

# Osaka Metro Group

## 2018~2024年度 中期経営計画





1. Osaka Metroグループの企業理念と目指す姿
2. グループを取り巻く事業環境認識
3. 中期経営計画の戦略骨子
4. 中期経営計画の重点施策
  - 個別事業の戦略強化
  - グループシナジー創出の取り組み
  - 経営基盤強化の取り組み
5. 財務数値のまとめ
6. 実行ロードマップ
7. 中期経営計画の推進方針

# 1. 企業理念と目指す姿(1) Osaka Metroグループの企業理念

---

**私たちは、**

**最高の安全・安心** を追求し、

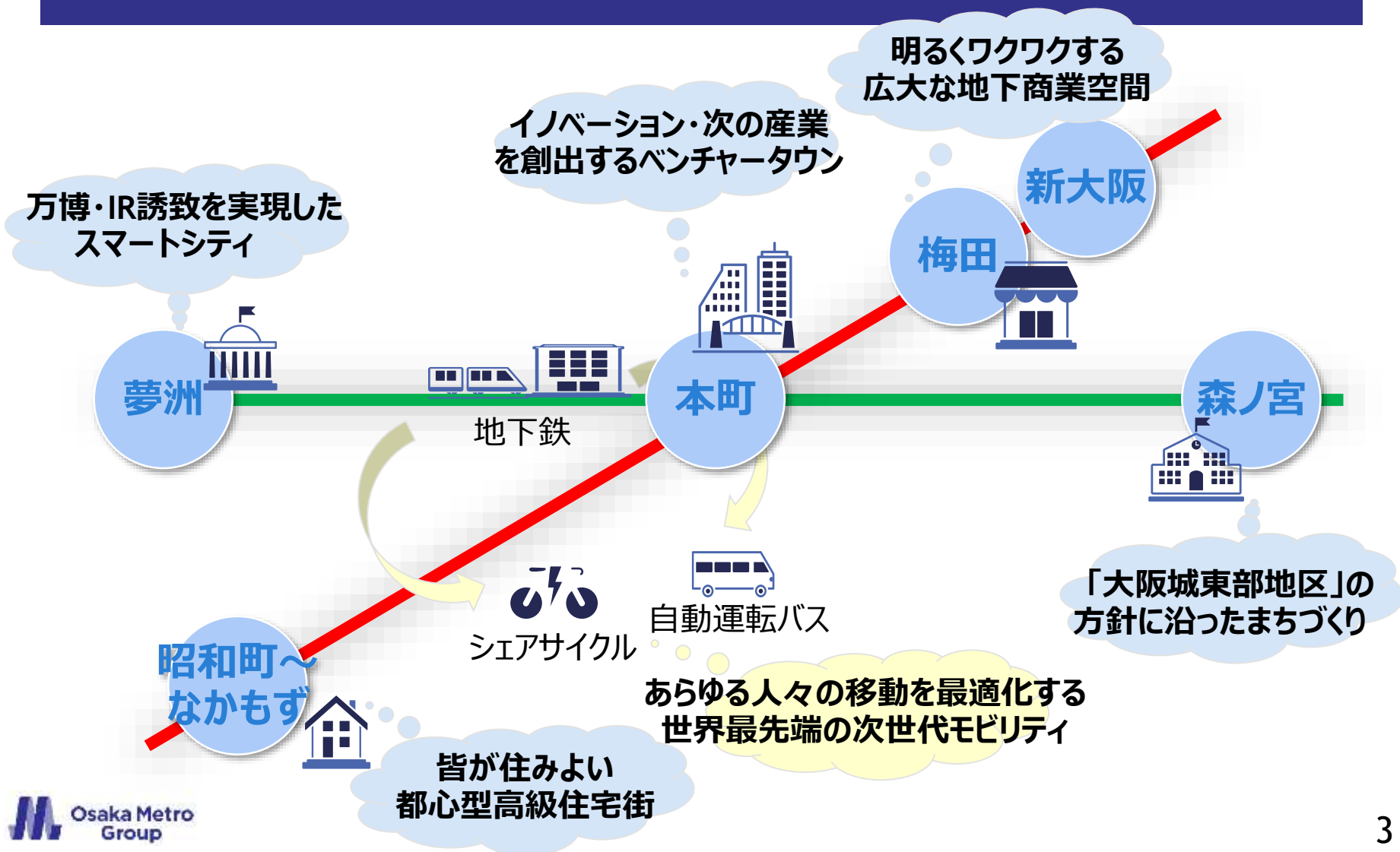
**誠実さ と チャレンジ精神** をもって、

**大阪から元気を創りつづけます。**

**Osaka Metroは、鉄道を核にした  
生活まちづくり企業へ変革していきます**

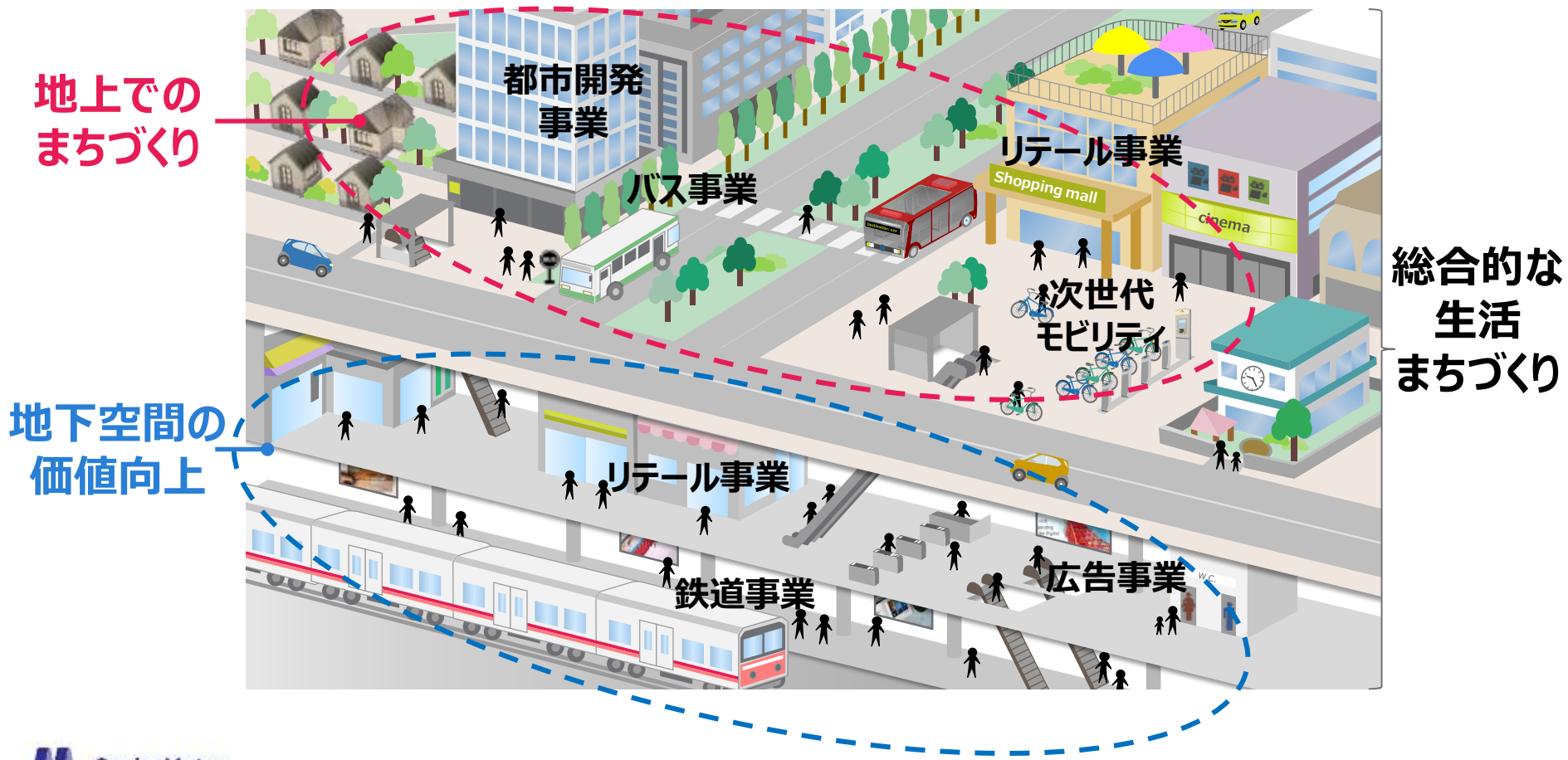
# 1. 企業理念と目指す姿(2) 大阪の未来社会への貢献

生活まちづくり企業として、人々の生活を大切にする大阪の未来社会に貢献



# 1. 企業理念と目指す姿(3) グループの事業ドメイン

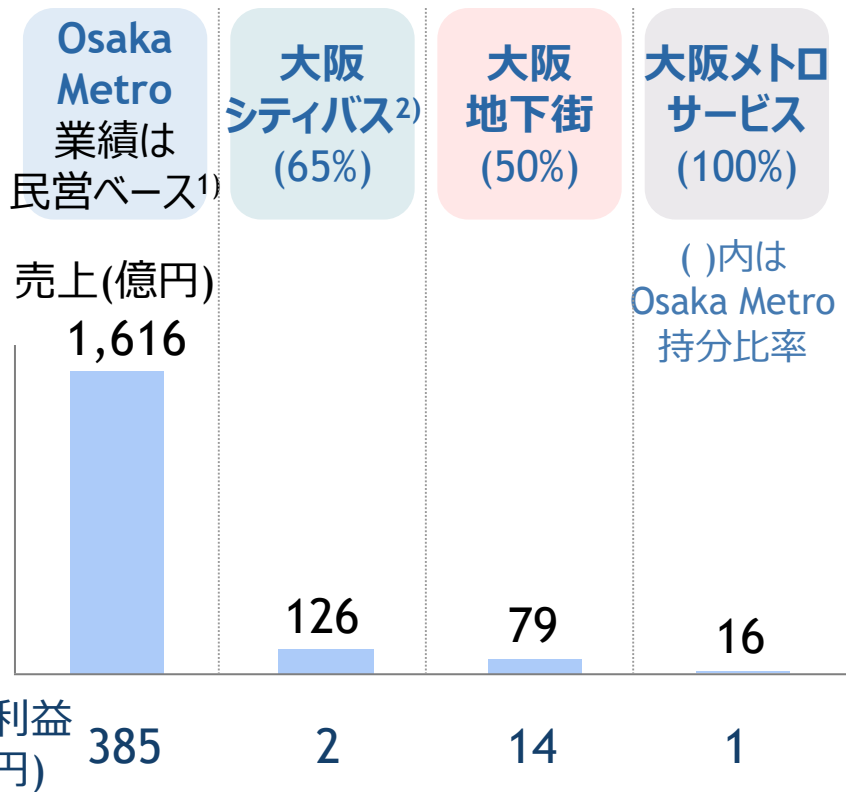
Osaka Metroグループは、鉄道・バス・地下街の既存事業を起点に、地下空間の価値向上、地上でのまちづくりを進める総合的な生活まちづくり企業



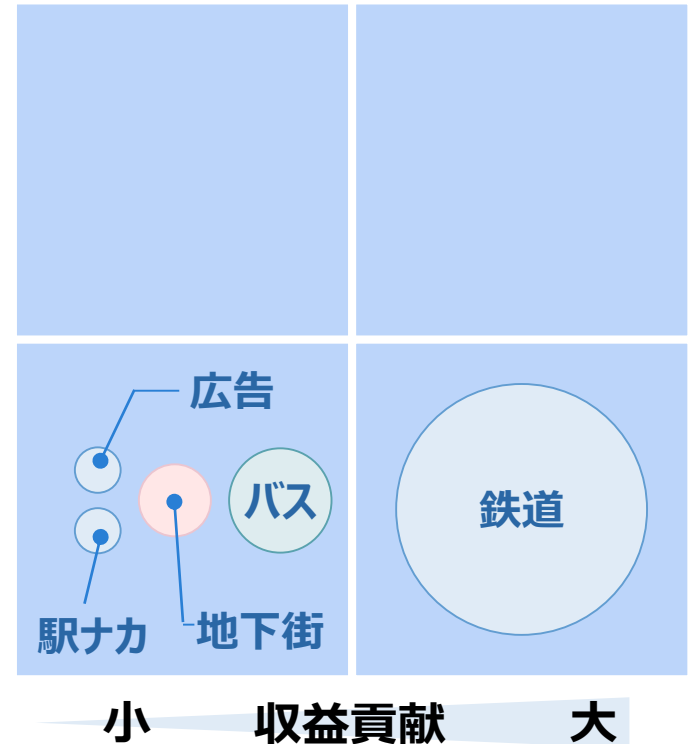
## 2. 事業環境認識(1) グループの経営状況 (2017年度実績)

現在、グループの売上・営業利益のほとんどは、鉄道事業が創出しており  
成長性の高い事業の開発が必要

### グループ会社の売上



### 各事業の位置づけ



## 2. 事業環境認識(2) Osaka MetroグループのSWOT分析

生活まちづくり企業としての成長を果たすには、新規事業を中心とした個々の事業の強化、グループシナジーの創出、経営体制の整備に取り組む必要

### 強み

1. 大阪都心部を走る  
鉄道・バスネットワーク
2. 大規模な地下街・  
駅ナカ施設

### 弱み

1. 鉄道依存の収益構造
2. グループ経営体制の  
未整備
3. 事業家人材の不足

### 事業機会

1. 駅・地下街の多くの  
利用者
2. インバウンド顧客増加
3. 都心回帰トレンド

### 脅威

1. 長期での沿線人口の  
減少

### 目指す方向

グループのアセットを結集し、  
生活まちづくり企業として

- お客さまに対する  
提供価値の拡大
- 持続的な事業成長  
を実現する

### 3. 戦略骨子(1) 本中期経営計画の位置づけ

---

本中期経営計画は、第二の創業として、  
"鉄道以外の新たな柱となる事業の創出"  
"公営企業から成長を追求する株式会社への変革"  
を完遂させるべく、7カ年の計画とした



### 3. 戦略骨子(2) 事業ポートフォリオ戦略

交通は安定成長、地下空間は価値最大化、地上では新たな成長を目指す

#### 走り続ける

##### 交通 安定成長

安全・安心、顧客満足、  
事業の安定性を重視

鉄道事業

バス事業

#### 変わり続ける

##### 地下空間 価値最大化

駅ナカ・地下街の  
既存の空間価値を高める

広告事業

リテール事業

駅ナカ

地下街

##### 地上 新たな成長

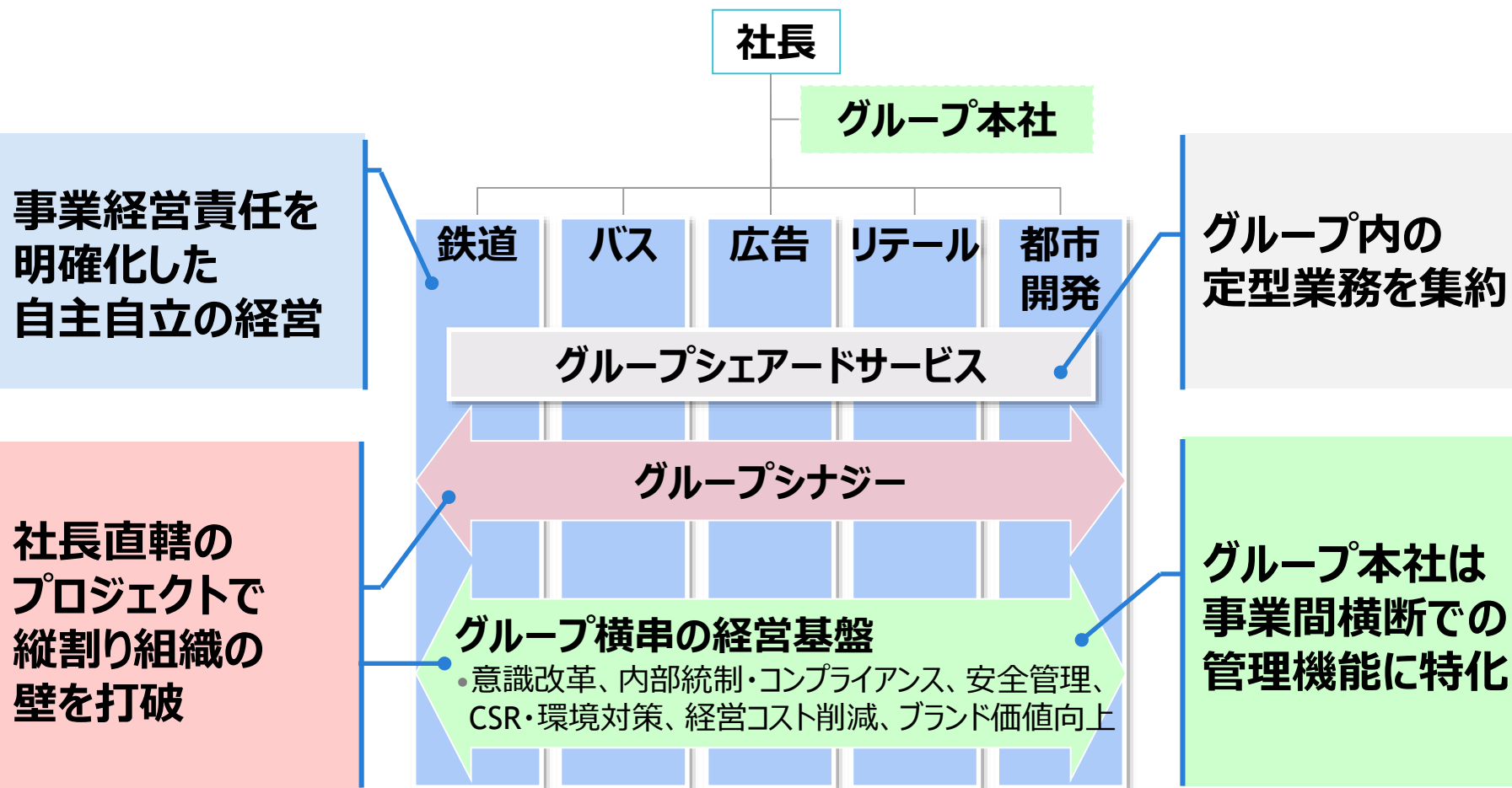
沿線の都市開発を軸に  
新たな事業を創造・拡大

都市開発事業

沿線商業施設

### 3. 戦略骨子(3) これからのグループ経営体制

事業単位ごとに成長と収支に関する責任を明確にし、  
グループ連結経営を推進するための横串を通す経営体制を構築



# 4. 本中期経営計画の重点施策

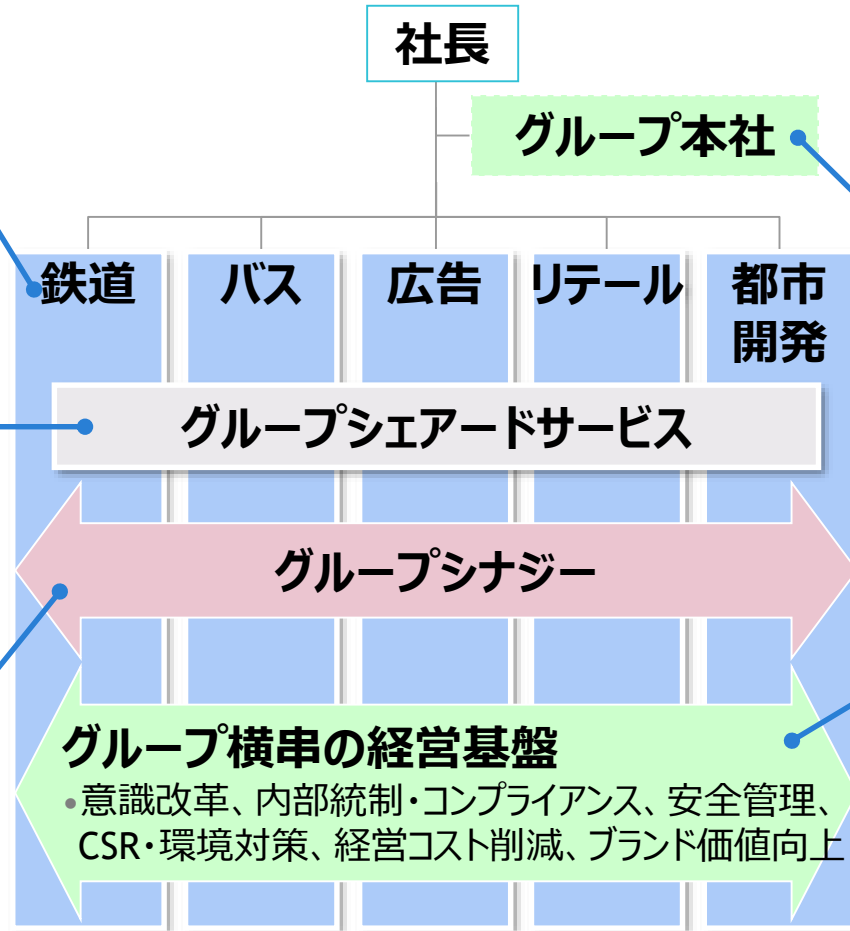
## 個々の事業戦略強化、グループシナジー創出と経営基盤確立に注力

### 個別事業の戦略強化

- 1 鉄道事業
- 2 バス事業
- 3 広告事業
- 4 リテール事業
- 5 都市開発事業
- 6 グループシェアードサービス

### グループシナジー創出の取り組み

- 7 グループ共通ポイント
- 8 地下空間の一体開発
- 9 グループ横断での利便性向上



### 経営基盤確立の取り組み

- 10 本社改革
- 11 意識改革
- 12 内部統制・コンプライアンス
- 13 安全管理
- 14 CSR・環境対策
- 15 経営コスト削減
- 16 ブランド価値向上

## 4-① 鉄道事業

車両・駅を中心とした設備投資の拡大と、お客さまの利便性向上により、  
最高水準の安全・安心と関西圏トップクラスの顧客満足度を実現

### 新たな 挑戦

ホーム柵の設置前倒し

防災対策の徹底強化

南北・東西軸の強化

車内空間の快適性向上

### 継続的な 努力

最高水準のバリアフリー対応

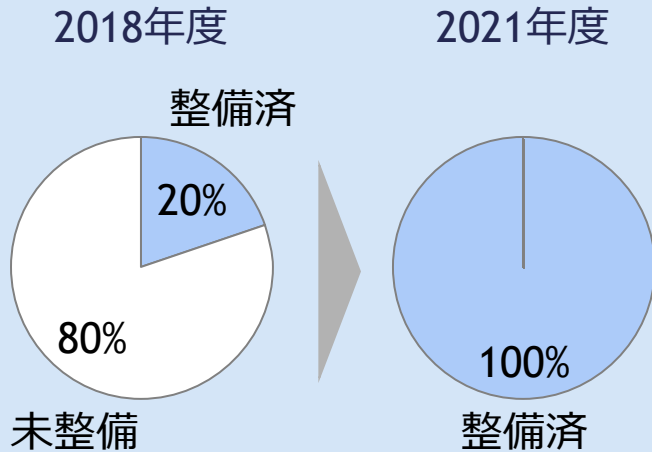
ダイヤ改正・終発延長

- 2021年度までに御堂筋線全駅、利用者10万人/日以上の全駅に設置
- 2021年度までに耐震・津波・洪水対策を完了
- 2026年度までに脱線対策、液状化対策を完了
- 全線で高架・トンネルの長寿命化工事を実施
- 御堂筋線主要9駅をグランドリニューアル
- 中央線の夢洲延伸及び6駅リニューアル
- Wi-Fi付き車両の導入
- 照明・空気浄化機能強化車両の導入
- 大規模鉄道事業者初の全駅ワンルートを進展
- 駅係員のサービス介助士資格取得率100%
- 谷町線の運転間隔縮小/増発
- 中央線の終発延長

# 4-① 鉄道事業(1) 可動式ホーム柵の整備 (総投資: 250億円)

21年度迄に、利用者10万人/日以上<sup>1)</sup>の全10駅及び御堂筋線全駅へホーム柵を設置(混雑駅の乗降時間短縮と、新造車導入等の投資拡大で前倒し達成)

## ホーム柵整備率 (利用者10万人/日以上<sup>1)</sup>の10駅<sup>1)</sup>)



## 整備スケジュール

赤字: 利用者10万人/日以上<sup>1)</sup>の駅

御堂筋線	全20駅(梅田、本町 等)で2021年度までに完了
中央線	全14駅(森ノ宮駅 等)で、2024年度までに完了
四つ橋線	西梅田・大国町駅で、2021年度までに完了
堺筋線	堺筋本町駅で、2019年度までに完了
谷町線	東梅田駅で、2019年度までに完了
千日前線	全駅で既に設置済
長堀 鶴見緑地線	
今里筋線	
南港 ポートタウン線	

1) 御堂筋線の7駅(新大阪、梅田、淀屋橋、本町、心斎橋、なんば、天王寺)に加え、谷町線東梅田駅、四つ橋線西梅田駅、堺筋線堺筋本町駅の3駅

## 4-① 鉄道事業(2) 防災対策の徹底強化 (総投資: 160億円)

これまでの国内の自然災害の教訓を踏まえ、大地震・津波・洪水などの防災対策を徹底して推進

### 大地震への対応

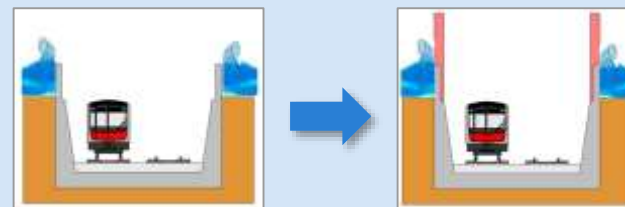
- ◆ 耐震対策(2021年度までに完了)
  - 中柱補強、落橋防止、特殊橋梁補強



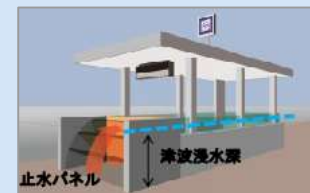
- ◆ 脱線対策・液状化対策(2026年度までに完了)
  - 脱線対策ガード付きまくらぎ導入
  - 脱線防止レールの取付
- ◆ サードレール脱落防止対策(2019年度までに完了)
- ◆ 停電時電気供給用の蓄電池設置(2019年度までに完了)

### 津波・洪水への対応

- ◆ 地下～地上移行区間における浸水対策設備の設置(2018年度までに完了)



- ◆ 各駅への止水鉄扉の設置(2019年度までに完了)



# 4-① 鉄道事業(3) 南北・東西軸の強化 (200億円)

御堂筋線 9 駅、中央線 6 駅のリニューアルを2024年度までに完了

新大阪駅: “近未来の大阪へ”



## 御堂筋線

- 新大阪 (2019)
- 中津 (2019)
- 梅田 (2018)
- 淀屋橋 (2024)
- 本町 (2024)
- 心斎橋 (2020)
- 大国町 (2024)
- 動物園前 (2021)
- 天王寺 (2024)

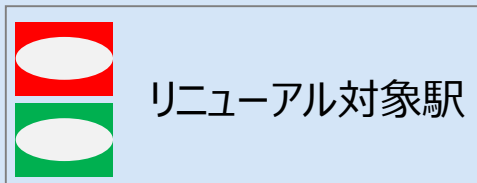
中津駅: “梅田の北の玄関口”



## 中央線

- 大阪港 (2021)
- 弁天町 (2022)
- 堺筋本町 (2021)
- 谷町四丁目 (2024)
- 森ノ宮 (2024)

心斎橋駅: “おしゃれの発信地”



## 4-① 鉄道事業(4) 車内空間の快適性向上

全国トップクラスの先進設備を備えた車両を、基軸路線より順次投入

### 大画面ディスプレイ搭載車両(2022年度～)



案内表示器として  
大画面ディスプレイ  
を導入

### フリーWi-Fi付き車両(2019年度～)



海外からの旅行客も  
利用可能な車内Wi-Fi  
を導入

### 照明・空清機能を充実させた車両(拡充中)



調光・調色機能と  
空気浄化装置を  
導入

通勤列車で  
国内初

### 車内AIコンシェルジュ(2022年度～)



目的地への案内・  
乗り換え情報を  
提供

通勤列車で  
国内初



## 4-① 鉄道事業(5) バリアフリー対応の加速 (総投資: 85億円)

大手鉄道事業者では最高水準のバリアフリー対応を、更にもう一段拡充

### 従来の取り組み

#### ワンルート<sup>1)</sup> の整備

エレベーターによる  
バリアフリー経路を  
全駅完備済  
(2010年度)

- 国内の大規模  
鉄道会社<sup>2)</sup>で初

### 今後の取り組み

#### 駅構内

- 2024年度までに18駅でバリアフリールート  
の複線化を完了

#### 他鉄道会社路線への乗換ルート

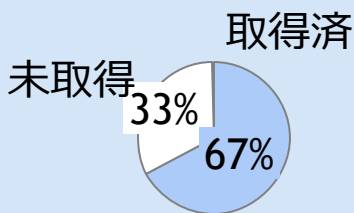
- 他鉄道会社と連携し、乗換利便性を向上

#### 駅・自社ビルの接続ルート

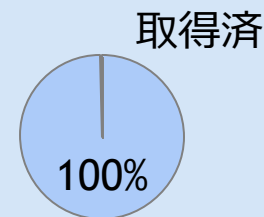
- 都心部駅の改札階とバリアフリー接続

#### サービス介助士 資格取得の推進

駅係員の資格取得率  
を67%まで向上



全駅係員が資格取得 (~2021年度)



## 4-② バス事業

既存のバス路線網のサービス向上に留まらず、  
成長分野であるインバウンドの需要を取り込むための観光バス事業に再参入

### 既存路線サービスの拡充

- ◆ 指定席サービス開始
  - 中距離バスの5系統で、  
特別料金のデスク付き  
指定席サービスを提供
- ◆ 深夜バスの新導入
  - 都心・市外近隣を結ぶ5系統  
で、平日深夜1便を運行

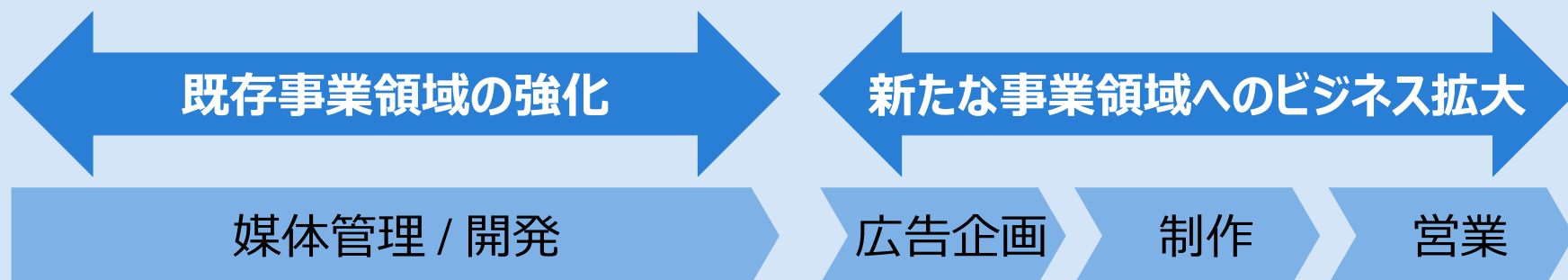
+

### インバウンド需要を取り込み成長

- ◆ 観光バス事業への参入
  - 市内観光バス、空港/商業  
施設送迎バス路線の運行
- ◆ インバウンド対応サービスの強化
  - バス内の多言語対応、  
Wi-Fi導入
  - ARスマホアプリ導入による  
バス停案内

## 4-③ 広告事業

媒体販売価格の向上と、新規領域へのビジネス拡大によって、  
関西民鉄トップクラスの広告事業規模を実現



- ◆ デジタルサイネージ導入(計16駅)
- ◆ 先進的な媒体・手法開発
  - 梅田駅に、駅構内では長さ日本一のパノラマビジョンを設置
- ◆ 媒体接触者データの分析による価格向上
- ◆ 企画・制作・営業機能の獲得
- ◆ 外部人材の積極採用による陣容強化

## 4-④ リテール事業

グループ内のノウハウ・リソースを結集し、駅ナカ・地下街空間の徹底活用、大規模リニューアルを実施

グループの  
リテール<sup>1)</sup>企画機能  
の結集

- ◆ 駅ナカ・地下街の企画機能を統一して連携を強化することでリテール<sup>1)</sup>事業の更なる拡大を目指す

駅ナカ空間の  
徹底活用

- ◆ 空きスペースでの商業施設・売店・ポップアップ店舗などの開発
- ◆ ATM・宅配便受取ロッカー・自販機などの利便施設の増設

地下空間の  
大規模リニューアル

- ◆ 主要駅の駅ナカ・地下街を共通コンセプトの下で大規模リニューアル

## 4-⑤ 都市開発事業

保有資産の徹底活用による収益強化と並行し、沿線の都市開発に向けて必要な知見・ノウハウを取得

### 保有資産活用

- ◆ 未活用の保有資産を開発し、早期に収益化
  - 環状線内の好立地資産を中心に、賃貸マンション、オフィスビル賃貸、店舗賃貸事業を展開

### 都市開発

- ◆ 南北(御堂筋線)と東西(中央線)の軸を中心として、沿線の魅力度を高めるまちづくりを主導
  - 夢洲・森之宮エリアなどを候補とし、開発可能エリアから着手
  - まずは都市開発に必要な知見・ノウハウを獲得する

## 4-⑤ 都市開発事業(1) 重点開発エリア

沿線魅力度向上を目指し、南北(御堂筋線)・東西(中央線)軸を中心に沿線を開発。中計期間では夢洲・森之宮エリア、中長期では他エリアの開発も目指す

■ : 本中計期間中の開発を目指す構想

□ : 中長期的に開発を目指す構想

南新都心住宅街エリア  
(昭和町～なかもず)



本町外縁オフィスエリア  
(本町～なんば/阿波座)



2030~

ウメソバトライアングル  
(中津/中崎町/天六/扇町)



夢洲・新臨海観光エリア



2020~

森之宮エリア

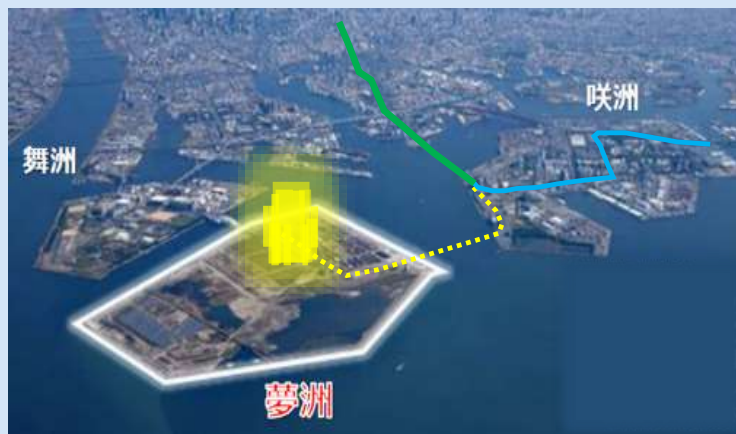


## 4-⑤ 都市開発事業(2) 夢洲・新臨海観光／森之宮エリア

### 夢洲・新臨海観光エリア

西の拠点として、IRの誘致実現を見込み、関係者の合意により、**IRと連動した観光客向け商業施設開発**を目指す

- 中央線延伸に合わせ、商業施設を展開
- IRに合わせて2024年度中の開業を目指し、数百億円規模の投資を見込む



### 森之宮エリア

東の拠点として、健康医療機能や大学などの人材育成・研究機能等「大阪城東部地区」のまちづくりの方向性を踏まえて開発を目指す



## 4-⑤ 都市開発事業(3) 街を便利にするモビリティ提供

交通利便性を高め、街の魅力度を向上するために、都市開発に加えて新たなモビリティサービスも提供

鉄道・バスの発着点である駅までの  
毛細移動手段を提供

### シェアサイクル

シェアサイクルサービス事業者と連携し、  
地下鉄・バスとの相互利用促進に向けた  
取組を推進

- 2024年までに、全駅へのサイクルポート設置を目指す
- シェアサイクルと鉄道のパッケージ運賃、OSAKA PiTaPa連携サービスを提供

シニア・交通利用弱者のために  
自動運転のコミュニティバスを提供

### 自動運転バス

沿線地域にて、自動運転の  
コミュニティバスサービスを提供

- 2020年からサービス提供を開始
- 2024年までに20路線の開設を目指す
  - 都島、中之島西側付近など



## 4-⑥ グループシェアードサービス(大阪メトロサービス)

シェアードサービスとして、大阪メトログループの定型業務を徹底集約。  
さらにエンジニアリングの強みを活かした外販を推進

### 大阪メトロサービスの 位置付け

グループ内のシェアードサービス部門として、  
業務の効率化と安定的なオペレーションに責任を持つ

加えて、強みを活かせるエンジニアリング業務は外販を拡大し、  
売上貢献も果たす

### 業務革新の 方向性

#### 駅務業務: 外注業務の内製化 (2018~2020年度)

Osaka Metroグループが  
外注している業務を  
引き受け

- 清掃業務
- 車いす介助等業務
- 警備業務 等

#### 事務業務: グループ内集約 (2019年度~)

本社機能の定型業務を  
グループ各社から移管

- 財務、人事の事務  
処理 等

移管に向けた業務  
標準化に早急に着手

#### エンジニアリング業務: 外販強化 (2020年度~)

これまで培った強みを  
活かせる領域で外販を  
強化

- 鉄道の新線開発
- 構造物の維持管理

## 4-⑦ グループ共通ポイント

グループ共通ポイントカードを導入し、事業間の送客、ポイントを活用したピークタイム混雑緩和、顧客データベースを活用したマーケティングを実現

### 導入イメージ

グループ共通のOsaka Metroポイントカードを新たに導入



ポイントの利用先として鉄道・バスの顧客基盤をリテール事業に送客

協力ポイント付与によるピークタイムの混雑緩和

購買・乗降情報データベースを活用した科学的・効率的なマーケティング

## 4-⑧ 地下空間の一体開発

CDO(=チーフデザインオフィサー)を任命し、共通コンセプトで車両・駅・地下街の開発を統括。“未来都市”を共通コンセプトとしてリニューアルを加速化

共通  
コンセプト

明るい地下空間の徹底 × 先端テクノロジーの活用

グループのCDOによる統括

新型車両の導入



外観の洗練された  
イベント列車の導入や、  
レア車両の導入を検討

主要駅の  
リニューアル



大阪の大動脈である  
御堂筋線・中央線を  
順次グランドリニューアル

地下街の  
リニューアル



主要駅のリニューアルに  
合わせてデザインを一新

一体開発  
の内容

## 4-⑨ グループ横断での利便性向上

今後も利用増加が見込まれる子育て層/女性、インバウンド、シニア向けのサービスを強化

### 子育て層向け/ 女性向けサービスの充実

- ◆ ベビースペースの増設
- ◆ レディースラウンジの新設



### インバウンド対応の強化

- ◆ 多言語対応WEBサイトの開設
- ◆ 乗り継ぎをスムーズにする案内表示・アプリ
- ◆ コンシェルジュスタッフ配置
- ◆ 多言語対応ロボット/  
AIコンシェルジュサービス

### シニアに寄り添った サービス提供

- ◆ 敬老パスの発行手数料無料化  
(2018年7月)
- ◆ シニア一日乗車券の発売  
(2018年)
- ◆ シニアの利用が多い系統のバス運行本数拡充

## 4-10 本社改革

"株式会社"としての基本的な本社機能を確立するとともに、  
連結経営、グループの成長をリードするための新機能を確立

### 改革① "株式会社化"

- ◆ 上場企業と同水準の監査・内部統制の機能を確立
- ◆ 事業の多角化に備えた財務・法務機能の強化

### 改革② "グループ経営"

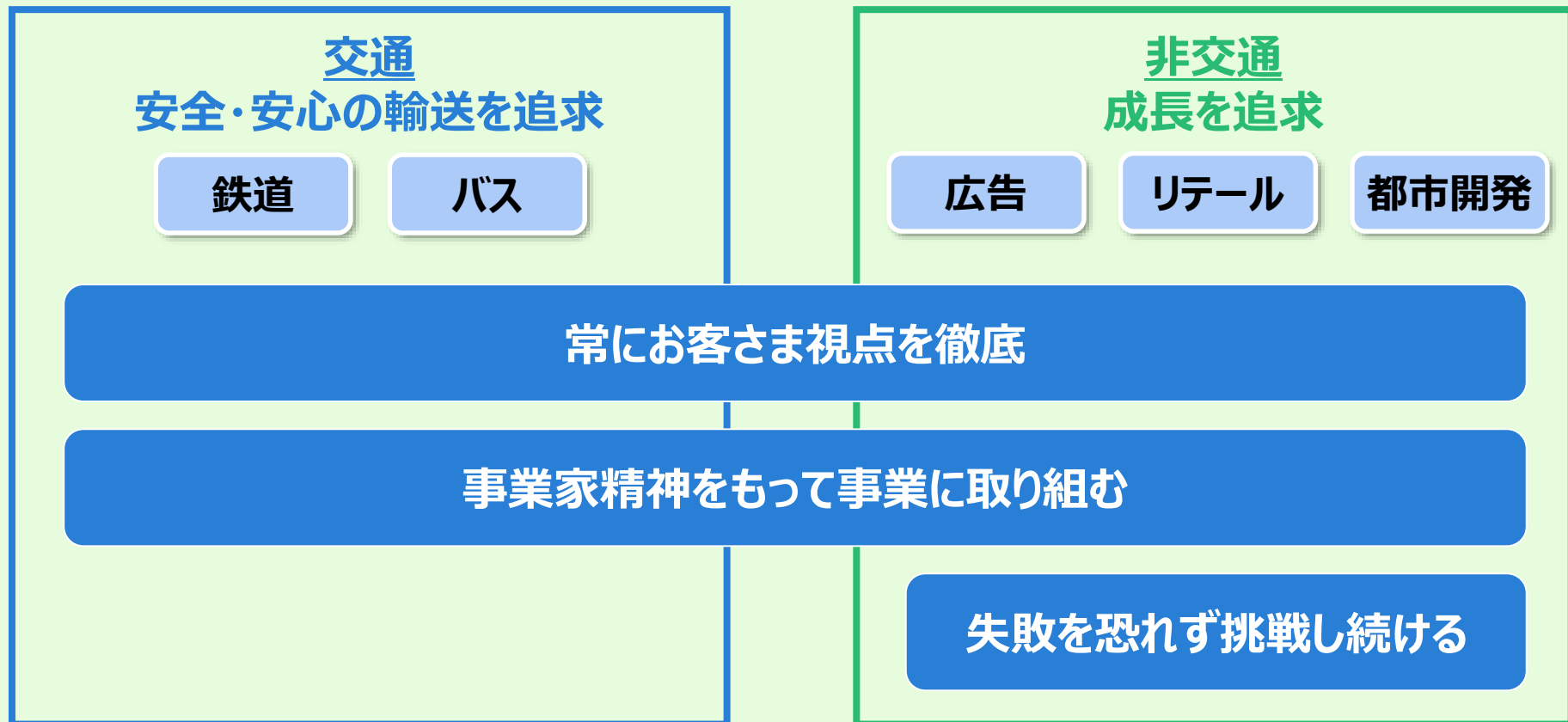
- ◆ 財務、人事、IT、ブランド、広報の戦略機能を  
グループ本社に集約

### 改革③ "成長の牽引"

- ◆ 経営企画部が事業横断のシナジー創出を推進
- ◆ アライアンスおよびM&Aを担う専任部署の設置

## 4-11 意識改革(1) Osaka Metroグループ社員の行動規範

グループ共通の行動規範は、"お客さま視点"と"事業家精神"。  
成長志向の広告、リテール、都市開発には、"失敗を恐れない挑戦"も求める



## 4-11 意識改革(2) 意識改革の実現に向けた施策

意識改革を徹底するために、新制度の導入、継続的な人材育成の活性化、またベースになる人材確保のための働き方改革・生産性向上に取り組む

意識改革を促す  
新制度の導入



たゆまぬ人材育成



多様な人材の確保

成果報酬

加点主義の  
評価制度  
(主に非交通)

鍛錬

複線的な  
対話

働き方  
改革

生産性  
向上

事業・個人の  
業績連動報酬

挑戦したことを  
高く評価

横断プロジェクト、  
新規事業

社長との対話会、  
塾活動

柔軟な働き方の  
仕組み拡充

RPA、AIの積極  
導入

## 4-12 内部統制・コンプライアンス

民間企業として自主自立の経営を行うとともに、事業成長を実現するために、リスク管理の仕組み・組織を整備

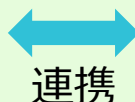
### 経営リスク管理

四半期ごとに各部門代表による委員会を開催し、経営・事業運営上のリスクを抽出。リスクを重要度・頻度ごとに整理し対応策を検討、経営会議等に諮問・上程する



### 内部監査

本社が主体となり、経営上及び業務遂行上の課題の抽出・改善策の提示を月次で実施



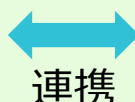
### 外部監査

外部監査法人が経理部門と連携し、月次で適正な決算の担保・経営への改善に提言



### 内部統制

各部門責任者が主体となり、JSOX等の内部統制基準に準拠し、業務状況の確認・不備事項の改善を四半期ごとに行う



### 監査役監査

取締役の職務執行の適法性を監査し、経営情報の報告を受けるとともに、経営責任者に対するヒアリングも実施



## 4-13 安全管理

鉄道・バス・地下街での防犯カメラへの投資を拡大。  
将来的にはICT技術を活用したセキュリティシステムを構築

2018~2020年度  
- 移動の安全・安心の徹底 -

2021~2024年度  
- 世界に誇る安心な都市・大阪 -

鉄道

防犯カメラの増設

- ・ 車内防犯カメラの導入
- ・ 駅構内防犯カメラの増設

バス

車内点検の更なる強化

バスジャック・テロ対策訓練の徹底

地下街

防犯カメラの増設

施設内巡回警備の更なる強化

映像解析技術や空間認識技術を活用した施設監視の研究



遠隔セキュリティシステムの研究・実験

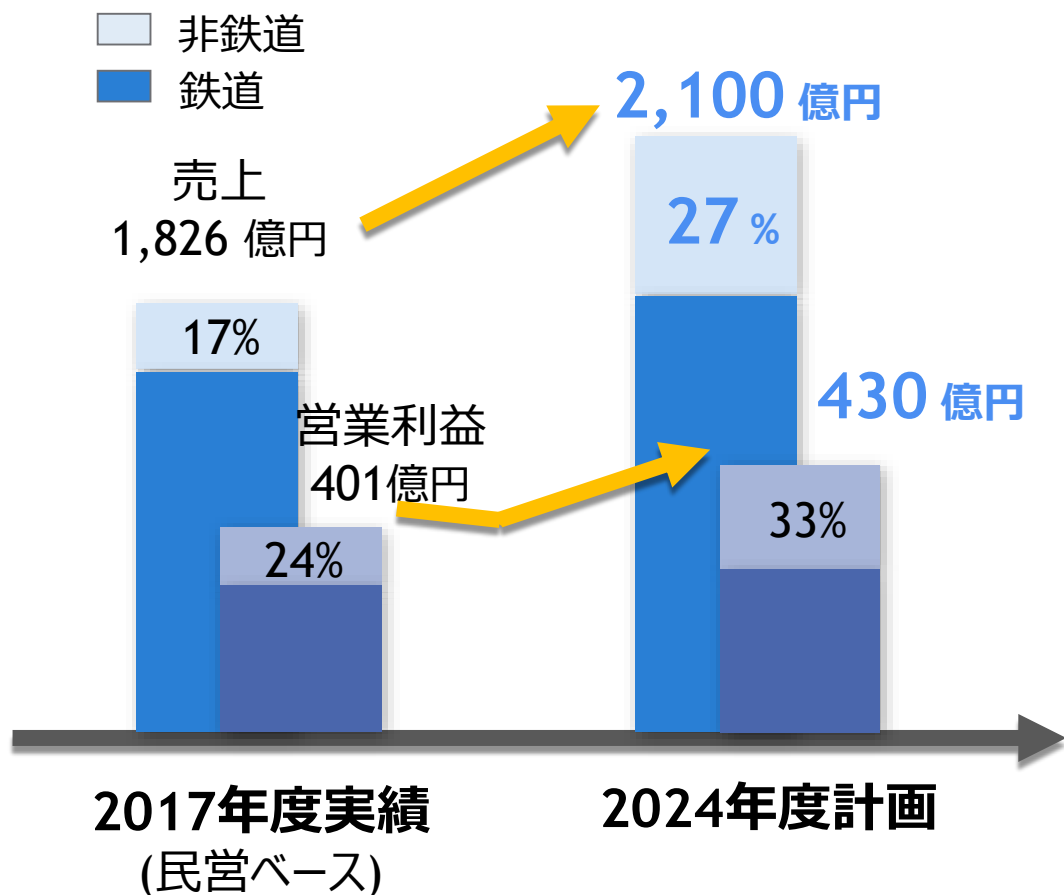


鉄道で培った技術を活用した  
グループ横断の施設管理強化

グループ一体でセキュリティを強化

## 5. 財務数値のまとめ(1) 連結売上と営業利益計画

2024年度に売上2,100億円、非鉄道売上比率27%、営業利益430億円、7カ年の大阪市への財政貢献700億円を目指す



### 7カ年通算の目標

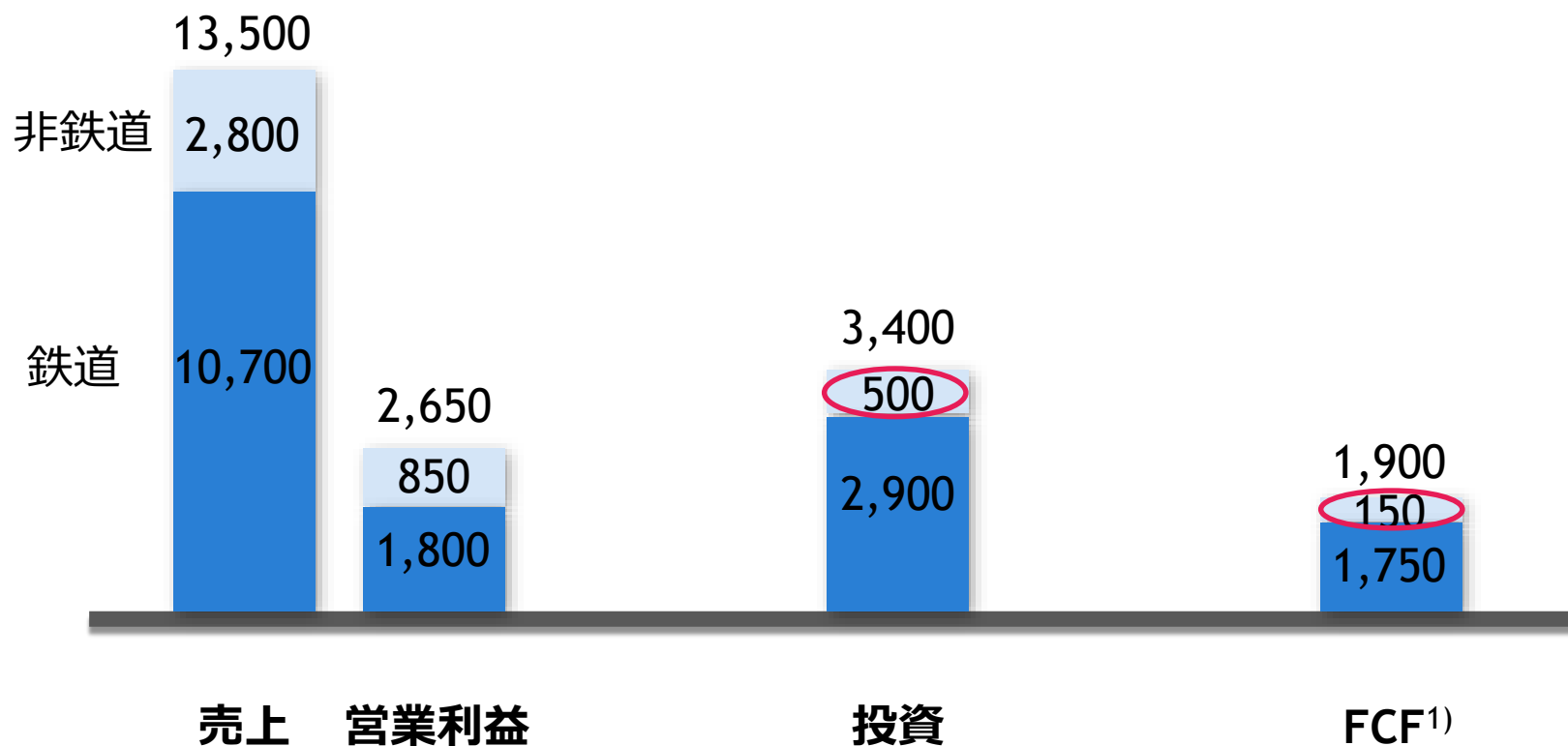
市への  
財政貢献<sup>1)</sup> **700 億円**

非鉄道事業  
の売上  
年成長率 **平均 9%**

## 5. 財務数値のまとめ(2) 7カ年累計の財務計画

7カ年累計で、非鉄道事業への投資500億円、FCFは150億円を見込む

単位: 億円

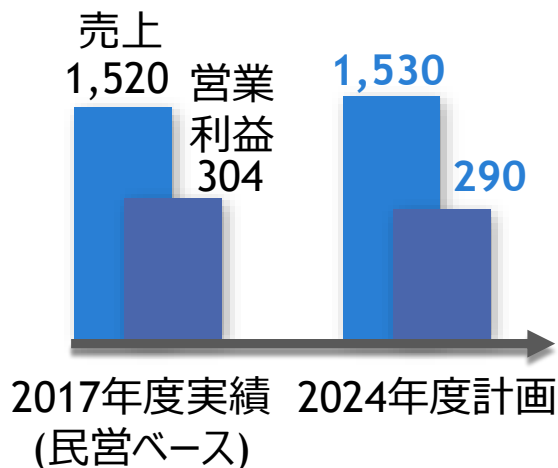


## 5. 財務数値のまとめ(3) 事業別売上・営業利益計画

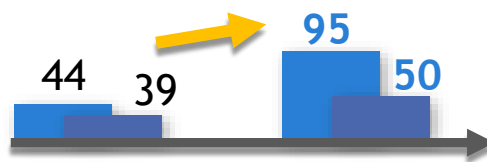
広告、都市開発の2つの事業が、グループの成長を牽引

単位: 億円

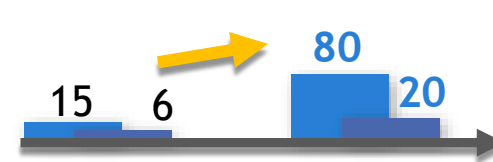
### 鉄道事業



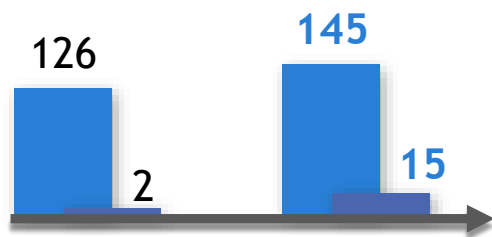
### 広告事業



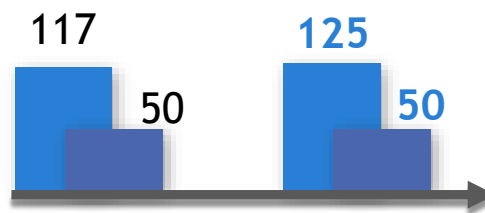
### 都市開発事業



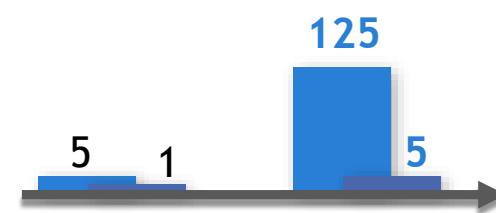
### バス事業



### リテール事業



### その他



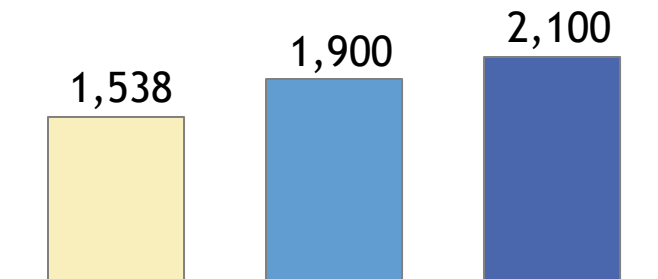
## 5. 財務数値のまとめ(4) 民営化プランとの財務計画比較

単体ベースで策定した民営化プランより高い売上・利益と、市への財政貢献を実現

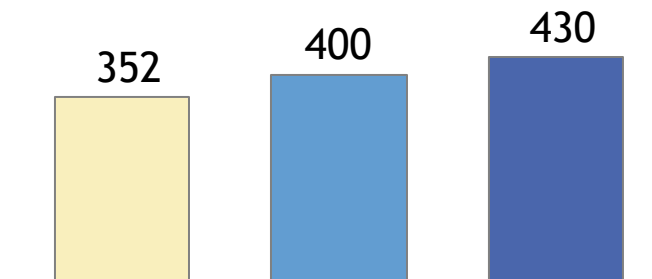
■ 民営化プラン ■ 本計画 (Osaka Metro単体) ■ 本計画 (Osaka Metroグループ連結)

単位は億円

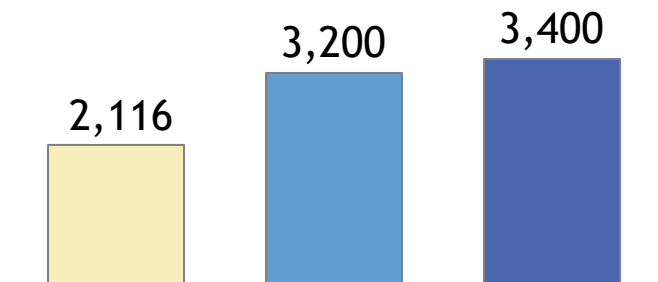
### 売上 (2024年度)



### 営業利益 (2024年度)



### 投資 (7カ年累計)



### 市への財政貢献<sup>1)</sup> (7カ年累計)



## 6. 本中期経営計画の実行ロードマップ

最初2カ年で、「経営基盤づくり」を完了。次の2カ年で「最高の安全・安心」に目処をつけ、後半3カ年で「非鉄道事業収益化・シナジー創出」を実現

### 経営基盤づくり

(2018~2019年度)

#### 本社・人事制度を变革

- 本社機能变革・経営体制の変更
- 新人事制度の導入

#### ホーム柵設置着手

- ホーム柵設置完了(堺筋本町・東梅田駅)
- 中柱補強・落橋防止完了
- 順次車両更新を実施
- 順次経路改善エレベーターの設置

#### 車内広告プランの改定

- 車内広告プランの改定
- 順次未活用資産の開発検討・着手

#### 共通ポイントの導入

- グループ共通ポイントカードのリリース
- 梅田、新大阪、中津駅のリニューアル

### 最高の安全・安心

(2020~2021年度)

#### 主要駅へのホーム柵設置・耐震対策完了

- ホーム柵設置完了(御堂筋線全駅、四つ橋線西梅田駅、大国町駅)
- 特殊橋梁補強完了
- 順次車両更新を実施
- 順次経路改善エレベーターの設置

#### デジタルサイネージ導入

- 16駅へデジタルサイネージを設置
- 順次未活用資産の開発検討・着手

#### 順次主要駅をリニューアル

- 心斎橋、動物園前駅等のリニューアル完了

### 非鉄道事業収益化・シナジー創出

(2022~2024年度)

#### 主な駅構内経路の改善が完了

- ホーム柵中央線全駅設置完了
- 順次車両更新を実施
- 順次経路改善エレベーターを設置(18駅設置完了)

#### 未活用資産8箇所の開発完了/ 重点エリアにおける都市開発着手

- 夢洲・新臨海観光、森之宮エリアでの開発着手予定

#### 主要15駅のリニューアルが完了

グループ本社/  
経営基盤

事業

鉄道

非鉄道

シナジー創出

## 7. 中期経営計画の推進方針

毎年度、事業戦略を練り直し、目指す売上・利益水準を高め続けることで、  
中期経営計画を継続的に進化

2018  
年度

2019

2020

2021

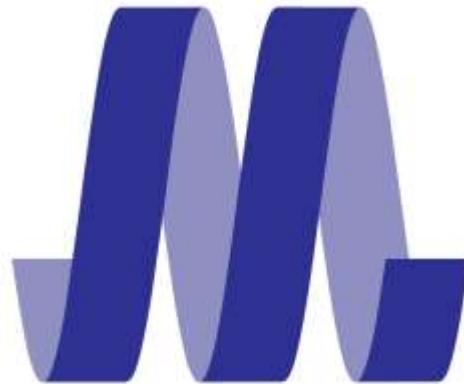
2022

2023

2024

本中期経営計画

個別事業の戦略強化と、  
グループシナジーを創出することで、  
毎年中期経営計画を進化



## Osaka Metro Group

本資料に掲載されている情報のうち、過去の実績以外は将来の見通しであり、これらは現在入手可能な情報から得られた当社の判断に基づいています。従って、実際の業績はこれらと異なる結果になる場合がありますことをご了承ください。