008年に開業した倉庫「カルトロジス釜山」（一般倉庫17千㎡）では、**日本の食品メーカーの全国配送拠点を釜山新港の倉庫に移し、釜山から日本の最終仕向け地に最も近い地方各港に海上輸送する**ことで、**日本国内の物流コストを削減**した。また、新港倉庫では、検品やラベル貼付も行う（2013/12の記事）
鄭船ﾛｼﾞｽﾃｨｸｽ	**日本海側の港を活用した海上貨物輸送と釜山新港の倉庫（約22千㎡）を組み合わせた物流ソリューションを強化**する（2014/1のリリース）。効果として、①**輸送日数の短縮と、市場動向に応じたタイムリーな商品供給**、②**物流コスト（国内転送費用、倉庫費・人件費）の削減**、③**付加価値サービス（流通加工、商品と情報の一元管理等）の提供**、を挙げている
ﾔﾏﾄﾎｰﾙﾃﾞｨﾝｸﾞｽ	**中小製造業向けに、境港、秋田港など日本海沿岸の地方港にて複数企業の貨物をまとめて集荷し、釜山を経由して中国や東南アジア方面に海上輸送する**ことで、**顧客企業の物流費を最大3割減らす**事業を展開する（2014/1の記事）
篠崎運輸	釜山新港内の「DNIロジスティクス」（2013年7月開業）、「HNDロジスティクス」（2014年7月完成予定、何れも大宇ロジスティクスグループが大株主で同社は10%出資）にて、**釜山を経由する欧州産のワインを保管・ラベリング後、韓国国内や日本、ロシア等に出荷**。顧客の韓国輸入業者は、シンガポールから釜山に集約拠点をシフト。この他、**自動車関連部品のアジア各国からの調達物流に取り組む**（2013/12の記事）
センコー	同社が35%出資し2014年3月に**釜山新港FTZ内にKO-SENKO物流センターを開業**（延床面積：19千㎡）。流通加工機能を活用し、アジア各国から釜山港に部品・半製品を集積、物流センター内で加工し第三国への輸出、日本から原料や部品等を運搬、加工終了後に日本に戻す等の保管・加工事業等を展開予定
日産自動車（九州工場）	日本通運と韓国の物流会社天一定期貨物自動車の出資倉庫「C&Sロジスティクスセンター」の倉庫1棟を賃借、**韓国国内メーカー33社から部品を集荷し、同倉庫を経由して九州工場の指定ラインごとに仕分け、トレーラー・コンテナに積載して、高速RoRo船により下関・博多港向けに出荷**する。効果として、**韓国からの部品調達にかかる発注～納入までの期間の短縮化**（約1カ月→5日程度）を挙げている（2013/12の記事）

（備考）　各種報道記事により作成

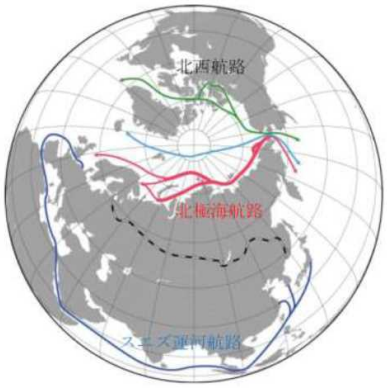
出典：日本政策投資銀行「韓国・釜山港のハブ化とわが国低温／定温物流事業への影響」

境港の可能性：各論②

- ロシアに目を転じると、残念ながら、ウラジオストク港との定期航路はストップしている。
- 一方、気候変動の影響による海氷域面積の減少により、北極海でも夏期の航行が可能となった（6月後半～11月後半）。ロシアでは、スエズ運河経由に比べて輸送日数や燃料消費量の面で優位性が認められることなどから、天然ガスをアジアに輸送する計画がある。またスエズ運河有事に備えてヨーロッパ方面との複数航路を確保することは日本にとっても意義が大きい。
- 今後、北極海航路の開発が進めば、ロシアの極東における拠点である同港やボストチヌイ港の重要性が増すことも考えられ、境港との交易が復活・拡大する可能性が高くなる。

ウラジオストクとの航路（現在ストップ）

北極を通過する航路と既存航路



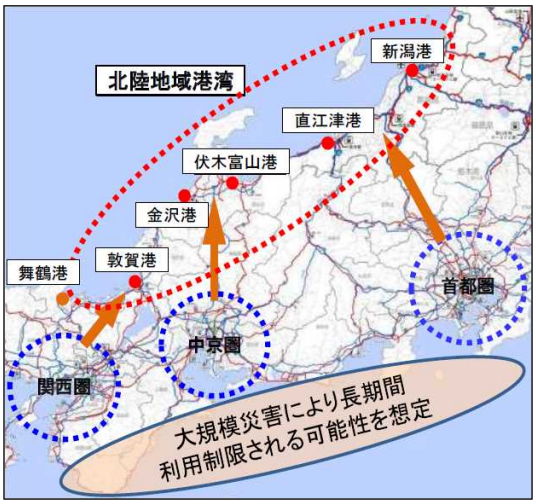
・南回り航路（スエズ運河経由）　約21,000km
・北極海航路（東北航路）　約13,000km

出典：鳥取県HP、国土交通省「港湾の中長期政策「PORT 2030」」

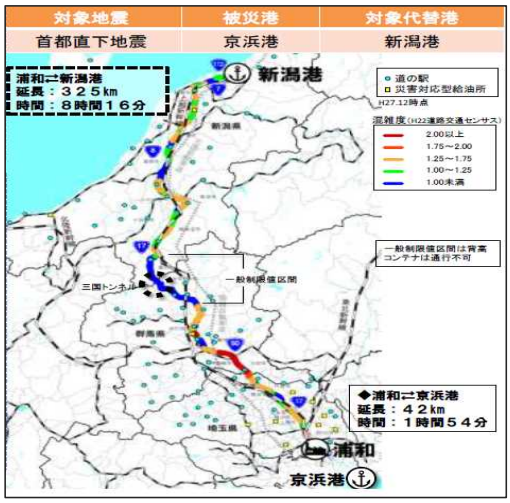
境港の可能性：各論③―1

- 京浜、阪神の国際戦略港に加え、名古屋港や千葉港などといった日本の港湾ネットワークを支える主要港は太平洋側に立地している。そのため、南海トラフ地震など大規模災害への備えが重要である。
- 太平洋側各港における災害対策が必要である一方、ネットワークを維持する観点から境港をはじめとした日本海側各港が機能を代替する準備をしておくことも重要であることから、北陸地域の港湾においては南海トラフ地震など太平洋側の災害を想定したバックアップ体制の構築を計画している。

南海トラフ巨大地震等を想定したバックアップ体制イメージ



首都圏直下型地震を想定した代替輸送モデルケース

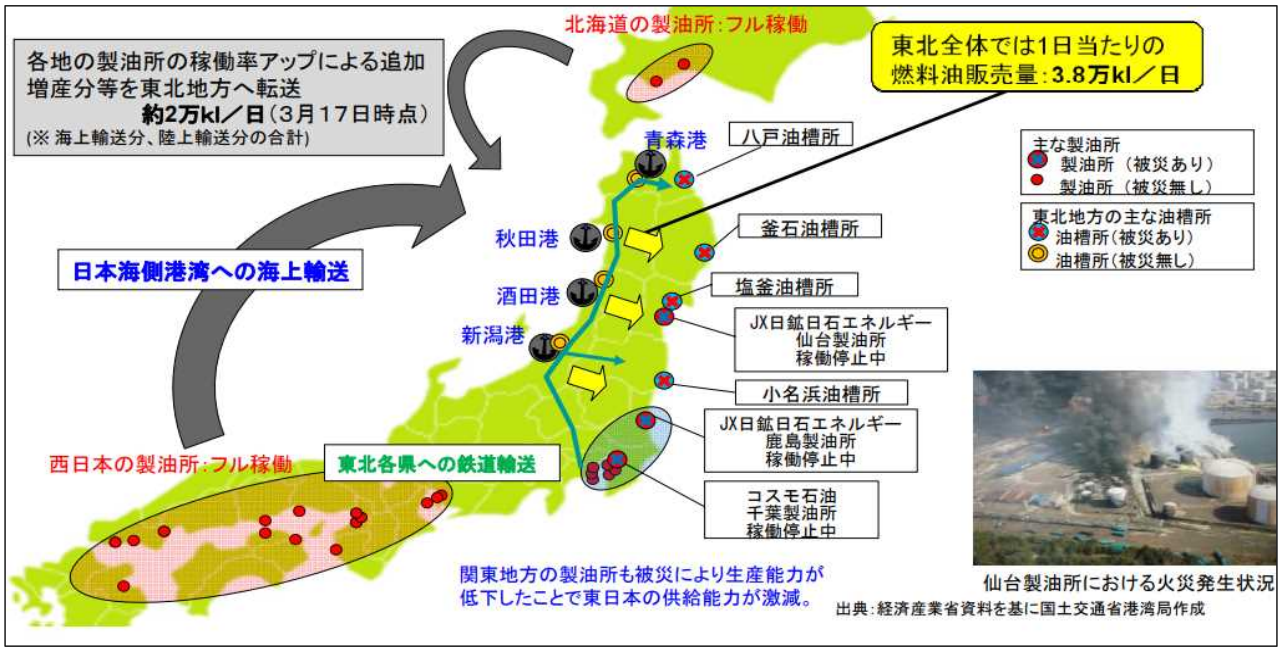


出典：国土交通省「港湾の中長期政策「PORT 2030」」

境港の可能性：各論③―2

■ 実際に、東日本大震災の際には、救援物資の輸送に際して新潟港などが重要な役割を担い、被災地の復興に貢献した。

日本海側港湾からの石油製品輸送



出典：国土交通省北陸地方整備局港湾空港部「東日本大震災発生後管内港湾が果たした役割」

境港の可能性：各論④―1

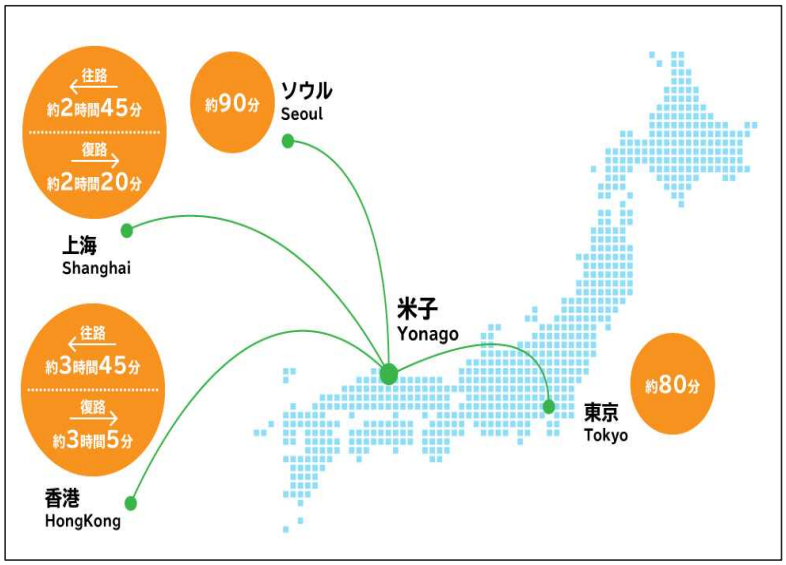
■ 境港は日本海側で有数のクルーズ船寄港回数を誇り、その取り組みが評価されて「ポート・オブ・ザ・イヤー2017」（公益社団法人日本港湾協会）を受賞している。また、現在は運休中ではあるが近隣の米子空港は山陰地方で唯一国際定期便が就航している。

■ コロナ禍で足下収縮しているもののインバウンドは中長期的には有望な成長産業であり、境港・米子は山陰地方におけるインバウンドのゲートウェイとなる可能性を秘めている。

境港と米子空港

出典：Googleマップより作成

米子空港定期便



出典：米子空港HP

境港の可能性：各論④―2

- 大山をはじめとした自然に恵まれ、海水浴も楽しめる皆生温泉があり、ホタルなどを対象としたエコツアーやサイクリング、観光農園を楽しむことができ、歴史に恵まれた松江や出雲も近い距離にある。また、カニに代表される海産物も豊富であるなど、観光資源には事欠かない。
- しかし、インバウンドの実績は残念ながら国内最低水準に甘んじている。
- 観光資源を磨き上げるのはもちろんであるが、マーケティング（Product（商品）・Price（価格）・Place（流通）・Promotion（販売促進））を主体的に連携して行う必要がある。
- 地域観光産業の興隆と相俟って境港のゲートウェイとしての可能性が花開く。

都道府県別外国人宿泊者数（2019年）

		延べ宿泊者数（人）
38位	茨城県	217,410
39位	愛媛県	216,270
40位	福島県	214,690
41位	鳥取県	184,600
42位	秋田県	139,400
43位	徳島県	133,560
44位	山口県	104,360
45位	島根県	104,090
46位	福井県	97,730
47位	高知県	95,360

出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」

オオサンショウウオ観察ツアー（国立公園満喫プロジェクト）

出典：日本政策投資銀行「鳥取県西部の観光資源及びこれらを活用した地域活性化についてのポテンシャル調査」

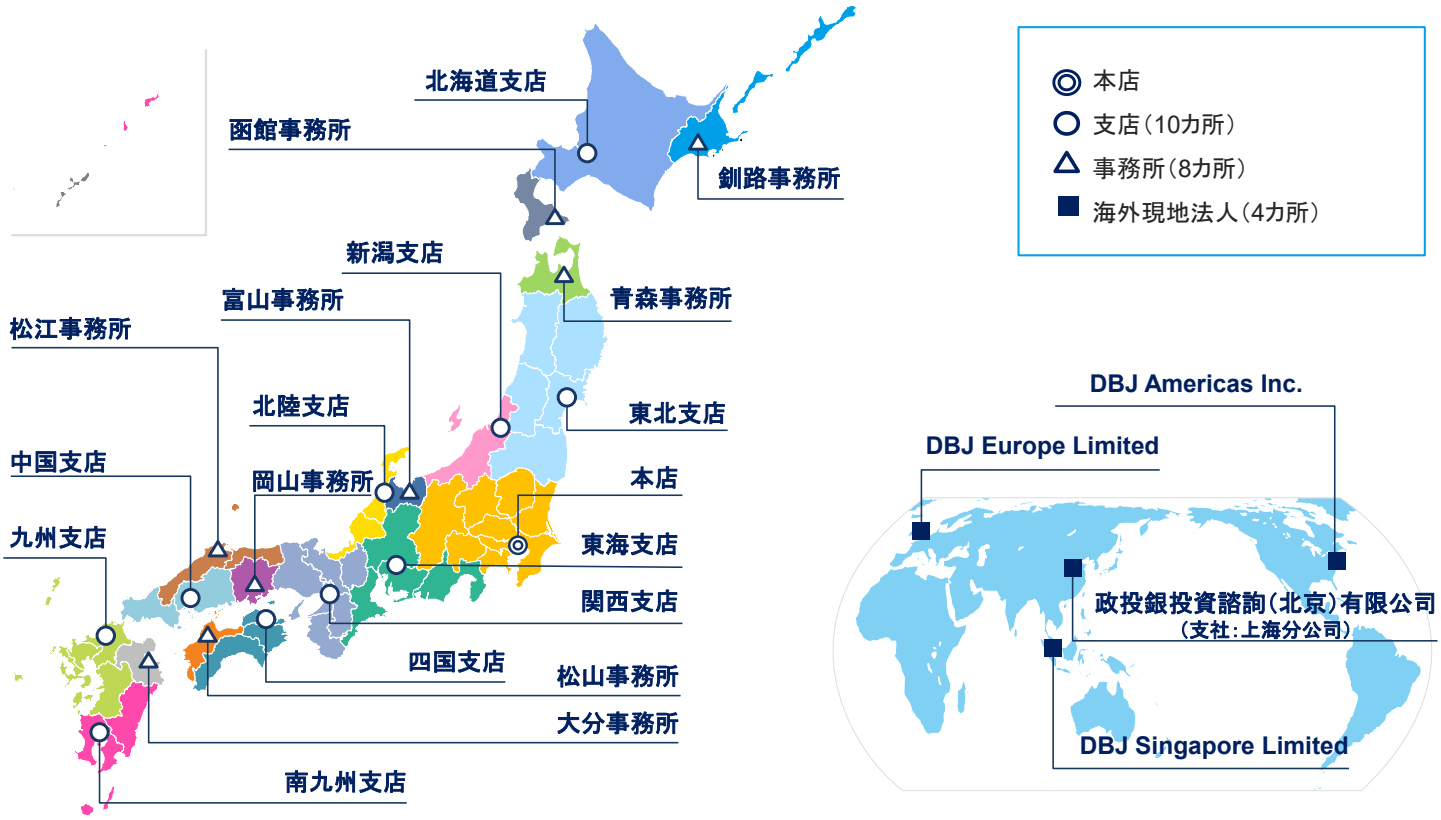
参考：（株）日本政策投資銀行プロフィール

2020年3月31日現在

設立	2008年（平成20年）10月1日（旧日本開発銀行 1951年（昭和26年）設立） （旧北海道東北開発公庫 1956年（昭和31年）設立） （旧日本政策投資銀行 1999年（平成11年）設立）
代表取締役社長	渡辺　一
職員数	1,195名
資本金	1兆4億24百万円（全額政府出資）
本店所在地	〒100-8178 東京都千代田区大手町一丁目9番6号
URL	https://www.dbj.jp/
支店・事務所等	支店10ヵ所、事務所8ヵ所、海外現地法人4ヵ所
総資産額	17兆4,194億円
貸出金残高	12兆5,213億円
総自己資本比率	16.54%（バーゼルⅢベース、国際統一基準）
発行体格付	A1 (Moody's)、A(S&P)、AA+ (R&I)、AAA (JCR)

（上記は単体ベース）

参考：本支店・事務所・海外事務所



お問い合わせ先

株式会社日本政策投資銀行　松江事務所

〒690-0887　島根県松江市殿町111　松江センチュリービル8F

松江事務所長　廣田 晃良（ひろた てるよし）

TEL: 0852-31-3211

E-mail: tehirot@dbj.jp

著作権（C）Development Bank of Japan Inc. 2020
当資料は、株式会社日本政策投資銀行（DBJ）により作成されたものです。

当資料は、貴社及び当行間で検討／議論を行うことを目的に貴社限りの資料として作成されたものであり、特定の取引等を勧誘するものではなく、当行がその提案内容の実現性を保証するものではありません。

当資料に記載された内容は、現時点において一般に認識されている経済・社会等の情勢および当行が合理的と判断した一定の前提に基づき作成されておりますが、当行はその正確性・確実性を保証するものではありません。また、ここに記載されている内容は、経営環境の変化等の事由により、予告なしに変更される可能性があります。

当資料のご利用並びに取り組みの最終決定に際しましては、貴社ご自身のご判断でなされますよう、また必要な場合には顧問弁護士、顧問会計士などにご相談の上でお取り扱い下さいますようお願い致します。

当行の承諾なしに、本資料（添付資料を含む）の全部または一部を引用または複製することを禁じます。