

TCFDレポート

— パーク24グループの気候変動への取り組みについて —

更新日：2024年6月18日



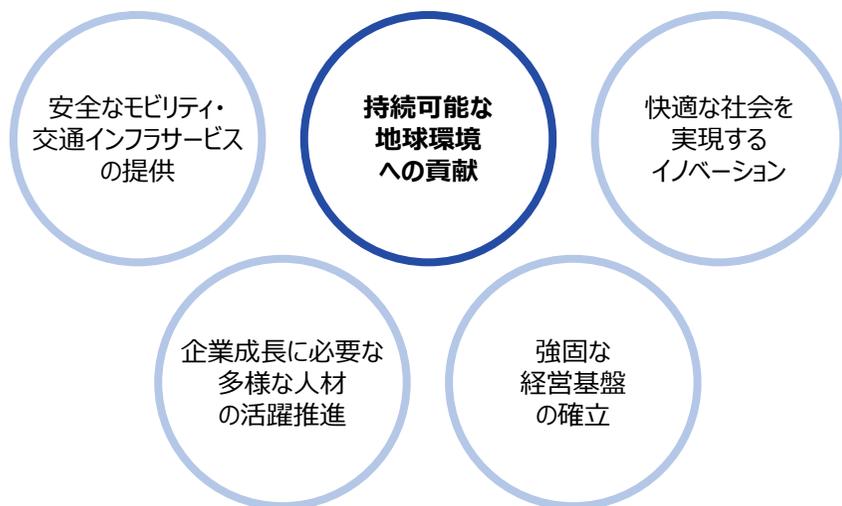
はじめに

パーク24グループ(以下、当社グループ)は、グループ理念である「時代に応える、時代を先取る快適さを実現する。」を掲げ、日常に当たり前にある「快適さ」や、世の中になかった新しい「快適さ」を届けることで、そこに住み、そこに生きる人々や街、社会が、より豊かに、より魅力溢れるものになるよう挑戦を続けています。同時に、モビリティ・交通インフラサービス企業として、駐車場事業およびモビリティ事業の成長を通じて社会課題を解決してまいりました。

今後、持続可能な地球環境や社会を実現するにあたり、当社グループが果たすべき役割は益々大きくなっていくと考えています。そのため、事業戦略に加えて環境課題や社会課題を解決する視点を当社グループの経営方針に取り入れ、持続可能な企業成長および企業価値の向上を目指すために、2021年12月に**パーク24グループの5つのマテリアリティ**を特定しました。

マテリアリティの中の一つに「持続可能な地球環境への貢献」を特定し、環境＝気候変動への取り組みについても今後取り組んでいくことを明確にしました。

パーク24グループ 5つのマテリアリティ



当社グループの環境に関する方針(※1)や取り組み体制等の情報開示の拡充を通じて、ステークホルダーの皆様との対話を重ね、更なる気候変動関連戦略のブラッシュアップを図ることを目的に、2021年12月にTCFDの提言内容への賛同を表明しました(※2)。

本レポートは、同賛同に基づき、TCFD 提言において開示が推奨されている「ガバナンス」「戦略」「リスク管理」「指標と目標」の4項目について情報開示を行います。

ガバナンス	気候変動リスク及び機会に関する組織のガバナンス
戦略	組織の事業戦略に対する気候関連リスク及び機会に関する実際の影響及び潜在的影響
リスク管理	気候変動関連リスクを識別・評価・管理するために用いるプロセス
指標と目標	気候変動関連リスク及び機会を評価・管理するのに使用する指標と目標

なお、本レポートの対象範囲としては国内の駐車場事業及びモビリティ事業としております。海外の駐車場事業については今後の検討課題と認識しております。

※1 環境方針 <https://www.park24.co.jp/sustainability/promotion/policy.html>

※2 TCFD賛同 <https://www.fsb-tcfid.org/supporters/>

ガバナンス

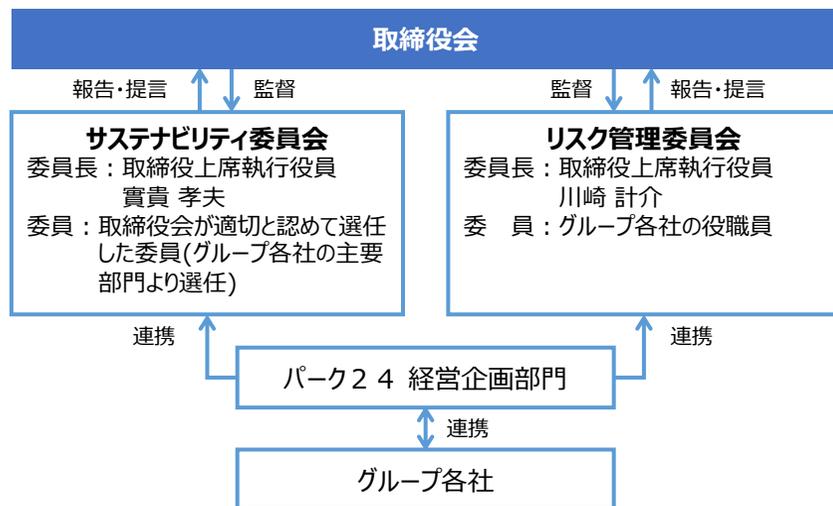
■ ガバナンス体制

当社グループは、気候変動を含む環境・社会に係る機会およびリスクへの対応方針・目標と進捗状況については取締役会で定期的に監督しています。また、気候変動を含む事業リスクについては、当社グループのリスク管理の一環として、主にリスク管理委員会で監督します。

サステナビリティ委員会は、環境・社会課題の解決に向けたサステナビリティ方針や戦略の策定、目標とすべき指標等について審議および設定を行い、グループ横断的な取組みを遂行します。進捗状況については、取締役会に適宜報告や提言を行っています。同委員会は、当社役員を委員長とし、委員はその目的に照らし、取締役会が適切と認めて選任したメンバーで構成されています。

リスク管理委員会は、全社的なリスク管理体制として、代表取締役及び当社グループ各社の取締役をもって構成しています。リスク管理最高責任者は代表取締役が務めており、リスクを特定して評価し、予め影響を回避または最小化するための活動と、役員会監督の下、定期的な報告や提言を行っています。

気候変動に関する目標とその進捗状況については、当社の経営企画部門が主管となり、サステナビリティ委員会とリスク管理委員会、グループ各社と連携することで推進します。



■ 役員報酬へのESG指標の導入

当社グループは、中長期的に目指したい姿を実現し、持続的に事業成長をしていくためには、株主をはじめとするステークホルダーの皆様と目線を合わせ、より合理的で透明性の高い報酬制度が必要であると認識しています。

そのため、恒常的な長期インセンティブとして譲渡制限付株式報酬制度を導入し、その評価指標としてESG評価指標を組み込みました。これにより、サステナビリティに関する取り組みをより強力に遂行することが可能になると考えています。

① 基本報酬	② 短期 インセンティブ	③ 長期 インセンティブ
50%	30%	20%

- ① 単年度においては、取締役が担当する職務、役割、責任および事業の利益規模等の要素を考慮し定めた報酬テーブルに基づき決定される報酬体系を基本報酬として導入しております。
- ② 短期インセンティブ (STI) は、役位に応じて設定された基準額に評価指標 (連結営業利益および連結当期純利益) 達成率に応じた支給倍率を乗じて算出しています。当該指標を選択した理由については、連結営業利益につきましては、為替・金利等の影響を受けない本業での利益として、本業での貢献を評価するためであり、連結当期純利益につきましては、株主利益に直結する最終利益として、株主利益への貢献を評価するためです。また、取締役の役割に応じて、定量的な評価指標 (連結営業利益および連結当期純利益) に加えて、定性的な指標を用いて評価しています。
- ③ 長期インセンティブ (LTI) は、譲渡制限付株式報酬制度を導入しております。譲渡制限期間につきましては、当社又は当社子会社の役職員の地位のうち当社の取締役会が予め定める地位を退任した直後の時点までの間と定め、株主総会で決議いただく付上限数・上限金額の範囲内で、連結経常利益、ROIC、ESG指標を評価指標として、経営環境等を考慮した上で、譲渡制限付株式を付与いたします。なお、ESG指標は、環境、社会、ガバナンスの観点から4つの指標で構成しており、環境についてはサステナビリティの中長期目標として掲げている「モビリティ車両の新規導入車両はHV・EV比率を前年より高める」「モビリティ車両の1km走行距離当たりCO2排出量は前期比3%削減」の達成度、社会については従業員へのエンゲージメント指数、ガバナンスについては外部評価機関のESG関連評価指数平均を用いています。

戦略 — 前提条件とシナリオ設定

■ 分析対象事業範囲と年度の特定

当社グループの営業利益の大半を占める駐車場事業国内とモビリティ事業の2事業を対象として分析を行いました。また、分析対象年度は2050年時点としました。

■ リスク重要度評価

将来の気候変動が当社グループの事業にもたらす影響については、外部機関の気候変動に関するレポート等を参考に、脱炭素社会への移行に伴うリスク・機会(政策/規制、業界/市場、技術)と気候変動に起因する物理リスク・機会(慢性、急性)について洗い出しを行い、分析対象事業との関連性が高いと想定される主要なリスク・機会項目を特定しました(詳細については、P.10～P.11 をご参照ください)。

■ シナリオ・パラメータの設定

シナリオは、IPCCやIEAなど政府や国際機関が発行した将来予測に関するレポートなどを参考にし、1. 脱炭素シナリオ(1.5℃～2℃シナリオ)と2. 温暖化シナリオ(2.7℃～4℃シナリオ)を採用しました。

1. 脱炭素シナリオ(1.5～2℃シナリオ)

2100年までの平均気温上昇が2℃未満に抑えられている世界

脱炭素に向けた規制や政策の強化がされ、気候変動への対策が進捗し、産業革命前の水準からの気温上昇が1.5～2℃程度となるシナリオ。顧客の製品・サービスに対する志向が変化し、企業の気候変動対応が強く求められ、未対応の場合は、顧客流出やレピュテーションリスク上昇が発生するなど、移行リスクは高まると推測。一方、気候変動による災害の激甚化や増加が一定程度抑制されるなど、物理的リスクは相対的に低いと推測。

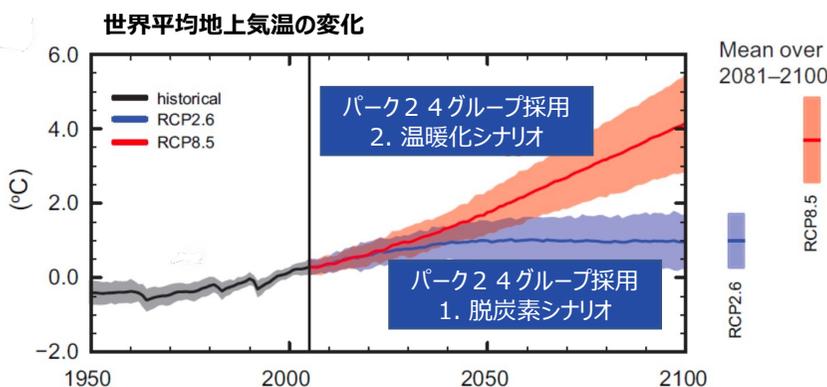
2. 温暖化シナリオ(2.7～4℃シナリオ)

2100年までの平均気温上昇が4℃上昇する世界

気候変動対策が十分になされず、産業革命前の水準からの気温上昇が4℃程度まで上昇するシナリオ。自然災害の激甚化、海面上昇や異常気象の増加が想定されるなど、物理的リスクは高まると想定。この影響を受け、BCP対応が優れた製品・サービスの競争力は高まるものと思料。一方、政府による規制強化がなされないなど、移行リスクは低いと推測。

シナリオ・パラメータの設定に用いたレポート出所

- IPCC「第5次評価報告書」
- UNEP「The Emissions Gap Report 2015」
- IPCC「Global Warming of 1.5℃」
- IEA「Energy Technology Perspectives 2017」
- IEA「World Energy Outlook」
- 国土交通省「治水経済マニュアル(令和2年4月版)」
- 気候変動を踏まえた治水計画に係る技術検討会「気候変動を踏まえた治水計画のあり方 提言」(2019)



出典：図 IPCC AR5 WGI SPM Fig.SPM7(a)

戦略 — シナリオ分析結果①

1. 脱炭素シナリオ

● 要約

脱炭素シナリオにおいては、政府が掲げる電気自動車(以下、EV※)目標が温暖化シナリオと比較して高く、EV関連費用として車両にかかる導入コストは増加し、また、政府目標に対応したEV以外の車両については利用の低下が想定されます。当該リスクについては、早期に車両の入れ替えを行うことで極小化し、市場での競争力を維持し、顧客からの信頼を獲得できると考えています。

物理的リスクについては、現状と比較すると異常気象の激甚化が進むと想定されますが、温暖化シナリオと比較すると一定程度インパクトが緩和され、かつリスクを極小化するための方策を実施していることから、仮に災害が発生した場合においても、被害想定額は僅少であると想定します。

機会としては、モビリティ車両の駆動にかかる費用(現在の燃料費相当)の低減が見込まれること、またEV充電設備の充実化により電気供給事業者としてサービスを展開することで売上が増加することを想定しています。

※ EV(Electric Vehicle)について

本資料におけるEVは、BEV(Battery Electric Vehicle)を指します。当社を取り巻く環境においては、将来的にBEVへの対応が特に求められると想定しています。

2. 温暖化シナリオ

● 要約

温暖化シナリオにおいては、政府目標に対するEV対応についてGHG排出ゼロに関する技術が脱炭素シナリオと比較して普及せず、コストの低減が見込めないことから、対応コストは一定程度増加すると考えています。

また、物理的リスクが高まることが想定され、自然災害(洪水等)による被害額は微小ながら脱炭素シナリオよりも大きくなりますが、脱炭素シナリオと同じく、被害想定額は僅少と想定されます。

機会としては、脱炭素シナリオと比較して、政府や法規制が厳格化されず、移行リスクに関する対応コストは相対的に低減されると想定します。

戦略 — シナリオ分析結果②

■ 事業別の影響度評価

事業	タイプ	大分類	小分類	インパクト概要(リスク・機会)	発現時期	インパクト	
						脱炭素	温暖化
駐車場	移行	技術	次世代技術の進展	EVの普及に伴い駐車場で充電器の整備が必要になり、設備投資コストが増加する。	中～長期	大	中
				EV充電器の充実化により、電気供給事業者としてサービスを展開することで売上が増加する。	中～長期	大	中
	物理	急性	異常気象の激甚化	被災した場合、営業日数や利用客の減少により、売上が減少する。	中～長期	小	中
				物的損害が発生した場合、駐車場設備復旧にかかる費用が全額自社負担となる。	中～長期	小	中
モビリティ	移行	政策/規制	炭素税導入に伴う課税額	炭素税が導入され、事業を運営するための炭素税の発生が予想され、操業コストが増加する。	中～長期	小	小
		業界/市場	エネルギーの需要変化等	燃料価格の高騰により、モビリティサービスの運営コストが増加する。	中～長期	大	大
			顧客・市場の変化	外部環境の変化や消費者の意識向上により、EV導入に伴う車両投資が発生する。	中～長期	大	大
	技術	次世代技術の進展	EVの普及・拡大に伴いEVシフトが求められ、EV固有の管理コストが発生する。	中～長期	中	小	
	物理	急性	異常気象の激甚化	被災した場合、営業日数や利用客の減少により、売上が減少する。	中～長期	小	小
				車両資産が浸水することによって修理・再調達にかかる費用が発生する。	中～長期	中	中

■ シナリオ分析を踏まえた戦略・取り組み

当社グループは、2021年12月にサステナビリティに関する中長期目標を公表しました。気候変動(環境)に関する目標も包含しており、目標に沿った取り組みを推進しています。今回のリスク評価および事業インパクト評価の結果に基づき、リスクについては回避、緩和に向けた取り組みを促進、機会については積極的な事業展開を検討することで、各事業における戦略的レジリエンスの向上を目指していきます。

駐車場事業においては、EVの普及動向に注視しながら、駐車場へのEV充電器の設置を推進していきます。導入に際しては、充電インフラに関する補助金の活用や関連企業との連携等も検討していきます。また、物理リスクに関しては、駐車場の

軽装備化(フラップレス等)を進めることで、被害の最小化と復旧の迅速化を図ります。

モビリティ事業においては、EVの普及動向に注視しながら、モビリティサービスへのEV導入を推進していきます。導入に際しては、EVに関する補助金の活用等も検討していきます。エネルギー需要の変化等に関するリスクについては、再生可能エネルギー電力や同証書の調達を検討していきます。

なお、駐車場事業およびモビリティ事業に共通する物理リスクの異常気象の激甚化については、両事業ともに早期復旧に向けたBCPの強化を進めてまいります。

リスク管理

■ リスク管理体制

当社グループは、取締役会により指名されたコンプライアンス統括部の責任者を委員長とし、グループ会社の役職員より構成されるリスク管理委員会を設置しています。リスク管理委員会は、グループ経営に影響を及ぼす可能性のある気候変動関連問題を含むリスクを一覧化したリスクマップを作成し、重要リスクについては、モニタリングを実施し、定期的に特定リスクの追加・変更、評価、優先ランク付けの見直し等実施の上、その結果を定期的に3ヶ月に1度、取締役会に報告を行うことで、これらリスクの対処・予防にあたります。

グループ経営に影響を及ぼす可能性のあるリスクを未然に防止または損失を低減し、リスクが顕在化した際には、その影響の最小化を図ることにより、事業の安定的な継続と企業価値の向上を実現するために重要な役割を担っています。

■ 気候変動に関するリスクについて

気候変動リスクについては、リスク管理委員会、サステナビリティ委員会及びパーク24 経営企画部門が連携して、リスクの極小化と機会獲得に向けた各種方針・戦略の策定、取り組みのモニタリングに関する管理を行う体制となっています。

また、定期的な気候変動関連リスク・機会の見直しはリスク管理委員会を中心に実施します。

リスク管理の具体的な方策として、マテリアリティを軸に、サステナビリティに関する中長期的目標の達成状況をモニタリングすることにより、気候変動を始めとするサステナビリティに関するリスク管理体制の強化に寄与するものと考えております。

指標と目標

■ 指標と目標設定

当社グループは、2021年12月にパーク24グループのマテリアリティを特定すると同時に、サステナビリティに関する中長期目標を設定いたしました。

そのうち、気候変動(環境)に関する目標は以下のとおりです。

マテリアリティ	テーマ	2030年の中長期目標または方針
持続可能な地球環境への貢献	環境負荷低減への貢献	① モビリティサービス車両・自社利用車両(営業車・管理メンテナンス車)は国内新規登録車両のEV率と同等もしくは上回る新規導入車両EV率を目指す ② (当面)モビリティサービス新規導入車両はHV・EV比率を前年より高める ③ モビリティ車両の1km走行距離当たりCO2排出量前年比3%削減 ④ 新規開発タイムズパーキングにEV充電器設置(2025年以降) ⑤ 自社保有物件(駐車場・オフィス)電力を再生可能エネルギー調達へ転換
	資源の有効利用	① 駐車場関連設備のリユース推進 ② フラップレス等軽装備駐車場の開発を検討・促進

■ 国内事業におけるCO2排出量

2021年10月期は、新型コロナウイルス感染症(以下、コロナ)の拡大により交通量が減少し、駐車場サービスとモビリティサービスの稼働が大きく低下しました。2022年10月期はコロナの影響が縮小し各サービスの稼働が回復したこと、また2023年10月期は、各サービスにおける規模拡大が進んだこと等から、CO2排出量も増加しました。一方、モビリティ事業においては、保有車両における電動車(HV+EV)の割合が増加したことで、車両の1km走行距離当たりCO2排出量は継続的に減少しています。

(単位 tCO2)	2021年10月期	2022年10月期	2023年10月期
Scope1	139,059	174,778	200,435
Scope2	31,022	32,518	36,434
Scope1+2 合計	170,080	207,296	236,869

■ TCFD提言への今後の取り組み

今回は、国内事業をスコープとしたシナリオ分析を実施しました。分析により、今後の物理的リスクに対しては一定のレジリエンスがあるものの、移行リスクについては、エネルギー動向・EV普及動向など、より一層の注視が必要であることが分かりました。今後は、機会に関する整理とともに更なる分析の深化を実施し、リスク低減・回避のための取り組みの検討を実行していきます。また、対象事業を拡大し、リスク・機会の定量的な把握を進め、中長期計画への反映をしていくことにより、当社グループが掲げるグループ理念「時代に応える、時代を先取る快適さを実現する。」のもと、モビリティ・交通インフラサービス企業として、駐車場事業およびモビリティ事業の成長を通じて、持続可能な地球環境や社会を実現していきます。

Appendix

リスク重要度評価 – 駐車場事業国内

タイプ	大分類	小分類	リスク・機会の内容	重要度
移行	政策/規制	炭素価格と炭素税	<リスク> ● 炭素税が導入され、駐車場の開発や運営に係る炭素税の発生が予想され、運営コストが増加する。 <機会> ● 温室効果ガス(以下、GHG)排出量ゼロの達成ができれば、炭素税が非課税となる。	中
		GHG排出規制への対応	<リスク> ● 再生可能エネルギー(以下、再エネ)への転換が政府から求められた場合、設備投資・グリーン電力購入等に伴う対応コストが増加する。 ● 現在の機器の生産・廃棄に対する規制が厳しくなり、サプライヤーの環境コストが価格転嫁され調達等のコストが増加する。	中
		乗入れ規制等	<リスク> ● 排気ガスによる温暖化対策として指定エリアへのガソリン車の乗り入れが禁止された場合、指定エリアにある駐車場の利用が減少し、売上が減少する。	中
	業界/市場	エネルギーの需要変化等	<リスク> ● エネルギー供給の逼迫により電力調達コストが上昇し、光熱費として店舗や営業所の施設運営コストが増加する。 ● 再エネへの転換に伴い再エネ賦課金が高騰し、EV導入を進めていた場合、電力調達コストが増加する。 ● サプライヤーのコスト増が価格転嫁され、資材・調達コストが増加する。	大
		顧客・市場の変化	<リスク> ● 顧客の環境意識の向上により、公共交通機関の利用が増え、自動車の利用が減少することで、駐車場の利用が減少し、売上が減少する。	中
	技術	次世代技術の進展	<リスク> ● EVの普及に対応して、駐車場施設において充電設備の整備が必要になり、設備投資コストが増加する。 <機会> ● 次世代技術により既存の機器が削減されることでGHG排出の削減に貢献し、運営コストが減少する。 ● EV充電設備の充実化により電気供給事業者としてサービスを展開することで売上が増加する。	大
物理	慢性	平均気温の上昇	<リスク> ● 気温の上昇により屋外駐車場のアスファルトの劣化が早まり、補修コストが増加する。 <機会> ● 寒冷地における積雪量の減少に伴い、屋外駐車場の営業日数や利用客が増加し、売上が増加する。 ● 夏季の熱射を避けるために自動車利用が増加することで駐車場の利用が促進され売上が増加する。	中
		降水・気象パターンの変化	<リスク> ● 雨天や猛暑等の悪天候の日数が増えることで、外出の減少が発生し、駐車場利用の減少につながる。 <機会> ● 雨天や猛暑等の悪天候の日数が増えることで、普段自転車で移動する客層が自動車に切り替わり、駐車場利用の増加につながり、売上が増加する。	中
		海面の上昇	<リスク> ● 沿岸立地の営業所や駐車場施設における海面上昇への対策コストが必要となる。 ● 浸水被害により修繕コストが必要になる。また、営業機会の喪失による逸失利益が発生する。	中
		異常気象の激甚化	<リスク> ● 集中豪雨や台風・洪水・豪雪により、駐車場や周辺施設の浸水・停電被害が発生し、対策や復旧コストが増加する。 ● 被災した場合、営業日数や利用の減少により、売上が減少する。 <機会> ● 同業他社に先行して優れた浸水対策を実施した場合、優位性が確保でき、利用が増加し、売上が増加する。	大 中

リスク重要度評価 – モビリティ事業

タイプ	大分類	小分類	リスク・機会の内容	重要度	
移行	政策/規制	炭素価格と炭素税	<リスク> <ul style="list-style-type: none"> ● 炭素税が導入され、モビリティサービス運営に係る炭素税の発生が予想され、運営コストが増加する。 ● 温室効果ガス(以下、GHG)排出量ゼロの達成ができれば、炭素税が非課税となる。 	大	
		GHG排出規制への対応	<リスク> <ul style="list-style-type: none"> ● 政府による電気自動車などの次世代自動車(以下、EV等)の導入促進施策や目標設定により、EV等が普及することで導入・対策コストが発生する。 	中	
		乗入れ規制等	<リスク> <ul style="list-style-type: none"> ● 排気ガスによる温暖化対策として指定エリアへのガソリン車の乗り入れが禁止された場合、EV等の導入の遅延が売上の減少につながる。 <機会> <ul style="list-style-type: none"> ● 排気ガスによる温暖化対策として指定エリアへのガソリン車の乗り入れが禁止された場合、EV等の導入を推進することで、社用車・自家用車の代替利用が増加し、売上の増加につながる。 	中	
	業界/市場	エネルギーの需要変化等	<リスク> <ul style="list-style-type: none"> ● 再エネへの転換に伴い、再エネ賦課金が高騰し、電力調達コストが増加する。 ● サプライヤーのコスト増が価格転嫁され、資材・調達コストが増加する。 ● エネルギー供給のひっ迫により電力調達コストが上昇し、光熱費として店舗や営業所の施設運営コストが増加する。 <機会> <ul style="list-style-type: none"> ● 燃料価格の高騰により、社有車・自家保有車が減少し、モビリティサービス利用が増加し、売上が増加する。 	大 中	
		顧客・市場の変化	<リスク> <ul style="list-style-type: none"> ● 顧客の環境意識の向上により、EV等を選定する顧客が増え、EV等の投資が増加する。 ● 顧客の環境意識の向上により、公共交通機関の利用が促進され、自動車での移動需要が減少する。 ● 中古車市場におけるEV等の価値がガソリン車よりくなった場合、車両売却による売上・利益が減少する。 ● EVバッテリー劣化管理が必要になり、車両のライフサイクルコストが増加するため、運営コストが増加する。 <機会> <ul style="list-style-type: none"> ● 利用者の環境意識の向上により、社有車・自家用車からモビリティサービスへ移行が促進され売上が増加する。 ● ZEVのバッテリー劣化管理が必要になり、車両のライフサイクルコストが増加するためモビリティサービス移行が促進され、売上・利益が増加する。 	大 中	
	技術	次世代技術の進展	<リスク> <ul style="list-style-type: none"> ● EV等の普及に伴い、ガソリン車からEV等へのシフトが求められ、車両やEV充電器等の設備投資コストが増加する。 <機会> <ul style="list-style-type: none"> ● VPP(バーチャル・パワー・プラン) /DR(ダイヤモンドリスボン)等の仕組みを導入することで、燃料コスト(充電コスト)を削減できる。 	大	
	物理	慢性	平均気温の上昇	<リスク> <ul style="list-style-type: none"> ● 車両の冷房の使用頻度が上昇し、運営コストが増加。 ● 車内温度上昇に伴う事故の増加による対応コスト(対策・保険料など)が増加する。 <機会> <ul style="list-style-type: none"> ● 寒冷地における積雪量の減少に伴い、モビリティサービスの利用が増加し、売上が増加する。 ● 夏季の熱射を避けるためにモビリティサービスの利用が促進され売上が増加する。 	中
			降水・気象パターンの変化	<リスク> <ul style="list-style-type: none"> ● 雨天や猛暑等の悪天候の日数が増えることで、モビリティサービスの利用客が減少し、売上が減少する。 <機会> <ul style="list-style-type: none"> ● 雨天や猛暑等の悪天候の日数が増えることで、普段自転車で移動する客層が、モビリティサービス利用に切り替わり、モビリティサービスの利用増加につながり、売上が増加する。 	中
海面の上昇			<リスク> <ul style="list-style-type: none"> ● 沿岸立地の営業所や駐車場への海面上昇への対策コストが必要になる。 ● 浸水被害により修繕コストがかかる。また、営業機会の喪失による逸失利益が発生する。 	中	
異常気象の激甚化			<リスク> <ul style="list-style-type: none"> ● 集中豪雨や台風、洪水、豪雪により、営業所や車両の浸水・停電被害が発生し、対策や復旧のためのコストが必要となる。 <機会> <ul style="list-style-type: none"> ● 被災した場合、営業日数や利用の減少により、売上が減少する。 ● 同業他社に先行して優れた浸水対策を実施した場合、優位性が確保でき、利用が増加し、売上が増加する。 	大 中	