

「職住一致」のコンパクトシティ札幌 ～地域メッシュ統計でみるまちづくりのヒント～**【要 旨】**

- 札幌市の人口分布は都心回帰・鉄道沿線集中が進む一方、中心地では事業所・従業者とも減少傾向にあり、「職住一致」が進んでいる。その要因としては①オフィス需要の減少、地価の低位安定によりマンションの立地が進んだこと、②持家や分譲住宅の新設着工が伸びない一方、貸家の大量供給が続き、良い立地条件が求められたこと、③札幌市は歴史的に中心地にもともと人口が少なく、今後も増加の余地が大きいこと、④景気低迷等で中心地に立地する事業所の業種が変化し、中心地において医療・介護施設等が充実したこと等が挙げられる。
- 「職住一致」のコンパクトシティとは、人を利便性の高い地域に住まわせるだけでなく、経済を活性化させ、中心地の事業所をこれ以上減らすことのないまちづくりでなくてはならない。そのあり方を考えるにあたっては、①190 万都市にふさわしい、オフィス、商業施設、ホテル、医療・介護、共同住宅等のベストミックスを面（「まちの顔」）としていかにつくっていくかを考え、時代の変化に応じ対応をスピードアップすること、②福岡や広島と比べても整備が進んでいない軌道系交通機関の延伸等、総合的な交通政策の検討を進めること、③狭あいな貸家の建設規制、良質なファミリー層向け物件への支援等の強化等、土地の広大さという北海道の優位性を活かした、子育てに適した住環境を整える住宅政策の強化等がポイントとなる。

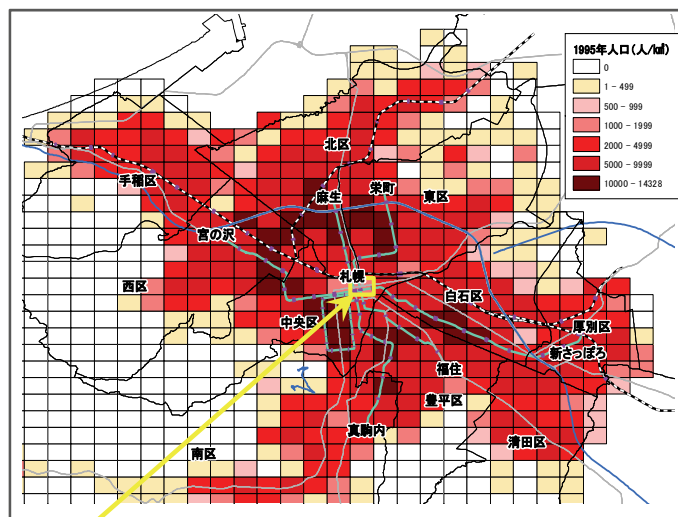
当行北海道支店では昨年 9 月に公表したレポート「190 万都市、札幌市の人口構造にみる課題」にて、札幌市の人口構造の推移と現状から垣間みえる課題を論じた。

続編として今回のレポートでは、札幌の街を地域メッシュ（1k²）統計、地理情報システム（GIS）を利用し、分析結果を視覚化することで、面としての札幌市の現状をご覧いただき、今後のまちづくりのご参考としていただくことを目標としている。

本レポートでは最初に人口分布、事業所等の分布状況から、都心回帰や鉄道沿線居住傾向の強まりと中心地の事業所の減少の現状をご覧いただき、その後で福岡市等との比較も参考に、今後の札幌市のまちづくりのポイントを論じていく。

1. 札幌市の人口分布（都心回帰・鉄道沿線集中）

図1 1995年の人口マップ



黄枠が中心地（従業者数が最も多いメッシュ）

図2 2005年の人口マップ

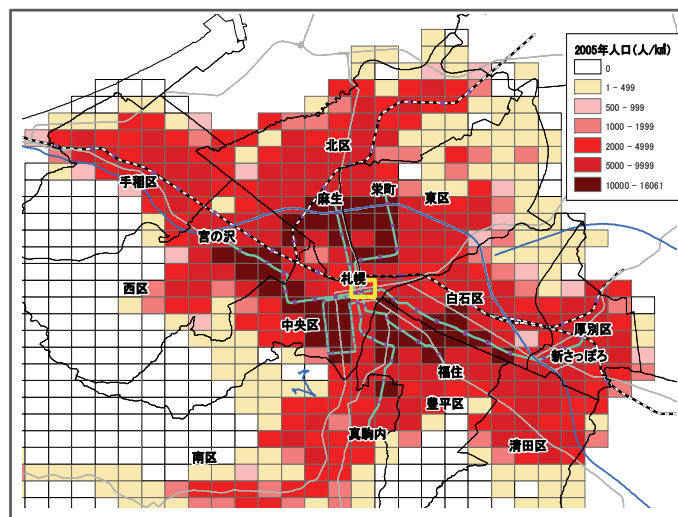
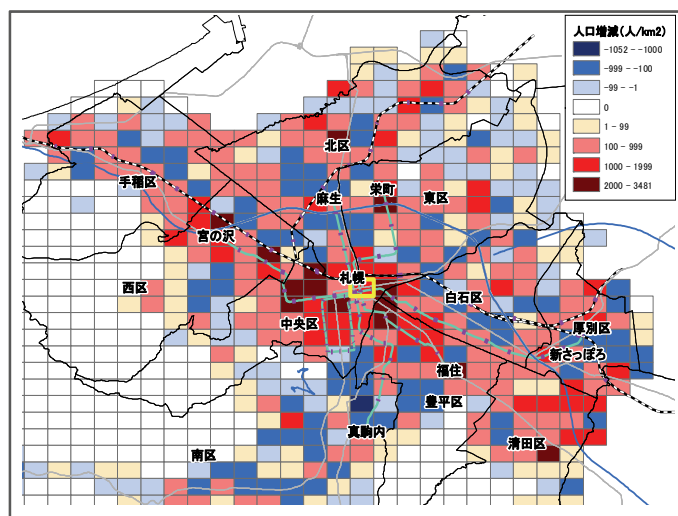


図3 人口増減マップ（1995→2005年）



(c)ESRI Japan

参考1 北海道と札幌市の人口推移

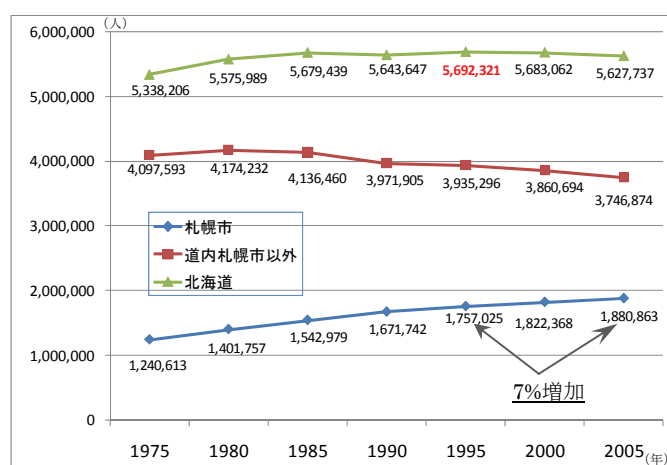


図1-3 及び参考1 総務省「国勢調査」より作成

最初に札幌市の1995年、2005年の国勢調査による人口分布を地域メッシュ統計で視覚化した。図3にて札幌市の1995→2005年度の人口増減をみると、JR札幌駅から大通公園、中島公園にかけての中心エリアに加え、JR函館本線・札幌線（学園都市線）、地下鉄東西線・南北線・東豊線などの鉄道沿線で人口が増加していることがわかる。一方、鉄道沿線から離れた交通利便性に劣る地域等で人口が減少している様子も多数みられる。札幌市の全体の人口は1995→2005年度で7%増加（参考1）している中で、増加エリア、減少エリアが明暗を分けており、札幌における人口の都心回帰や鉄道沿線居住傾向の強まりが理解できる。

2. 札幌市の事業所・従業員の分布（中心地で減少傾向に）

図 4-1 事業所数（1996 年）

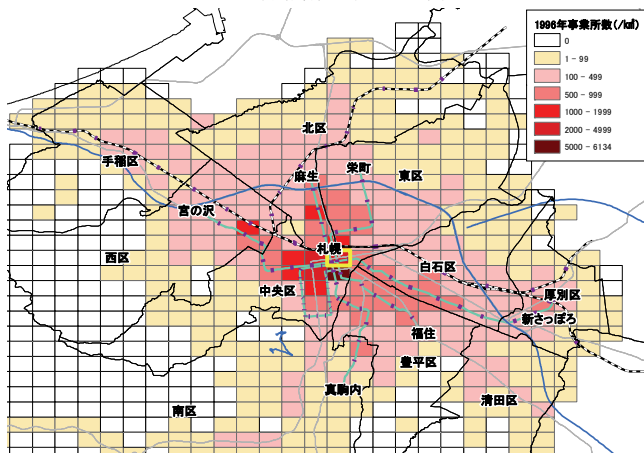


図 4-2 従業員数（1996 年）

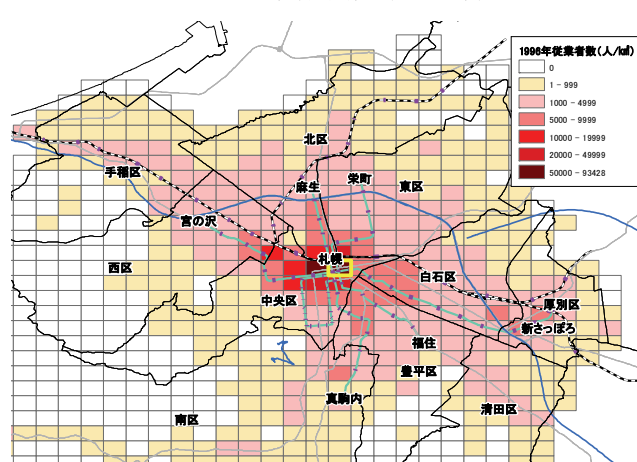


図 5-1 事業所数（2006 年）

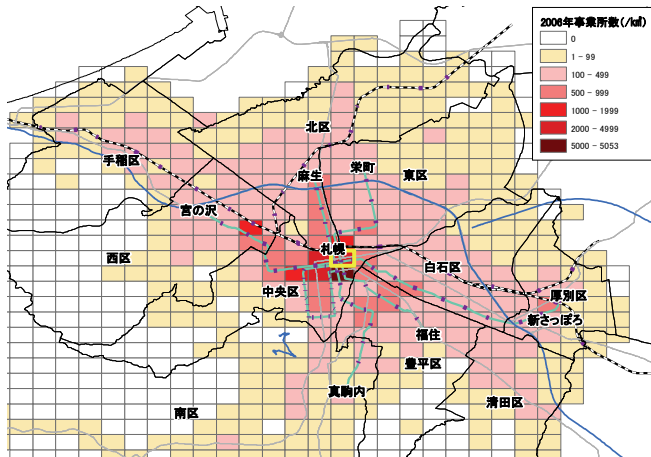


図 5-2 従業員数（2006 年）

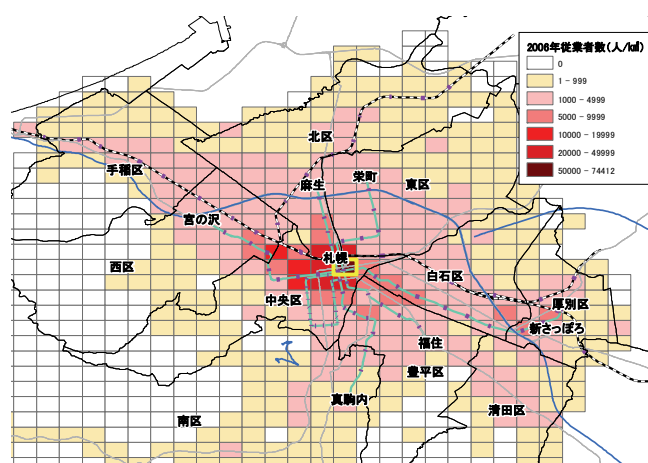


図 6-1 事業所数増減（1996→2006 年）

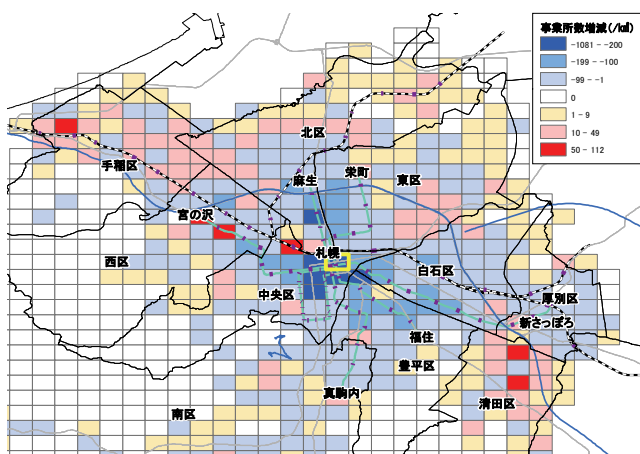
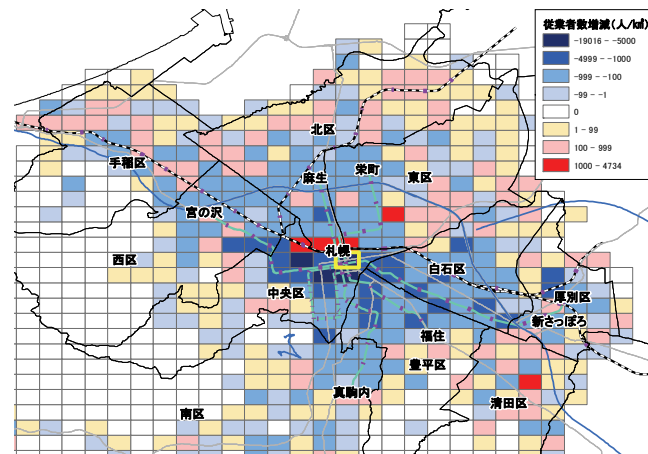


図 6-2 従業員増減（1996→2006 年）



(c)ESRI Japan

図 4-6 総務省「事業所・企業統計」より作成

つぎに事業所、従業員の密度を視覚化した（図 4-6）。新駅ビルが完成した札幌駅前一部エリアを除き、この 10 年で中心地において事業所・従業員数が減少したことがわかる。この期間中、1997

年には北海道拓殖銀行が破たんするなど、道内経済の冷え込みによる事業所の閉鎖や合理化、従業員の削減等が相次ぎ、特に中心地の職場が影響を受けたものと思われる。

3. 福岡市との比較¹

札幌市にみられる近年の都心回帰傾向等の強まりと中心地の事業所の減少傾向は、他地域にもみることができる。ここで参考までに札幌市同様、三大都市圏から離れた大都市である福岡市の人口分布等をみたい。(札幌市と福岡市の人口規模の違いについては参考2参照)

図7 福岡市(2005年)の人口マップ

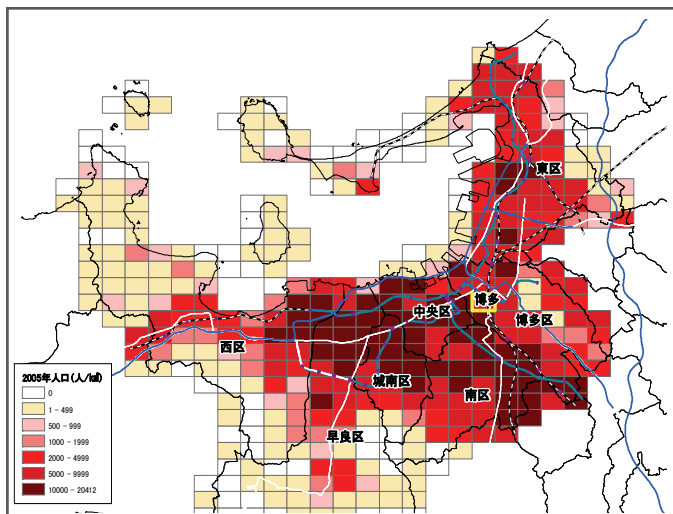


図8 福岡市の人口増減マップ(1995→2005年)

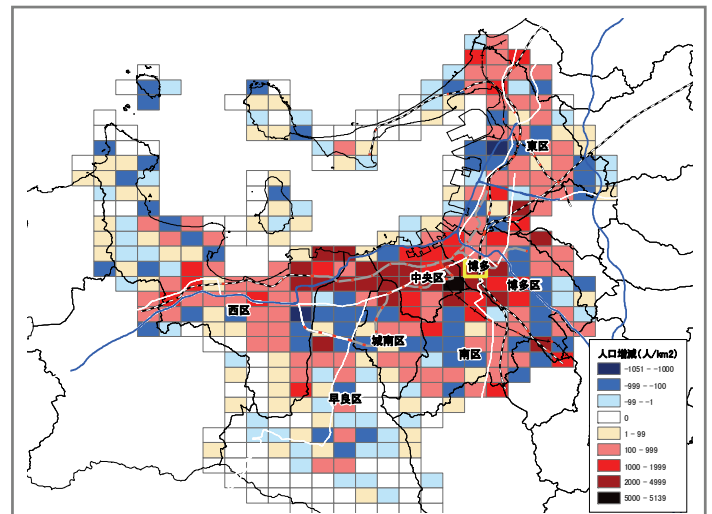
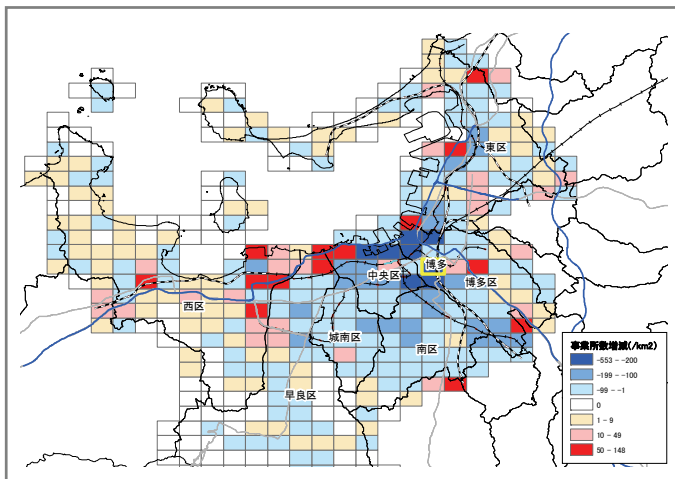


図7,8 総務省「国勢調査」より作成

図9 福岡市の事業所数増減(1996→2006年)



(c)ESRI Japan

総務省「事業所・企業統計」より作成

参考2 札幌市と福岡市の人口比較

	2005年	2000年	1995年	2005/1995
札幌市	1,880,863	1,822,368	1,757,025	107.0%
福岡市	1,401,279	1,341,470	1,284,836	109.1%
札幌市／福岡市	1.34	1.36	1.37	

総務省「国勢調査」より作成

福岡市においても中心地の人口の増加傾向がよくわかる(図8)。事業所数の増減をみると、中心地に近い天神地区で若干増加したものの、それ以外の中心エリアでは、札幌市同様に事業所の減少が目立っている。

¹ 福岡市については当行九州支店レポート「福岡における若年居住人口の都心シフト」(2010年5月)をご参考とされたい。

4. 中心地での人口増と事業所減について

- どんな事業所が減少しているのか。

長引く景気低迷下にあつて、この10年で都心回帰傾向等の強まりと中心地の事業所の減少が進んだが、具体的には何が変化したのか。まず、事業所減少の内容を業種別にみる。

表1 札幌市の中心地における業種別事業所密度、従業者密度の推移（1996→2006年）

		中心地からの距離	建設業	製造業	卸売	小売	飲食	金融保険	情報サービス	医療	社会保険・社会福祉・介護	その他	合計
事業所密度 (事業所/㎢)	2006年	0km	148	31	517	683	270	262	134	182	25	1,697	3,949
		1km	48	32	153	241	150	36	35	42	12	948	1,697
	1996年	0km	210	81	809	804	289	363	96	147	14	1,695	4,508
		1km	73	51	218	257	156	50	25	35	9	1,096	1,970
	2006 ／1996年 －1	0km	▲ 29.5%	▲ 61.7%	▲ 36.1%	▲ 15.0%	▲ 6.6%	▲ 27.8%	＋ 39.6%	＋ 23.8%	＋ 78.6%	＋ 0.1%	▲ 12.4%
		1km	▲ 34.2%	▲ 37.0%	▲ 29.8%	▲ 6.2%	▲ 4.2%	▲ 27.5%	＋ 39.8%	＋ 20.2%	＋ 29.3%	▲ 13.5%	▲ 13.8%
従業者密度 (人/㎢)	2006年	0km	4,384	485	5,595	8,560	2,710	8,849	3,440	2,348	233	37,808	74,412
		1km	836	451	2,037	2,283	1,226	890	1,021	644	214	12,898	22,500
	1996年	0km	7,976	2,485	11,988	9,674	3,211	14,431	3,087	1,933	142	38,501	93,428
		1km	1,324	723	2,994	2,463	1,170	1,112	587	540	225	12,765	23,902
	2006 ／1996年 －1	0km	▲ 45.0%	▲ 80.5%	▲ 53.3%	▲ 11.5%	▲ 15.6%	▲ 38.7%	＋ 11.4%	＋ 21.5%	＋ 64.1%	▲ 1.8%	▲ 20.4%
		1km	▲ 36.9%	▲ 37.6%	▲ 32.0%	▲ 7.3%	＋ 4.8%	▲ 20.0%	＋ 74.0%	＋ 19.1%	▲ 4.6%	＋ 1.0%	▲ 5.9%

表1は業種別事業所密度等について10年間（1996→2006年）の変化を示した。

この間、中心地において卸売、小売、金融保険、建設業等の事業所、従業者の減少が大きい一方、情報サービス、医療等の事業所は増加した。全体としては中心地から1km未満のエリアだけで、この10年間で事業所密度は12%、従業者密度は20%も減少している。景気低迷、急速に進む高齢化等が中心部に立地する事業所の産業構造に変化をもたらしたと考えられる。

なお、この中心地における事業所の業種の変化は、福岡市についてもほぼ同様の傾向をみることができる（図10）。

図10 札幌市・福岡市中心地の業種別事業所密度の増減比率（2006/1996年-1）

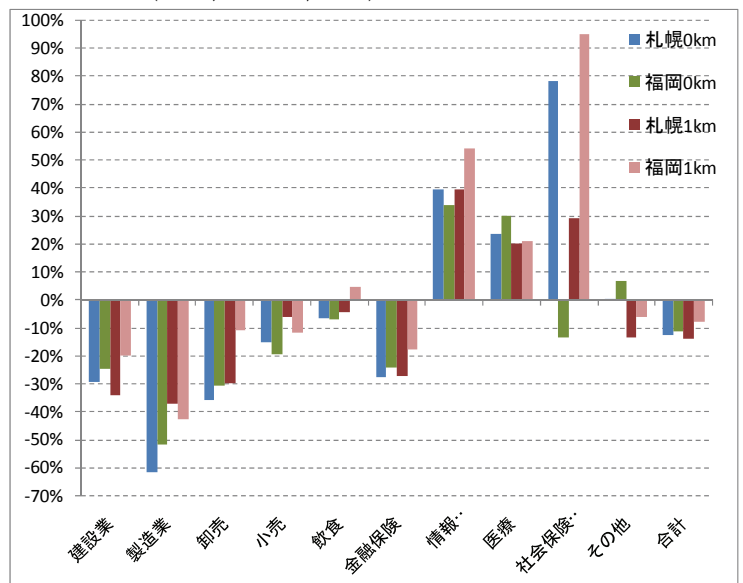


表1・図10 中心地からの距離 0kmは0～1km未満、1kmは1km以上2km未満を示す。総務省「事業所・企業統計」より作成

- なぜ中心地で人口が増加するのか。

なぜ中心地で事業所減少の一方、人口増加がみられるのか。いくつかの要因を考えてみたい。

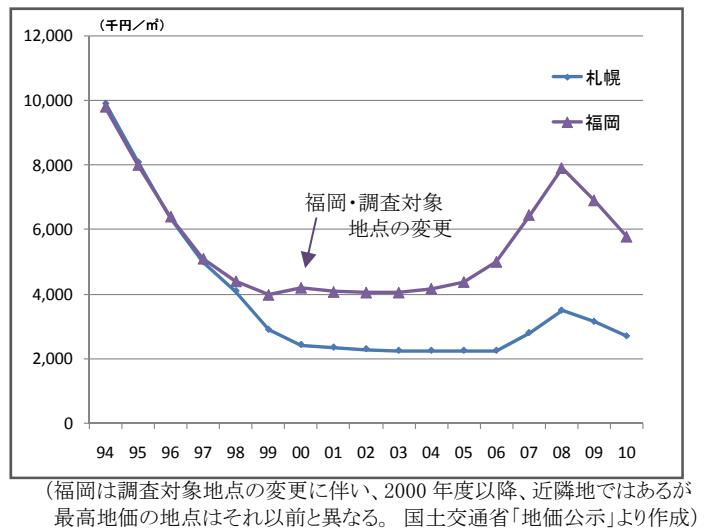
① 地価の低位安定（図11参照）

バブル崩壊後、札幌では下落した地価が低位安定傾向にあり、その回復が遅れている。

表1・図10でみたとおり、10年前と比べると中心地で事業所の全体数が大きく減少し、さ

らに事業者の業種も大きく変化した。そのため、以前であれば収益性の高いオフィスビルやホテル等の事業所向け、と考えられた中心地に程近いエリアにあって、交通や通勤の利便性を売りとするマンション用地となる可能性も高まるものと思われる。図 11 は札幌、福岡それぞれの最高地価地点の地価の推移であるが、現在の地価は 15 年前の水準に遠く及ばず、特に札幌の回復が遅れていることがよくわかる。あくまで仮説の域を出ないが、バブル崩壊後の長期的な地価下落が、皮肉にも人々の都心回帰の契機となり、札幌においても中心地にタワーマンションが林立するなどして、通勤にも便利な「職住一致」が進んだのではないだろうか。

図 11 最高地価の推移（公示地価）

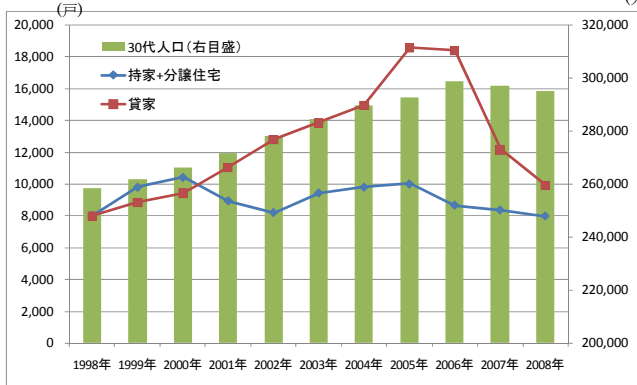


② 貸家の供給の多さ(図 12, 13 参照)

前回レポートで指摘したとおり、札幌市は構造的に若者が集まる街である。そのうえ一次取得者層といえる団塊ジュニア世代が、低迷した経済情勢下で持家取得をためらう状況が続いているためか持家等の着工が増加していない(図 12 参照。一次取得者層をここでは 30 代として、その増加も示した)ことをみても、潜在的な貸家の需要は多いものと考えられる。かかる状況下、札幌市の賃貸住宅の期待利回りの高さ等を背景にアパート経営に参入する個人事業主やマンションを取得するファンドの出現と、公共工事の削減の影響を受けている建設会社等の思惑が合致し、ここ数年札幌市内で貸家が急増²(図 13 参照)してきたものと考えられる。

貸家の場合、特に駅に近いといった立地条件が重要となることから、中心地や鉄道沿線で建設が進んで人口が増加したことは想像に難くない。

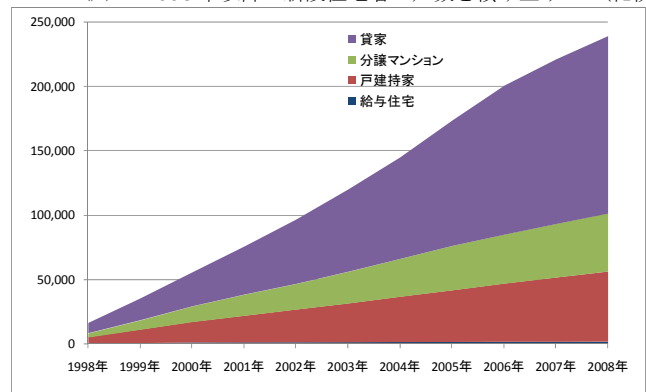
図 12 新設住宅着工戸数と 30 代人口の推移（札幌市）(人)



札幌市統計書（国土交通省「建築着工統計調査」）より作成
人口は住民基本台帳人口による

² 札幌市における貸家の供給過剰感や賃貸住宅の期待利回りの高さについては日本銀行札幌支店のレポート「最近の住宅投資の状況と今後の見通しについて」(2009 年 2 月)において指摘されている。

図 13 新設住宅着工戸数の累積の推移（1998 年～）
(戸) <1998 年以降の新設住宅着工戸数を積み上げ>（札幌市）



札幌市統計書（国土交通省「建築着工統計調査」）より作成
（「戸建持家」は持家+分譲住宅（マンション除く））

③ 中心地にもともと人口が少ないこと

都心回帰の動きは福岡などにもみられ、特に札幌だけで「職住一致」が進んでいるとはいえない。しかし、札幌ならではの特徴もある。図 14 は札幌仙広福の中心地からの距離別に人口密度を示したグラフである(札幌と福岡は 95 年の人口密度も示した)。特に札幌は他都市と比べて中心地の人口密度が低いことがわかる。この 4 都市で人口最多の札幌であるが、中心地付近の人口密度は他都市より低い。

札幌は、明治 2 年に開拓使が設置されたのち、島義勇判官が札幌本府の建設に着手し、それを受け継いだ岩村通俊判官の手により、計画的に整然とした基盤の目のまちづくりがなされた経緯にある。当初より将来の大都市を目指して計画的に都市機能が配置されたのであって、中心地においては、もともと多数の人が住むことを想定していないまちづくりがなされたものとも考えられる。

しかしその札幌も、図 15 にて中心地からの距離別に人口密度の増加率をみると、この 10 年間では中心地の増加率がもっとも高かったことがわかる。中心地にもともと人口が少ない札幌市においては、今後中心地の人口が増加する余地がとりわけ大きいものと考えられる。

④ 医療・介護施設等の充実

北海道、特に札幌市において今後急速に高齢化が進むことは前回のレポートで述べたとおりである。実は札幌仙広福で比較した場合、札幌市は、中心地において特に医療施設等の充実がみられるという特徴がある(図 16, 17 参照)。前掲表 1、図 10 で示したとおり、景気低迷や急速に進む高齢化等が中心部に立地する事業所の産業構造に変化をもたらしたことも大きいと考えられるが、今後においてもますますの高齢化の進展とともに、医療施設等へのアクセスの容易さが、中心地と、中心地にアクセスしやすい鉄道沿線地域の優位性をさらに高めてゆくものと考えられる。

図 14 中心地からの距離別人口密度(2005 年)
(人/㎢)

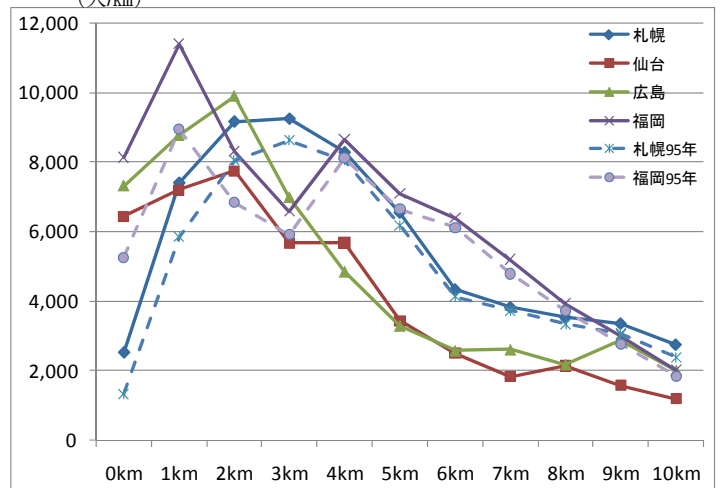


図 15 中心地からの距離別人口密度増加率(2005 年/1995 年)

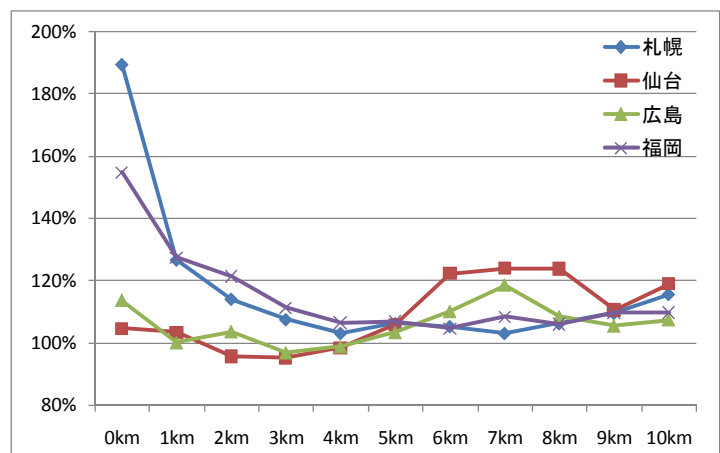


図 15 中心地からの距離別に 2005 年人口密度/1995 年人口密度で算出
図 14, 15 とも中心地からの距離 0km は 0~1km 未満、1km は 1km 以上
2km 未満を示す
総務省「国勢調査」より作成

図 16 中心地からの距離別「医療施設」密度（2006 年）

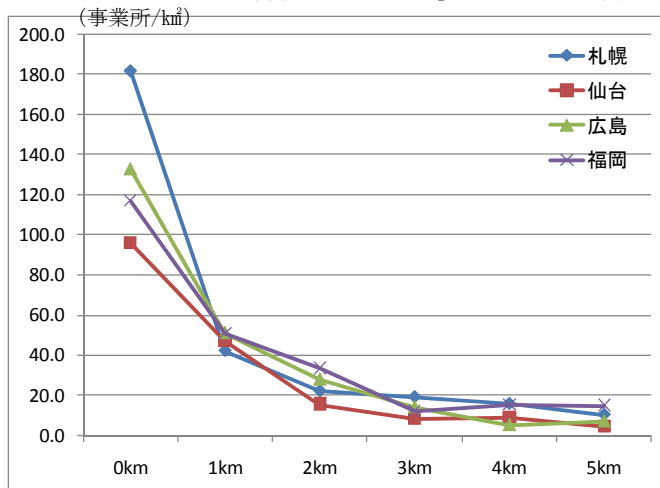
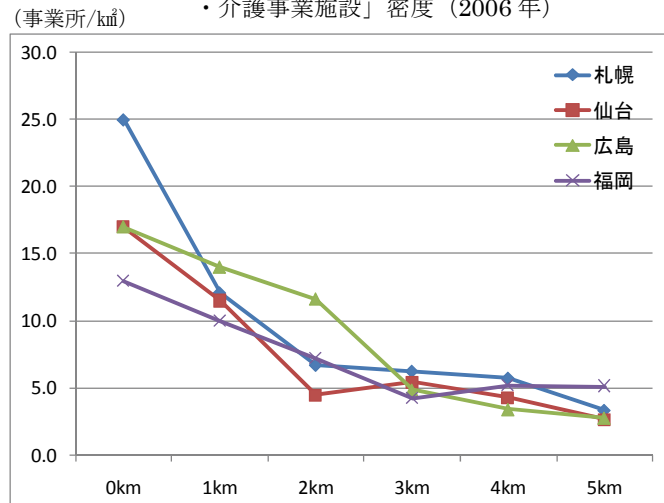


図 16・17 中心地からの距離 0km は 0～1km 未満、1km は 1km 以上 2km 未満を示す。総務省「事業所・企業統計」より作成

図 17 中心地からの距離別「社会保険・社会福祉・介護事業施設」密度（2006 年）



● 人口の都心回帰・鉄道沿線集中の問題点

① 若年層の中心地志向の高まり

当行九州支店レポート「福岡における若年居住人口の都心シフト」（2010 年 5 月）では、福岡市中心地の 20 代人口増加率の高さを指摘しているが、札幌市においても福岡市同様の傾向をみることができる(図 18)。

図 18-1 札幌市・中心地付近の 20 代人口の増減（1995→2005 年度）

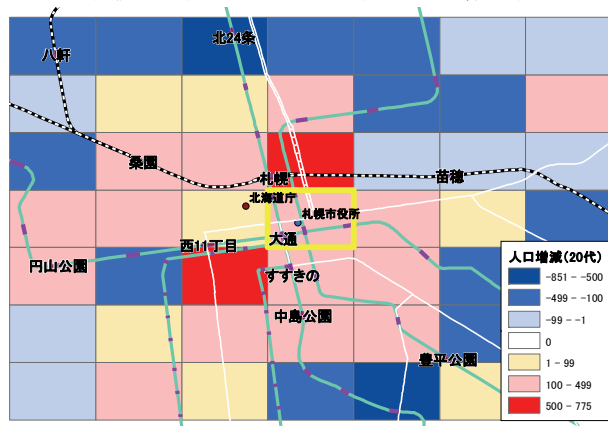
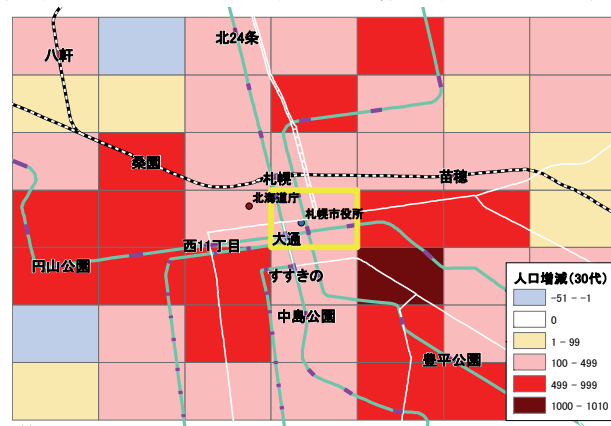


図 18-2 同 30 代人口の増減（1995→2005 年度）



(c)ESRI Japan 図 18 総務省「国勢調査」より作成

20 代の人口はここ 10 年で全市で 1 割程度減少している(参考 3)にもかかわらず、中心地では増加しているメッシュが目立つ。30 代は世代人口そのものの増加もあるが、中心地一帯において人口の増加がみられることがわかる。

職住一致が進み、生活が至便になるのは良いことであろうが、前掲図 12 でみたとおり、その多くが特に貸家（賃貸住宅）に住まう事実をみると、良いともいえない側面もある。前回のレポートで筆者は、都心回帰や交通利便性の高い

参考 3 1995 年と 2005 年の札幌市の 20 代、30 代の人口

	20 代人口	30 代人口
1995 年	295,594	246,238
2005 年	266,820	289,215
2005 年 ／1995 年	90.3%	117.5%

総務省「国勢調査」より作成

地域などへの人口集中について、「全国平均と比べて北海道は持ち家比率が低く、立地がよくても狭い賃貸住居では子育てには不向きと思われる一方、都心から離れた戸建が不人気となれば現在の居住者も住み替えが困難となり、その居住者はいまや高齢者が多い。」と指摘したところである。

図 19 は、近年大量の貸家が生産される一方、その一戸当たりの床面積はより低下傾向にあることを示したグラフである。

札幌市の平成 20 年の合計特殊出生率は 1.07（全国 1.37、北海道 1.20）と極めて低位にある。北海道は他県と比べ土地の広大さに大きな優位性があるが、札幌市においてもこの優位性を活かし、子育てに適した住環境をいかに整えていくかについて、まちづくりの課題として考える必要があるだろう。

② 「鉄道沿線」の少なさについて

中心地とともに、都心へのアクセスに優れる鉄道沿線も人口が増加しているが、もう一点の問題点として、札幌にはそもそもこの「鉄道沿線」が少ない（軌道系交通機関が少ない）ことを指摘しておく。

図 20 中心地から半径 10km 圏内の駅徒歩圏（各駅から 1.2km の範囲）面積

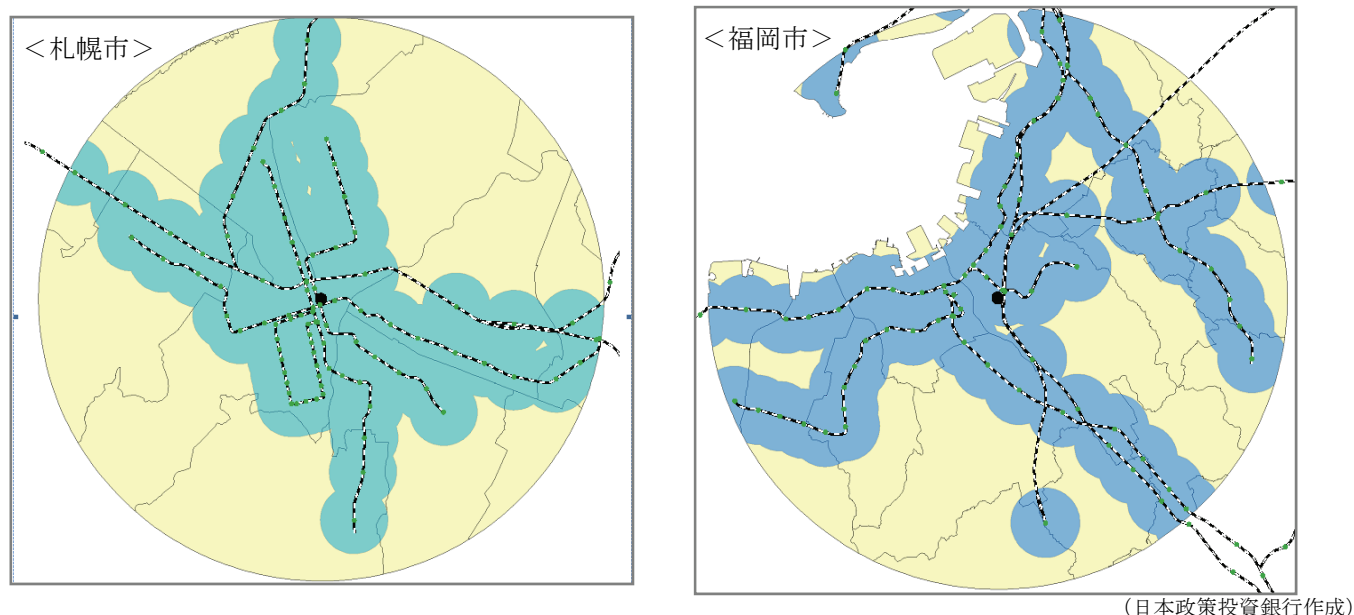
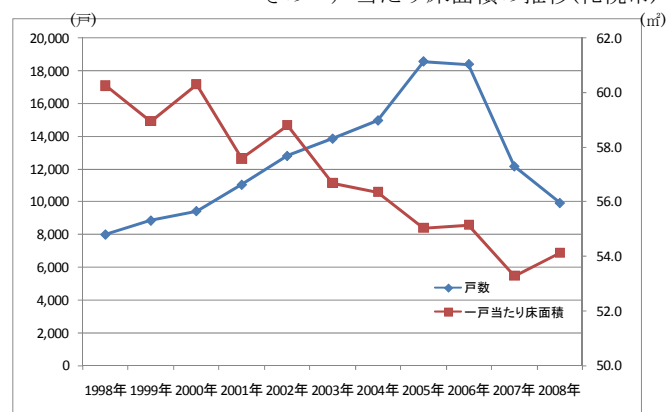


図 20 は札幌市、福岡市の中心地メッシュの中心点から、半径 10km 内の軌道系交通機関の各駅から徒歩 15 分（1.2km）以内の地域を抽出した図である。この駅徒歩圏面積を、札幌・福岡人口順・半径 10km、20km 別に一覧で比較したのが表 2 である。

図 19 貸家の新設住宅着工戸数と
その一戸当たり床面積の推移(札幌市)



札幌市統計書（国土交通省「建築着工統計調査」）より作成

表2 札幌市・仙台市・広島市・福岡市人口順・鉄道駅徒歩圏面積（中心地から半径10km・20km）

	札幌市	福岡市	広島市	仙台市
人口(2005年国勢調査)(万人)	188.1	140.1	115.4	102.5
A 中心基準点より10km半径内の面積(km ²)	314.0	259.7	262.2	314.0
B うち駅まで1.2km内の面積の合計(km ²)	133.0	144.0	130.5	89.8
B / A	42.4%	55.5%	49.8%	28.6%
C 中心基準点より20km半径内の面積(km ²)	1,194.6	986.5	1,056.7	1,079.0
D うち駅まで1.2km内の面積の合計(km ²)	196.4	244.9	211.5	161.7
D / C	16.4%	24.8%	20.0%	15.0%

(面積には海面を含まない 日本政策投資銀行作成)

表2にみるように、札幌市は札幌市で人口最多でありながら、福岡市及び広島市よりも都心へのアクセスに鉄道を利用しにくいことがわかる。冬は積雪が多く、バスのダイヤが乱れやすい札幌市では、定時性の高い鉄道が重要な交通手段であるが、その沿線そのものが少なければ、より人口が局所に集中しやすくなってしまいうだろう。

(仙台市は地下鉄路線新設(東西線)計画中であるため、将来は駅徒歩圏面積の大幅な拡大が見込まれる。)

5. まとめ ～「職住一致」のコンパクトシティのあり方～

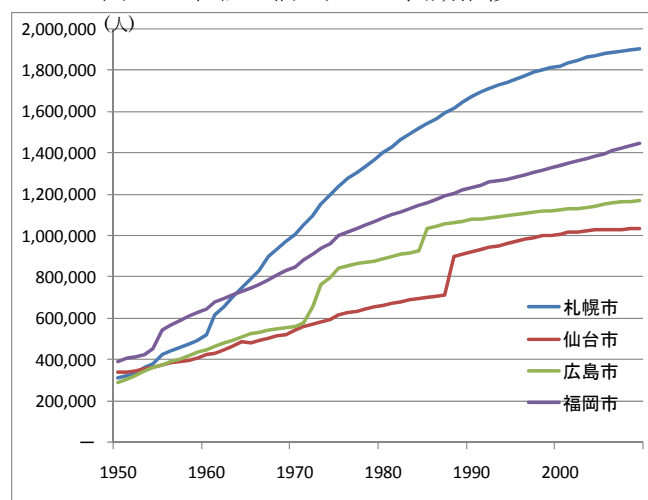
明治初期、島、岩村両判官が札幌の広野に大都市を思い描いた。その後の札幌は、札幌市でも最大の人口増加を成し遂げたのであるが(図21)、

開拓使設置から140年を経た現在、将来の人口減少と急速な高齢化を鑑み、もはや膨張を抑え、コンパクトシティを目指すという大きな転換期にある。

札幌市では近年の都心回帰や鉄道沿線居住傾向の強まりと、中心地の事業所・従業者の減少により、「職住一致」が進んできたのであるが、その動きをみると、中心地に多くの医療施設が立地するなど、まちのコンパクト化の進展については評価できる一方、市民の住環境等については課題も生じている。

「職住一致」のコンパクトシティとは、人を利便性の高い地域に住まわせるだけでなく、経済を活性化させ、中心地の事業所をこれ以上減らすことのないまちづくりでなくてはならない。事業所を中心地に呼び戻し、市民が快適に暮らせるためのポイントを述べ、まとめとしたい。

図21 札幌市・仙台市・広島市・福岡市人口の長期推移



(各市統計書の人口推移欄から作成。国勢調査、住民基本台帳等、市により出所は異なる場合がある。)

- 190 万都市にふさわしい「まちの顔」を考え、対応をスピードアップ

前掲表 1・図 10 でみた中心地に立地する事業所の産業構造に変化について今後も続くものと考えれば、今後のまちづくりを考えるにあたり、190 万都市にふさわしい「まちの顔」はどうあるべきか、オフィス、商業施設、ホテル、医療・介護、共同住宅等のベストミックスを面としていかにつくっていくかについて、札幌市が将来を先読みしたまちづくりの考え方を、開発事業者等に積極的に示していく必要があるだろう。特に中心地については必要な機能を十分に吟味し、立地する多くの事業者にとって魅力ある環境を整えていく視点が重要である。

また、表 1・図 10 でみたとおり、この 10 年でも事業所の立地がこれほど変化するなど、時代の変化のスピードを考えれば、まちづくりの計画も大きな理想を徐々に実現するというプロセスだけでなく、足下の現状を受けとめ、認識し、それに応じたスピーディーな対応を打ち続けることが必要であろう。例えば札幌の中心地をみても、従来は、札幌駅＜オフィス街＞大通＜商業地域＞すすきの＜飲食街＞と、外観的にも機能分担がはっきりしていたが、現在は札幌駅周辺に機能の集中がみられ、周囲にはタワーマンションもみられるなど、この 10 年ほどの間でも「まちの顔」は大きく変化している。190 万都市にふさわしい「まちの顔」のあり方の議論とともに、打つべき対策が後手後手とならないよう、まちづくりの対応にもスピード感が必要である。

- 軌道系交通機関の延伸等、総合的な交通政策の検討

前掲表 2 でみたとおり、札幌市は他市と比べて軌道系交通機関のインフラ整備が進んでいるとはいえない状況にある。若い世代が利便性は高いが狭い中心地にとどまる一方、軌道系交通機関から離れた地域で戸建に住むのは今や高齢者が多いことは前回のレポートでも問題としたところである。子育て世代の住環境の改善のためにも、また駅から離れた住宅街の高齢者の足の確保のためにも、中心地へのアクセスに優れる、駅までのアクセスの良い地域を広げることは有効と考えられる。

現実的には軌道系交通機関の延伸は容易ではないので、まずは既存路線の長めの駅間部分に新駅を設置する、そして延伸についても大規模な延伸計画を立て進めるというよりは、まずは 1 駅、軌道系交通機関のない人口集中地域に向かって延伸する、といった小規模投資かつ着手しやすいところからスピード感をもって整備することがよいと思われる。

もちろん交通機関として必ずしも鉄道にこだわるものではなく、例えばバス優先レーンを大幅に拡大し本数を増加する、それとともに違法駐車等の取り締まりを厳格化する等、総合的な交通政策によって、便利さを享受できる地域を広げることが重要であろう。

- 住宅政策の強化

前掲図 13、図 19 でみたとおり、短期間にこれだけ貸家のストックが増加した一方、一戸当たりの床面積が狭あい化していることを鑑みれば、土地の広大さという北海道の優位性を

活かし、子育てに適した住環境をいかに整えていくかについて考える必要があるだろう。市民の住環境の改善をはかるため、今後は狭あいな貸家の建設規制、良質なファミリー層向け物件への支援等の強化がより必要と思われる。中心地付近では規制を強化する一方、中心地より数 km 圏内では良質な住宅供給を大きく支援するなど、まちの顔を考えたメリハリのある対策が求められる。

【参考資料等】

- ・「最近の住宅投資の状況と今後の見通しについて」日本銀行札幌支店（2009 年 2 月）
- ・「190 万都市、札幌市の人口構造にみる課題」当行北海道支店（2009 年 9 月）
- ・「福岡における若年居住人口の都心シフト」当行九州支店（2010 年 5 月）
- ・総務省「事業所・企業統計」「国勢調査」札幌市統計書等
- ・札幌の歴史については札幌市建設局ホームページ「道路建設の歴史」
<http://www.city.sapporo.jp/kensetsu/stn/doroshiryo/rekishi.html> 等を参考とした。

(株)日本政策投資銀行 北海道支店企画調査課 課長 大橋 裕二

同 地域企画部地域振興グループ 副主任研究員 寺崎 友芳（地域メッシュ統計）

※ 当レポートの内容、意見は筆者個人に属するものであり、(株)日本政策投資銀行の公式見解ではありません。

DBJ 北海道経済ミニレポート 2010/05/26 (No.07)

株式会社日本政策投資銀行 北海道支店 支店長 橋本 哲実 担当:企画調査課

TEL 011-241-4117 E-Mail hkinfo@dbj.jp <http://www.dbj.jp>

著作権(C)Development Bank of Japan Inc. 2010 当資料は、(株)日本政策投資銀行(DBJ)により作成されたものです。
当資料に記載された内容について、特定の取引等を勧誘するものではなく、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。当資料のご利用に際しましては、ご自身のご判断でなされ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。