

経済情報

東海経済の現状と見通し ～厳しいながらも底入れを探る～

【要旨】

（現状）

- ◇ 東海地域の景気は底入れしつつあるとみられる。世界景気の減速により輸出は今年 5 月以降減少基調だったが、9 月を底に下げ止まっている。また生産指数も、輸出の減少と挽回生産・エコカー補助金の終了による自動車の減産を受けて 4 月以降低下していたが、足元は下げ止まった形。
- ◇ 家計部門では、個人消費は 5 月以降やや弱含み。住宅投資は 6 月以降増加基調で推移している。

（見通し）

- ◇ 当面日中関係悪化の影響が残ろうが、中国での日本車の販売減少幅も縮小基調にあること、また大手自動車メーカーの国内生産も 12 月から増産に転じていることなどから、景気は底入れしつつあるとみられる。
- ◇ ただし、輸出需要の回復に力強さが欠ける中、東海経済持ち直しの動きは弱いものにとどまる見通し。海外経済の低迷が長期化するリスクなど、様々な下振れ要因を抱えた状況が続こう。
- ◇ 当面注視すべきポイントとしては、①米国で財政協議が進展し「財政の崖」を回避できるか、②中国の景気持ち直しの動きが再び一服しないか、③イタリアの政局混乱などをきっかけに欧州債務問題が再び深刻化しないか、などが指摘されよう。

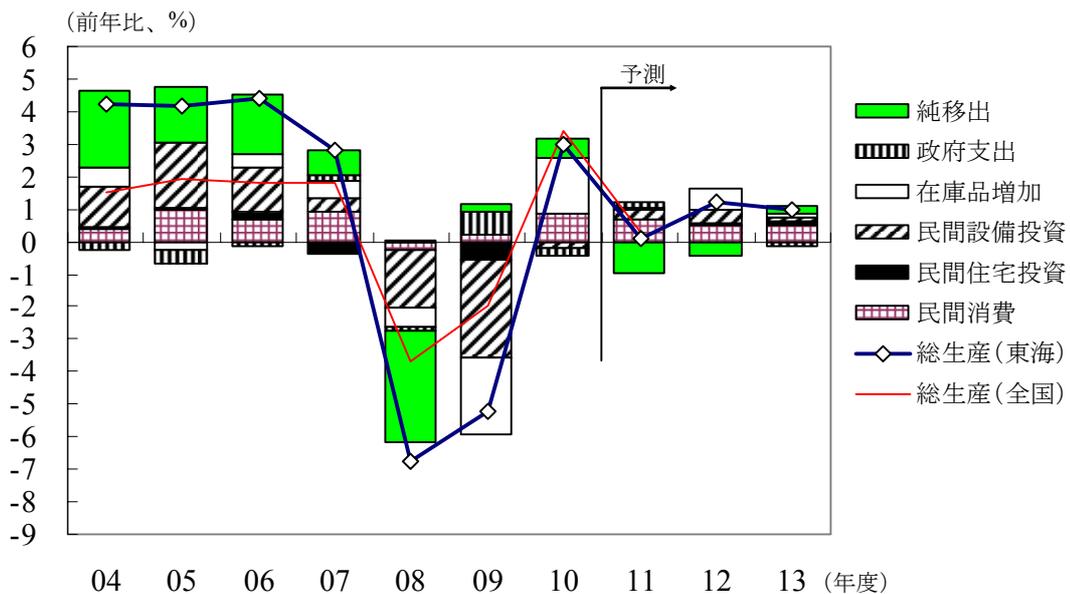
第1表：東海、全国の経済見通し総括表

(前年比、%)

		08年度	09年度	10年度	11年度	12年度	13年度
実質GDP	東海	▲ 6.7	▲ 5.2	3.0	0.1	1.2	1.1
	全国	▲ 3.7	▲ 2.0	3.4	0.3	1.0	0.9
民間最終消費支出	東海	▲ 0.6	0.5	1.7	1.4	1.0	1.0
	全国	▲ 2.0	1.2	1.7	1.6	1.0	1.0
民間住宅投資	東海	0.3	▲ 17.1	▲ 0.8	▲ 1.3	3.0	6.0
	全国	▲ 1.1	▲ 21.0	2.2	3.7	2.9	6.9
民間企業設備投資	東海	▲ 9.5	▲ 16.9	▲ 1.2	2.0	3.0	1.0
	全国	▲ 7.7	▲ 12.0	3.6	4.1	0.7	0.7
政府支出	東海	▲ 0.8	4.3	▲ 1.2	0.9	0.0	▲ 0.9
	全国	▲ 1.6	4.2	0.3	0.9	3.2	▲ 2.6
公的固定資本形成	東海	▲ 8.9	7.1	▲ 14.4	▲ 3.0	0.0	▲ 3.0
	全国	▲ 6.7	11.5	▲ 6.4	▲ 2.3	8.7	▲ 11.2
純移出(注4)	東海	▲ 3.4	0.2	0.6	▲ 1.0	▲ 0.4	0.3
	全国	▲ 1.1	0.2	0.8	▲ 1.0	▲ 0.6	0.4
名目GDP	東海	▲ 8.8	▲ 4.6	0.5	▲ 1.6	0.3	0.6
	全国	▲ 4.6	▲ 3.2	1.3	▲ 1.4	0.2	0.5
鉱工業生産指数	東海	▲ 15.9	▲ 9.7	9.8	▲ 2.1	1.7	1.5
	全国	▲ 12.6	▲ 8.8	9.4	▲ 1.0	▲ 3.1	1.6

- (注) 1. 太字の囲みは三菱東京UFJ銀行経済調査室の推計、網掛け部分は当室予測。
 2. 東海は県民経済計算(愛知県、三重県、岐阜県の合計)、全国は国民経済計算ベース。
 3. 東海の需要項目の実質値(連鎖方式)は公表されていないため、当室において推計した。
 4. 純移出の数値は寄与度。
 (資料) 内閣府「国民経済計算」「県民経済計算」、各県公表資料等より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第1図：東海の実質経済成長率の寄与度分解



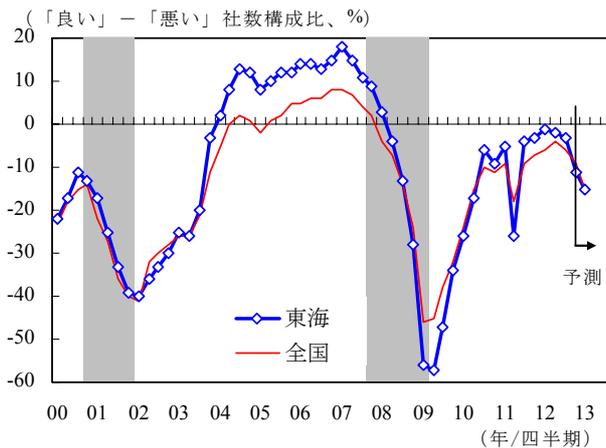
(資料) 内閣府「国民経済計算」「県民経済計算」、各県公表資料等より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

1. 景況感

日銀名古屋支店の短観（2012年12月調査）によると、業況判断DIは、全産業・全規模ベースで▲11ptと9月調査（▲3pt）から低下した（第2図、第2表）。9月調査は、中国の反日デモの影響は完全には織り込まれておらず、下振れ余地があるとみられていたが、12月着地はほぼ予測通りの結果だった。2013年3月の見通しは▲15ptで、製造業、非製造業ともにさらなる低下が見込まれている。

業種別にみると（第3表）、中国での日系自動車への不買行動の影響が懸念される自動車については、▲17pt（9月調査比▲45pt）となったが、9月時点の予測▲19ptを上回り、エコカー補助金の終了による反動減等の影響も含め全体としては想定内の悪化にとどまったと判断されたようだ。ただし、自動車メーカーの国内生産が増産に転じるタイミングにもかかわらず、3月の見通しが▲30ptと一段の悪化が見込まれていることから、日中関係悪化の長期化が懸念されていると推測される。中国での日系自動車の販売は改善傾向を示しており、次回調査で上振れの結果となるか注目される。

第2図：業況判断DI（全産業）



(注) シェード一部分は景気後退局面
(資料) 日銀名古屋支店「短観」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第2表：業況判断DI（規模別・業種別）

		（「良い」－「悪い」社数構成比、%ポイント）						
		11/12	12/03	12/06	12/09	12/12	13/3 (予測)	前期差
全産業	全規模	東海 ▲3	▲1	▲2	▲3	▲11 (▲8)	▲15 (▲4)	
	全国	▲7	▲6	▲4	▲6	▲9 (▲3)	▲15 (▲6)	
製造業	大企業	東海	4	17	5	5	▲17 (▲22)	▲12 (5)
		全国	▲4	▲4	▲1	▲3	▲12 (▲9)	▲10 (2)
	中小企業	東海	▲7	▲5	▲10	▲5	▲15 (▲10)	▲25 (▲10)
		全国	▲8	▲10	▲12	▲14	▲18 (▲4)	▲26 (▲8)
非製造業	大企業	東海	6	4	7	5	▲1 (▲6)	0 (1)
		全国	4	5	8	8	4 (▲4)	3 (▲1)
	中小企業	東海	▲9	▲7	▲4	▲10	▲12 (▲2)	▲16 (▲4)
		全国	▲14	▲11	▲9	▲9	▲11 (▲2)	▲19 (▲8)

第3表：業種別の業況判断DI（東海）

		（「良い」－「悪い」社数構成比、%ポイント）			
		12/12	13/3 (予測)	前期差	前期差
製造業		▲16 (▲15)	▲19 (▲3)		
	食料品	▲9 (▲5)	0 (9)		
	繊維	▲30 (▲5)	▲34 (▲4)		
	木材・木製品	▲17 (5)	▲16 (1)		
	紙・パルプ	▲11 (▲11)	▲11 (0)		
	化学	22 (0)	22 (0)		
	窯業・土石製品	▲7 (0)	▲6 (1)		
	鉄鋼	▲54 (▲38)	▲46 (8)		
	非鉄金属	0 (8)	▲15 (▲15)		
	金属製品	▲6 (▲6)	▲14 (▲8)		
	はん用機械	▲14 (▲21)	▲29 (▲15)		
	生産用機械	0 (▲16)	▲8 (▲8)		
	電気機械	▲35 (▲13)	▲35 (0)		
	自動車	▲17 (▲45)	▲30 (▲13)		
	その他輸送用機械	▲17 (▲17)	▲9 (8)		
非製造業		▲6 (▲1)	▲10 (▲4)		
	建設	▲12 (2)	▲12 (0)		
	不動産	▲14 (▲10)	0 (14)		
	物品賃貸	▲4 (1)	▲9 (▲5)		
	卸売	▲18 (▲1)	▲17 (1)		
	小売	8 (▲7)	▲4 (▲12)		
	運輸・郵便	12 (2)	▲2 (▲14)		
	情報通信	0 (3)	▲7 (▲7)		
	電気・ガス	0 (0)	▲11 (▲11)		
	対事業所サービス	▲13 (▲10)	▲13 (0)		
	対個人サービス	▲19 (1)	▲25 (▲6)		
	宿泊・飲食サービス	▲4 (▲9)	▲13 (▲9)		

(資料) 日銀名古屋支店「短観」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

2. 企業部門の動向

(1) 輸出

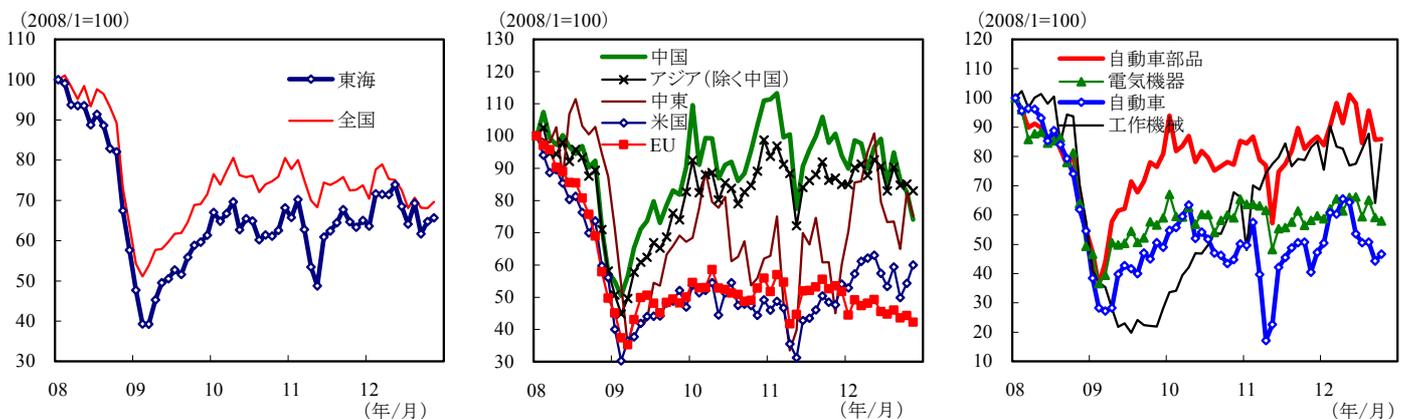
東海地域の輸出は、世界経済の減速により5月以降減少していたが、9月を底に2ヶ月連続で増加（第3図）。

地域別では（第4図左）、欧州と中国向けの長期減速傾向が持続している。特に中国向けは、日中情勢悪化の影響も加わり、リーマンショックからの回復途上にあった2009年8月以来の低水準となった。中国を除くアジア向けも5月以降の減少基調が続いている。一方、内需が堅調な北米向けと中東受けが9月を底に2ヶ月連続で増加。

品目別にみると（第4図右）、春以降減少基調であった自動車と同部品が足元下げ止まった形。いずれも米国向けの増加が全体を押し上げた。

第3図：輸出額の推移

第4図：輸出額（東海）



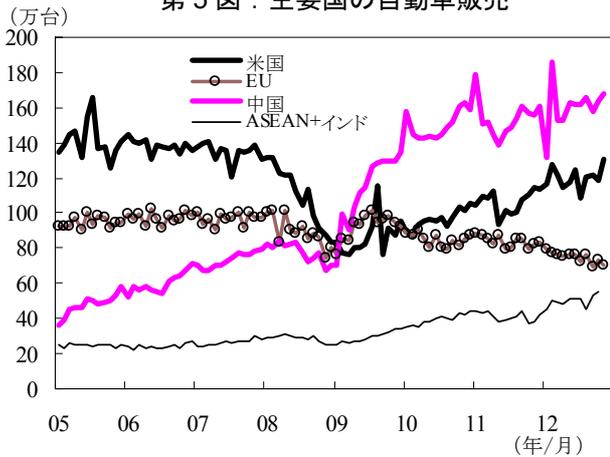
(注) 東海は名古屋税関管内の愛知・岐阜・三重・静岡・長野の5県。第3図と第4図は当室による季節調整値。
 (資料) 名古屋税関「管内貿易概況」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

海外の自動車販売動向をみると、景気後退の欧州市場は引き続き減少傾向であるのに対し、ローン金利低下の恩恵などから買換え需要が顕在化している米国と、長期的にモータリゼーションが進むアセアン・インドが回復傾向にある（第5図）。2011年後半以降ほぼ横ばい圏で推移していた中国市場は、緩やかながらも漸く成長過程に復したようだ。

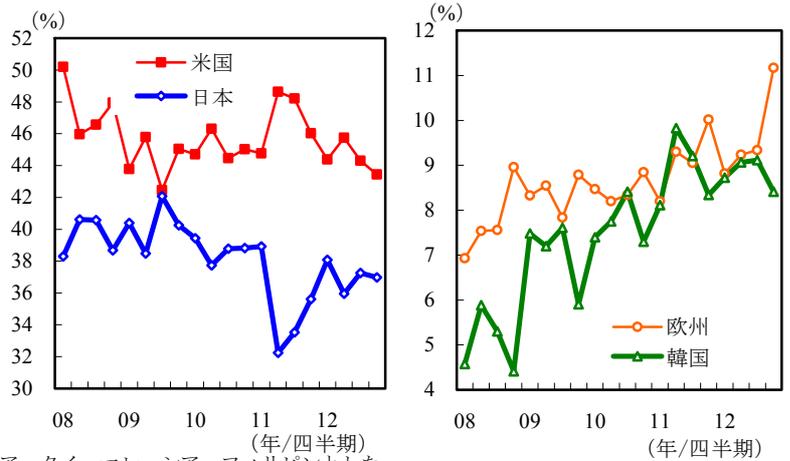
米国市場における日本メーカーのシェアは一進一退の状況（第6図）。一方、競合の欧州・韓国メーカーは足元明暗が分かれている。燃費改ざん問題から韓国メーカーのシェアが急低下した一方、欧州メーカーのシェアは過去最高にまで上昇した。

今後の輸出環境だが、10月以降急速に円高の修正が進み輸出競争力の減退に歯止めがかかったことに加え、中国経済が景気てこ入れ策の効果等から在庫調整もある程度進展し持ち直しに転じたとみられ、アジア諸国も同国向けの輸出が増加し、域内経済にプラスに働き始めよう（第8図、第4表）。日中関係の悪化による下押し圧力は引き続き残るとみられるが、内需が底堅く推移している米国に続き、中国等アジア諸国の景気が持ち直すに連れて、日本の輸出も下げ止まりから緩やかな拡大へと、基調を転じると期待される。

第5図：主要国の自動車販売

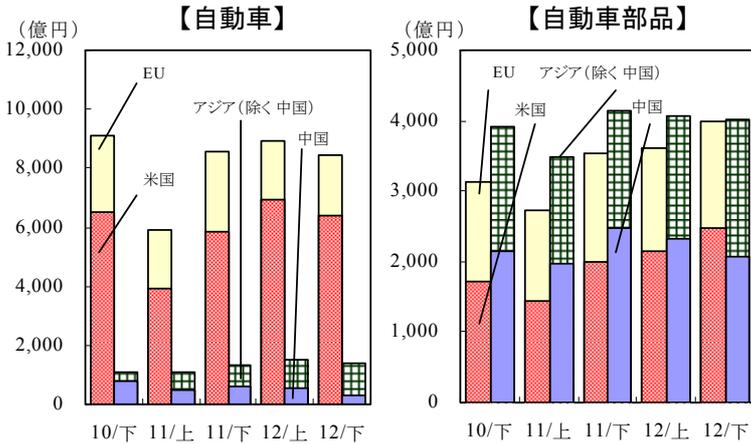


第6図：米国における各国メーカーの市場シェア



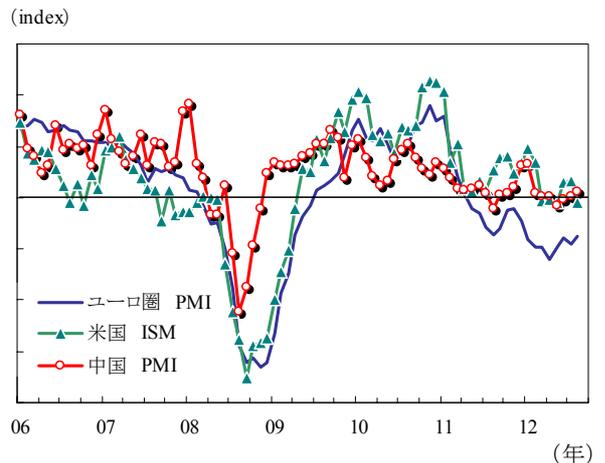
(注) 1. 第5図は当室による季節調整値。ASEANはインドネシア、タイ、マレーシア、フィリピンとした。
 2. 第5図各地域の直近値は、ASEAN+インドが10月、その他は11月。
 3. 第6図の2012年10-12月期は、10-11月の2ヶ月分。
 (資料) Bloomberg、名古屋税関「管内貿易概況」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第7図：自動車関連輸出の地域別推移



(注) 1. 東海は名古屋税関管内（愛知、岐阜、三重、静岡、長野）
 2. 第7図の12年度下期は、7-11月合計値の前年比をベースに半期換算
 3. 第8図の指数は、50を上回れば景気拡大、50を下回れば景気後退を示す。

第8図：各国の景況感（購買指数）



(資料) 名古屋税関「管内貿易概況」、日本自動車工業会「自動車輸出概況」「海外生産統計」、Bloombergより三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第4表：中国 主要セクター別在庫・出荷の推移

単位：前年同月比、%

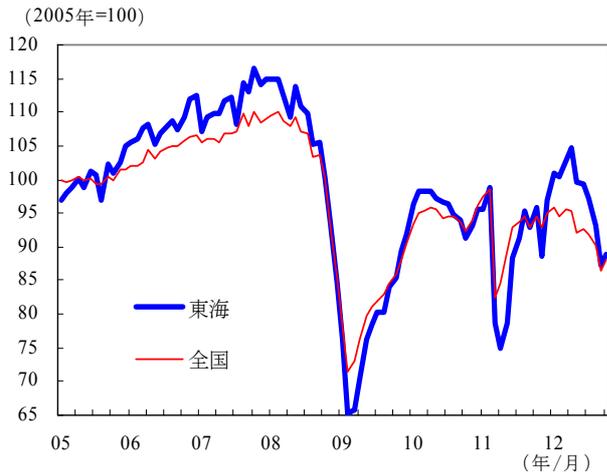
	全産業		鉄鋼		工作機械		建設機械		電気機械	
	在庫	出荷	在庫	出荷	在庫	出荷	在庫	出荷	在庫	出荷
1月	14.8	25.0	26.6	26.0	1.4	30.7	46.6	57.5	17.1	26.6
2月	14.8	25.0	26.6	26.0	1.4	30.7	46.6	57.5	17.1	26.6
3月	15.0	22.9	24.2	24.2	3.7	28.9	65.7	51.5	17.2	21.5
4月	15.2	21.7	21.8	23.2	6.0	27.6	84.8	45.7	17.4	17.5
5月	15.5	19.9	19.3	21.5	8.3	26.4	103.9	38.2	17.6	13.9
6月	15.7	23.8	18.7	26.2	9.5	23.0	93.8	23.1	18.2	19.8
7月	15.9	24.2	18.0	27.8	10.6	20.5	83.7	10.1	18.7	19.6
8月	16.1	24.6	17.4	27.9	11.7	18.3	73.7	1.3	19.3	19.7
9月	15.7	18.7	17.5	17.8	12.0	15.5	64.9	27.7	16.4	15.4
10月	15.3	18.2	17.6	16.8	12.2	12.7	56.1	26.2	13.5	14.1
11月	15.0	16.6	17.7	14.6	12.5	10.0	47.3	25.5	10.7	13.2
12月	16.7	12.6	23.3	20.6	24.9	14.7	39.3	24.6	17.1	12.8
1月	19.6	12.9	22.5	10.8	32.4	9.2	24.0	-9.4	15.2	15.2
2月	19.6	12.9	22.5	10.8	32.4	9.2	24.0	-9.4	15.2	8.7
3月	17.6	14.1	17.1	9.6	38.4	14.6	31.2	-16.1	14.2	14.3
4月	17.1	9.0	21.1	4.3	31.6	3.0	26.1	-22.2	13.1	7.5
5月	15.5	6.8	20.0	4.2	30.1	4.4	17.9	-3.1	10.8	7.2
6月	14.2	4.4	20.2	1.5	33.8	2.6	7.5	1.5	8.8	2.7
7月	13.5	5.6	25.6	1.5	31.4	4.6	3.7	2.1	7.8	5.5
8月	12.4	4.6	24.6	-3.7	27.3	0.0	2.0	-0.4	7.5	1.7
9月	11.1	5.3	17.6	2.8	24.4	0.3	-3.3	-25.3	7.4	2.0
10月	9.5	8.6	9.3	8.1	23.0	11.6	-9.7	-24.9	5.8	9.2

(注) 網掛け部は在庫の伸びが出荷の伸びを上回る在庫調整局面
 (資料) National Bureau of Statistics, China より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

(2) 生産

東海地域の生産指数は4月をピークに低下が続いていたが、足元ようやく下げ止まった形となった（第9図）。業種別にみると、主力セクターである輸送機械の低下は続いているものの、スマートフォン・タブレット端末向け出荷が本格化した電子部品・デバイスが大幅に反発した（第10図）。

第9図：鉱工業生産

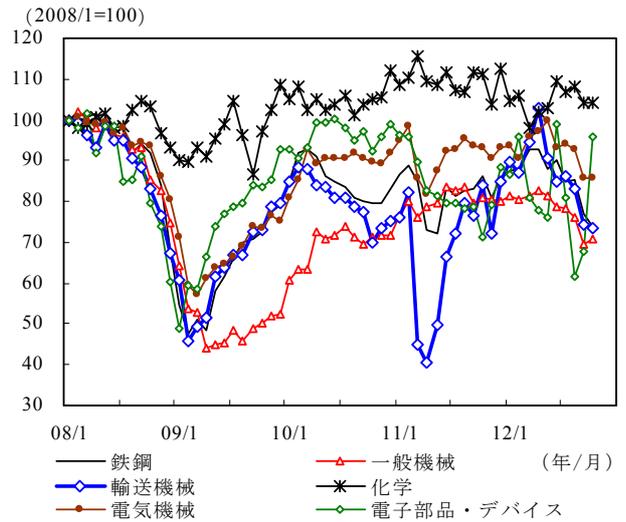


(注) 1. 季節調整値

2. 東海は愛知、岐阜、三重の3県

(資料) 中部経済産業局「管内鉱工業の動向」等より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

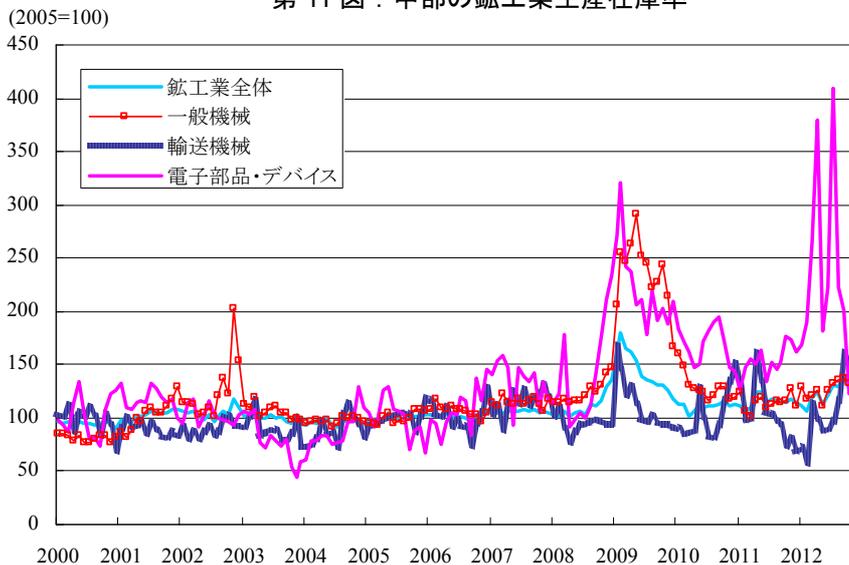
第10図：業種別の鉱工業生産（東海）



今後に関しては、生産調整が進み急上昇していた在庫率も正常化の方向へ向けて低下に転じていることや（第11図）、中国での日本車の販売減少幅も縮小基調にあること（注1）（第12図）、そして自動車メーカーの国内生産も12月から増産に転じていることなどから（第13図）、生産は持ち直しに転じると期待される。

(注1) 大手日系自動車メーカーの1社は、中国の一部工場を12月から1交代制（1直）から2交代制（2直）の操業体制に戻していることに加え、1月中には別工場も2交代制に戻す計画を明らかにした。

第11図：中部の鉱工業生産在庫率

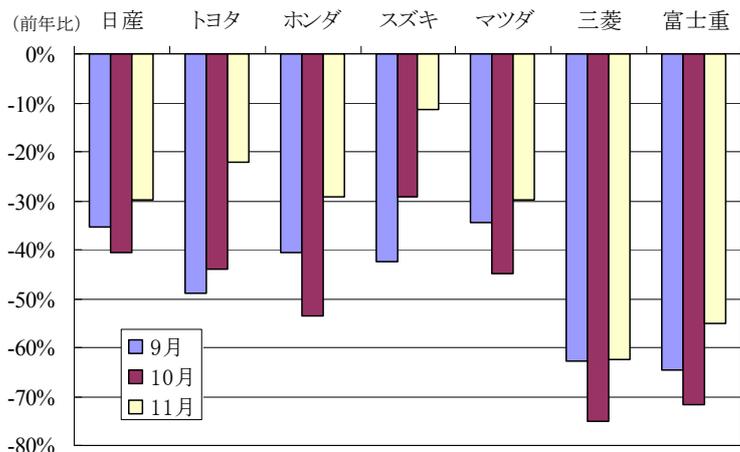


(注) 1. 季節調整値

2. 中部は愛知、岐阜、三重、富山、石川の5県

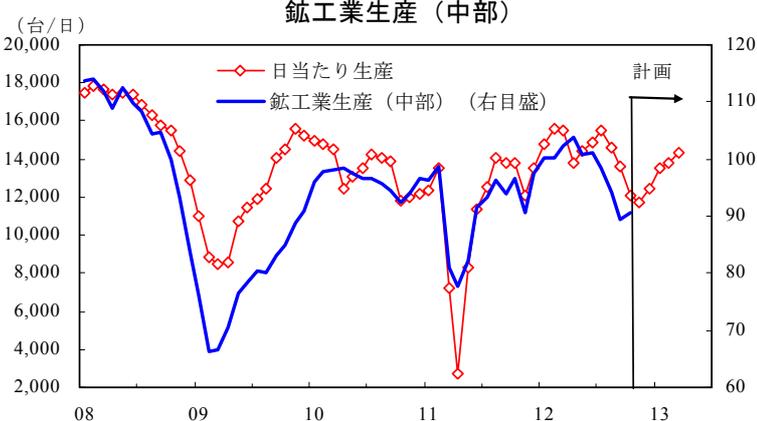
(資料) 中部経済産業局「管内鉱工業の動向」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第 12 図：中国国内の日系新車販売台数



(資料) 新聞報道等より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第 13 図：大手自動車メーカーの日当たり生産と
鋳工業生産（中部）



(注) 1. 生産は季節調整値

2. 中部は愛知、岐阜、三重、富山、石川の5県

(資料) 中部経済産業局「管内鋳工業の動向」、各種報道等より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

ただし、輸出需要の回復に力強さが欠ける中、生産持ち直しの動きは弱いものにとどまるとみられる。海外経済の低迷が長期化するリスクなど、様々な下振れ要因を抱えた状況が続こう。

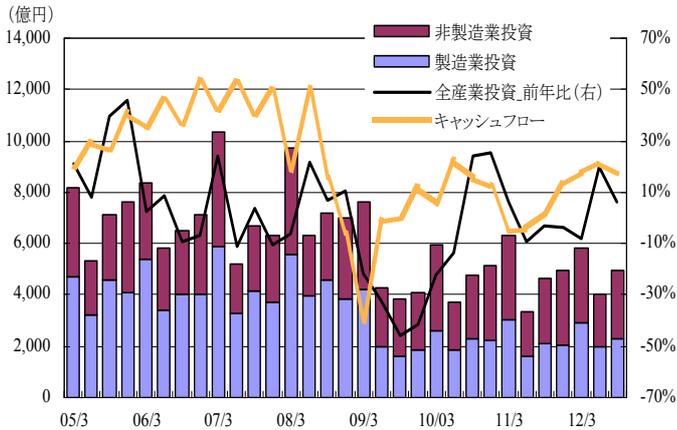
(3) 設備投資

東海地域の設備投資は、緩やかな回復が続いている（第 14 図）。

12 月の日銀短観による 2012 年度設備投資計画は、9 月調査からはやや下方修正されたが、引き続き全国平均を上回る前年比+20.3%の高い伸びとなった（第 5 表）。中間決算発表前後の 2012 年度通期業績の下方修正幅との対比では底堅いと評価できよう（第 15 図、第 16 図）。

2012 年度の設備投資は、リーマンショック以降抑制されていた投資の反動増とグローバル競争をにらんだ新車開発の前倒し、省エネ投資等によりやや高め伸びで着地すると見込まれるが、2013 年度以降は、緩やかな回復基調に復するとみられる（第 1 表）。緩やかながらも増加基調を維持するためには、円高の修正基調が続くこと（第 17 図）、また自民党政権の下で金融・財政による景気下支えとともに成長戦略が推進され、日本経済の成長期待が再び高まることが重要とみられる。

第14図：大企業の設備投資の推移（東海）



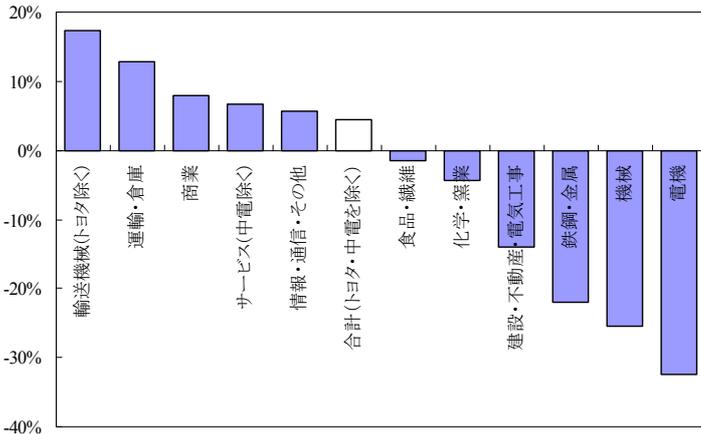
(注) 1. 東海は愛知、岐阜、静岡、三重の4県。
 2. 資本金10億円以上、含むソフトウェア。
 3. キャッシュフロー=経常利益×(1-法人実効税率)+減価償却費
 (資料) 東海財務局「法人企業統計調査」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第5表：設備投資の伸び（日銀短観）

	東海		全国			
	全産業		全産業			
	製造業	非製造業	製造業	非製造業		
2008年度	▲6.6	▲11.1	1.0	▲5.9	▲7.1	▲5.2
2009年度	▲32.0	▲48.9	▲7.2	▲17.6	▲31.0	▲10.5
2010年度	4.4	3.3	5.3	▲2.2	▲1.4	▲2.6
2011年度	1.8	5.5	▲1.4	1.7	5.2	▲0.2
2012年度	(21.4)	(23.8)	(19.1)	(7.2)	(8.2)	(6.7)
(計画)	20.3	22.1	18.5	8.0	7.8	8.1

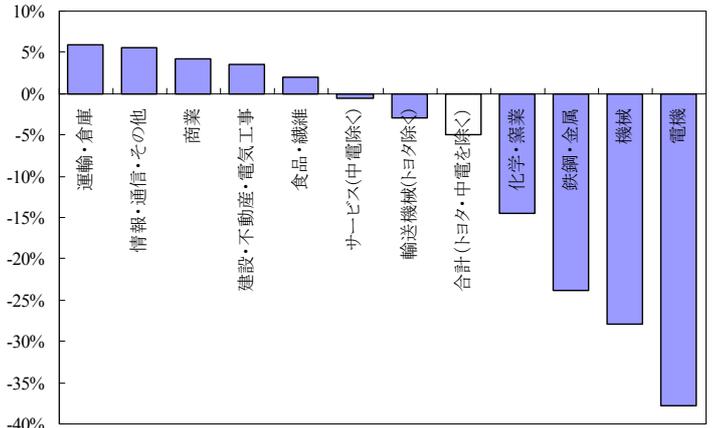
(注) () 内は前回9月調査
 (資料) 日銀名古屋支店「短観」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第15図：業種別 経常損益の前年比増減率

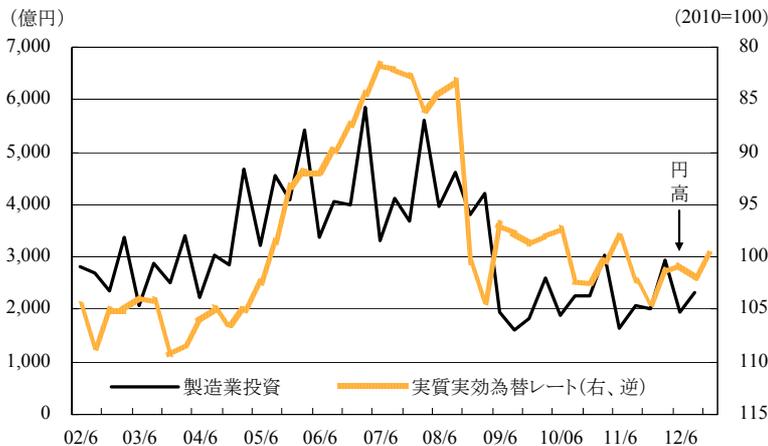


(注) 1. 愛知、三重、岐阜の3県に本社を置く名証上場の地元企業。
 2. トヨタ自動車と中部電力をのぞく141社。
 (資料) 各社HP、新聞報道等により三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第16図：業種別 会社予想修正率（経常損益）



第17図：為替レートと製造業の設備投資（東海）



(注) 為替レートの2012年10-12月期は、10月単月。
 (資料) 東海財務局「法人企業統計調査」、INDBより三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

3. 家計部門の動向

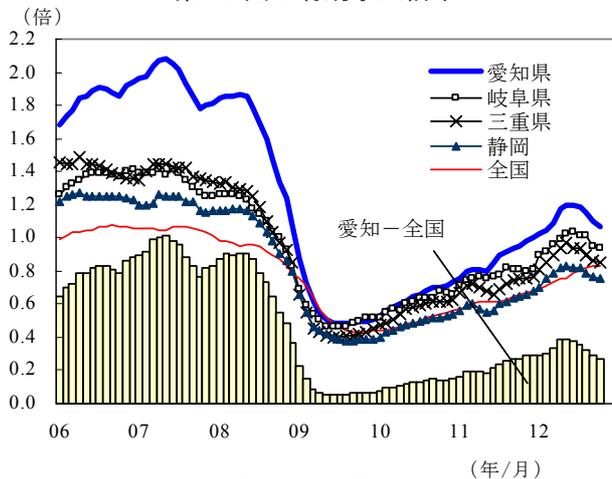
(1) 雇用

東海地域の雇用情勢は、回復が一服している。

愛知県の10月の有効求人倍率は1.07倍と6月の1.20倍をピークに徐々に低下、他県でも同様に低下している（第18図）。

所定外労働時間も、国内自動車の挽回生産がピークアウトした4月以降減少し、9月には前年比マイナスに転じた（第19図）。しかし、人員不足は一時的なものになるとの見方から、当時自動車産業では増員を最小限にとどめ残業増・休日出勤といった所定外労働時間の大幅延長で対応した結果、足元の所定外労働時間はリーマンショック前の好景気時の水準を保っている。生産は足元では下げ止まりつつあり、雇用が悪化することは避けられそうである。

第18図：有効求人倍率



(注) 1. 有効求人倍率=有効求人数/有効求職者数
2. 季節調整値

(資料) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第19図：愛知県 製造業の所定外労働時間



(注) 事業所規模5人以上

(資料) 愛知労働局「愛知県の労働」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

(2) 個人消費

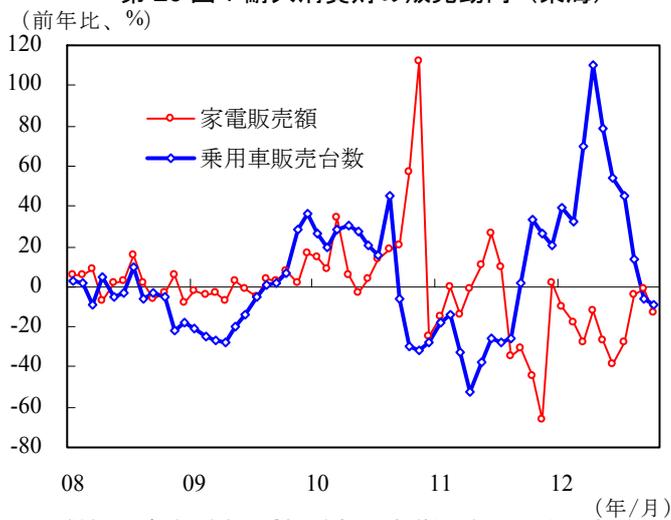
東海地域の個人消費は、足元はやや弱含みで推移。乗用車販売は、エコカー補助金の反動減から9月には前年比マイナスに転じた（第20図）。また、地デジ特需の反動減などからテレビを中心とする家電販売も引き続きマイナス。小売主要3業態の販売状況も、百貨店とスーパーのマイナス寄与が続く一方、コンビニのプラス寄与が減少しており、消費は全般的に停滞している（第21図）。

所得環境について実質賃金の動きをみると、2011年に続き、2012年も足元まではほぼ前年比フラットで推移（第22図）。各種報道によると今冬の賞与は前年比で減少したとみられることや、春以降の生産の減少を受けて所定外労働時間が減少してきたことなどから、年後半は実質賃金が減少する可能性が高い。

年明け以降の個人消費は、エコカー補助金後の反動減が一巡し持ち直しに転じると考えられるが、消費税駆け込み需要が本格化すると想定される2014年1-3月期まで

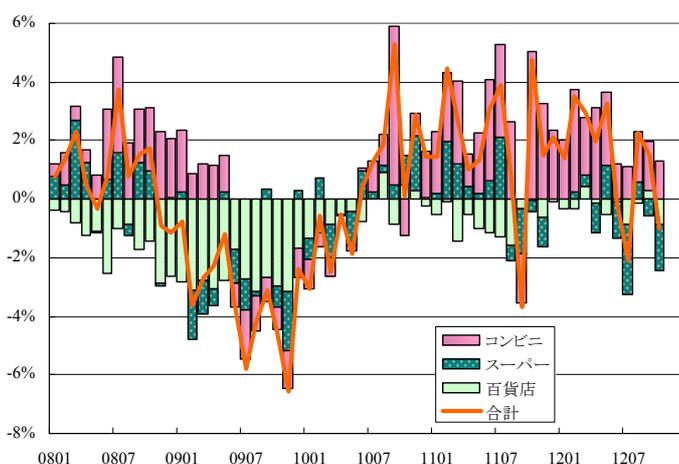
は、持ち直しは緩やかなものにとどまろう。

第20図：耐久消費財の販売動向（東海）



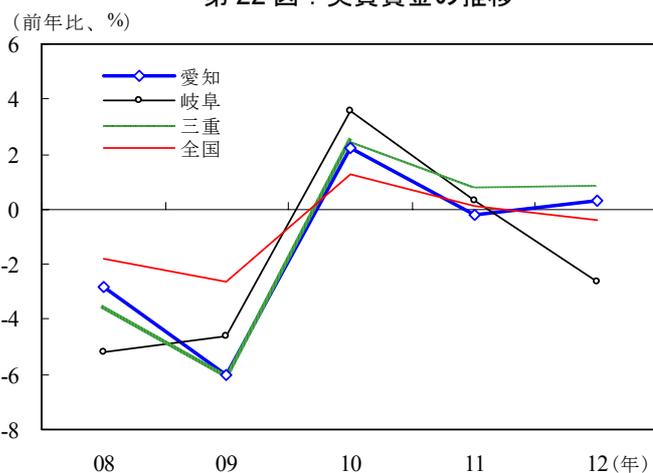
(注) 1. 家電販売額は愛知・岐阜・三重・静岡・富山・石川・三重・長野。
2. 乗用車販売台数は愛知・岐阜・三重・富山・石川。軽自動車を含む。
(資料) Gfk Japan、日本自動車販売協会連合会「自動車登録統計情報」
全国軽自動車協会連合会「軽自動車新車販売」より
三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第21図：小売店販売額の前年比と業態別寄与度(中部)



(注) 1. 中部は愛知、岐阜、三重、富山、石川の5県
2. 当部による季節調整値
(資料) 中部経済産業局「管内大型小売店販売概況」より
三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第22図：実質賃金の推移



(資料) 厚生労働省「毎月勤労統計」、各県統計
より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

(3) 住宅着工

東海地域の住宅着工は、6月を底に増加基調で推移している（第23図）。

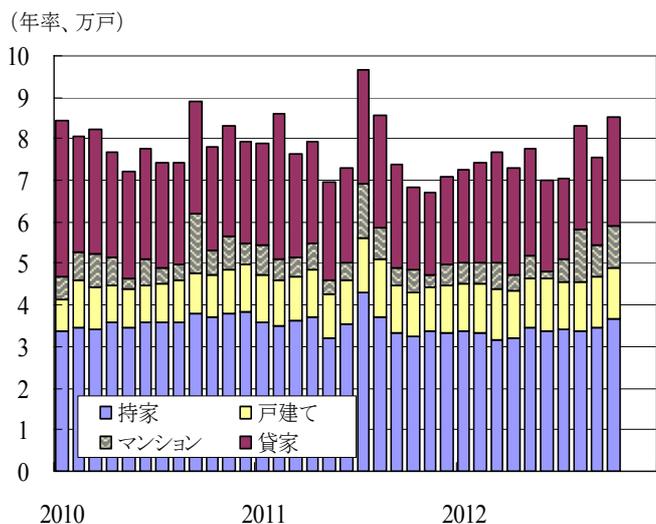
2011年度第3次補正予算で設定された復興支援・住宅エコポイント（被災地以外では、補助額が旧住宅エコポイントの半額）の予約受付は、被災地以外の地域では7月4日に前倒しで終了した。その予約分の着工が、順次進んでおり、特にポイントの発行を受けるための最終着工期限となる10月の着工件数は、2011年7月以来の水準となった。

今後、消費税率の引上げ（2014年4月：5%→8%）をにらんだ駆け込み購入が顕在化し、住宅着工は底堅く推移するとみられる。マンション購入の場合、旧税率の適用を受けるためには14年3月末までの引渡しが必要となるが、マンションの着工から完成までは平均16ヶ月弱かかることを前提とすると（マンションの規模によって完

工までの期間は違う)、今年11月前後には着工に入る必要がある。また一戸建ての建築の場合、今回も前回(97年4月引上げ)同様、13年9月までに請負契約を結んだ住宅には、引渡しは14年4月以降となっても旧税率が適用されることから、今後駆け込み購入が顕在化し始め、13年の秋にはピークを迎える可能性がある(第24図)。

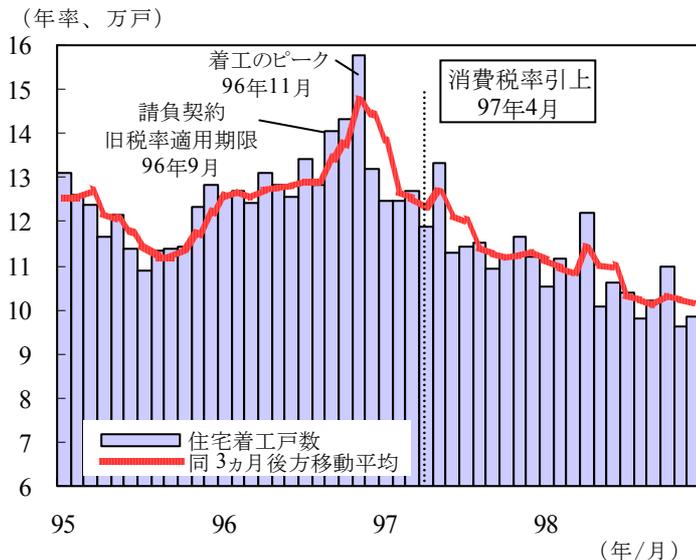
96年度は、年度全体の住宅投資に対して10%前後の高水準の駆け込み需要とその反動が発生し、関連業界に対する影響が非常に大きなものとなった。今後、消費税引き上げが予定通り行われるかといった点にとどまらず、こうした需要変動を平滑化するための政策対応等が行われるか、注目される。

第23図：新設住宅着工戸数(東海)



(注) 東海は愛知、岐阜、三重の3県。季節調整値は当室試算。
(資料) 国土交通省「建築着工統計」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第24図：新設住宅着工戸数(東海) 前回消費税引上げ時



以上

(H24.12.27 富田 潤 jiyun_tomida@mufg.jp)

発行：株式会社 三菱東京UFJ銀行 経済調査室(名古屋)
〒460-8660 名古屋市中区錦3-21-24

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、金融商品の売買や投資など何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてお客様御自身でご判断下さいますよう、宜しくお申し上げます。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、当室はその正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また、当資料は著作物であり、著作権法により保護されています。全文または一部を転載する場合は出所を明記してください。