

株式会社エージーピー 2021年度決算補足説明資料



整備事業で
運航を支える

動力事業でCO2削減

空を想い、技術を極め、環境社会を創る

フードカートで
温かい食事を

専用格納庫で
ビジネスジェットをサポート

2022.6.3

1 2021年度 決算報告

- 1) Executive Summary
- 2) 損益計算書（四半期推移、事業別売上高、営業費用、経常増加要因分析）
- 3) 貸借対照表, キャッシュフロー計算書
- 4) セグメント別損益（動力事業、整備事業、付帯事業）

2 2022年度 業績計画

- 1) Executive Summary
- 2) 損益計画
- 3) 新セグメント別計画（新セグメント区分、セグメント別売上高）
- 4) 貸借対照表, キャッシュフロー計算書
- 5) 設備投資・教育訓練
- 6) 配当予想

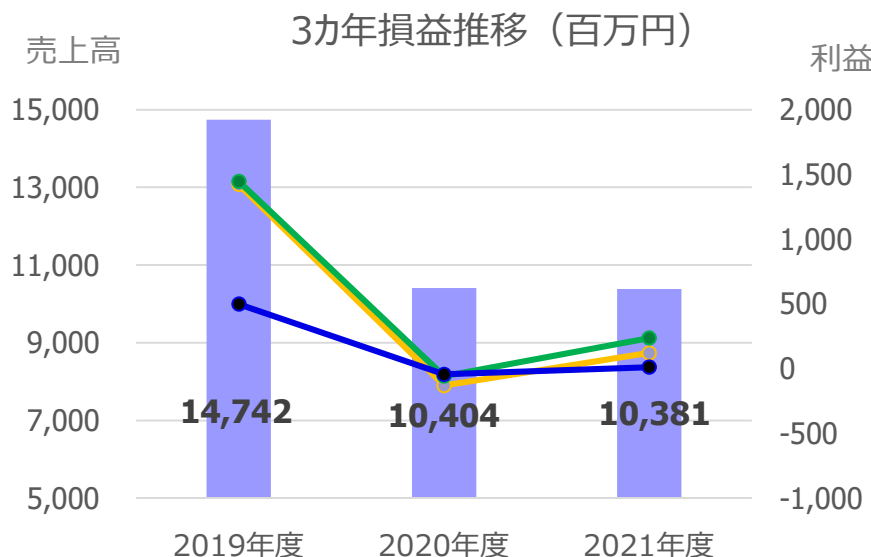
2021年度 決算報告

2021年度 決算報告

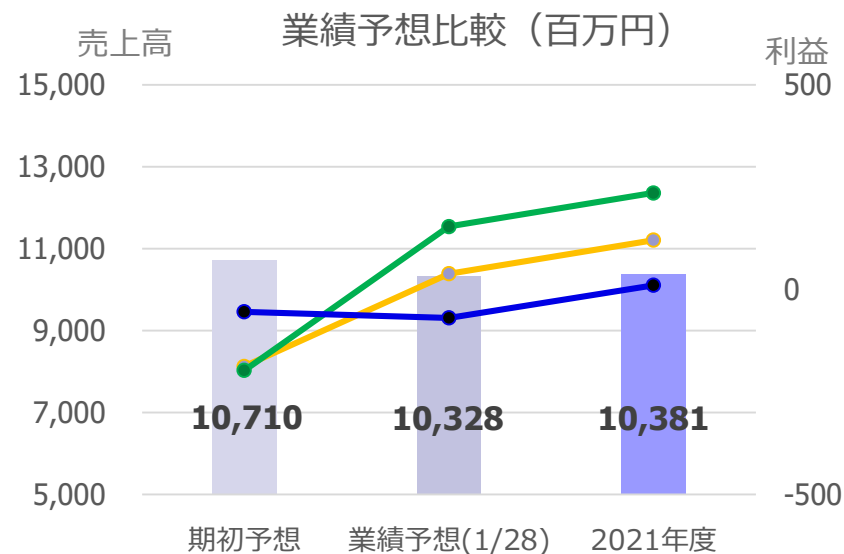
Executive Summary



- 2021年度の業績は、対前年で減収増益。
航空需要の動向により、売上高は前期同様水準となるも、営業費用の削減効果により、営業利益段階で黒字を達成。
- 雇用調整助成金の受給により、経常利益は大幅改善の236百万円、空港整備計画の動向を踏まえ、動力事業における一部固定資産の減損損失を計上し、当期純利益は11百万円となった。
- 業績が期初の予想を上回り推移した結果、1株あたり5円の期末配当（**復配**）を予定。



■ 売上高 ● 営業利益 ● 経常利益 ● 当期純利益



■ 売上高 ● 営業利益 ● 経常利益 ● 当期純利益

2021年度 決算報告

損益計算書



- 前年の業績は、航空需要の回復により動力事業は増収また、整備事業は空港外領域への展開により増収となった。GSE機材の販売は低迷し減収となった。営業原価は、生産性向上による労務費の削減効果によりセグメント利益ベースで前期を大きく上回った。
- 全社費用¹については基幹システム更新等によりコスト増となったが、営業利益段階においても黒字121百万円となった。経常利益は雇用調整助成金の受給により236百万円、減損損失▲178百万円の計上で当期純利益11百万円となった。

(単位：百万円)

	2019年度 実績	2020年度 実績	2021年度 実績	前期比増減	前期比%
売上高	14,742	10,404	10,381	▲23	99.8%
セグメント利益 (GM%)	2,399 (16.3%)	717 (6.9%)	1,016 (9.8%)	+298	141.7%
全社費用 ^{*1}	978	849	894	+45	105.4%
営業利益 (OM%)	1,422 (9.6%)	▲131 (-%)	121 (1.2%)	+253	—
経常利益	1,446	▲58	236	+294	—
当期純利益 ^{*2}	498	▲45	11	+57	—

*1 全社費用 : 主に報告セグメントに帰属していない一般管理費

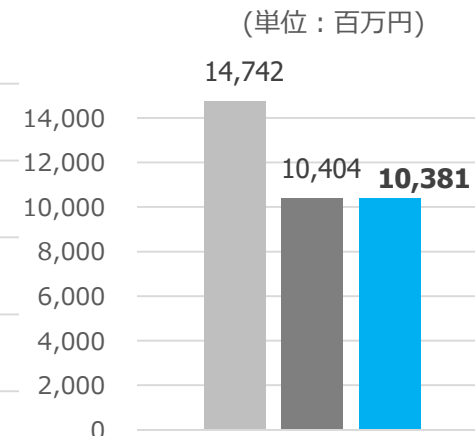
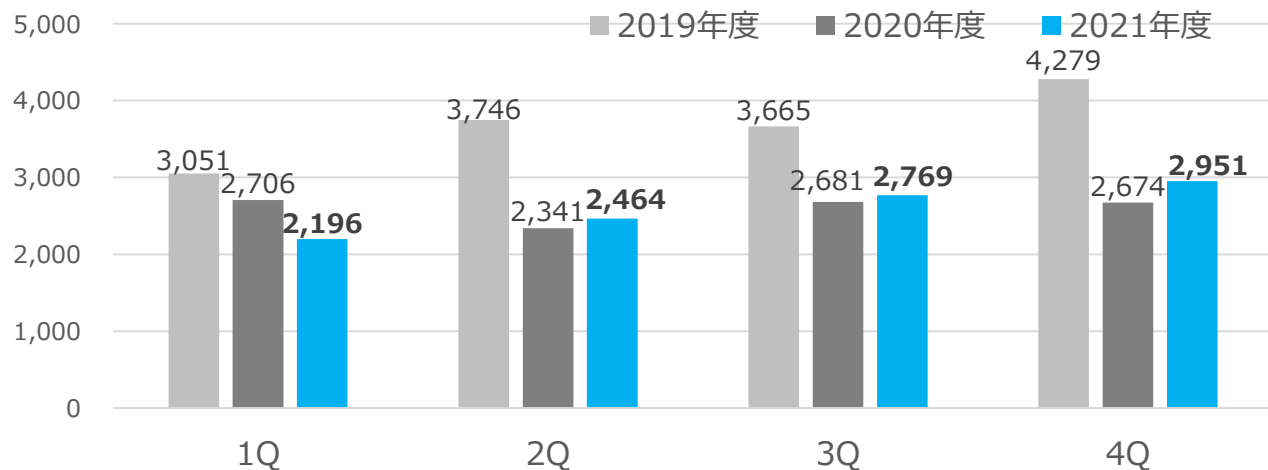
*2 当期純利益 : 親会社株主に帰属する当期純利益

2021年度 決算報告

損益計算書 ～四半期推移：3ヵ月売上比較～

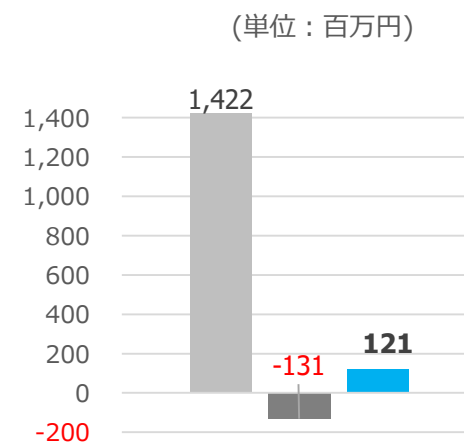
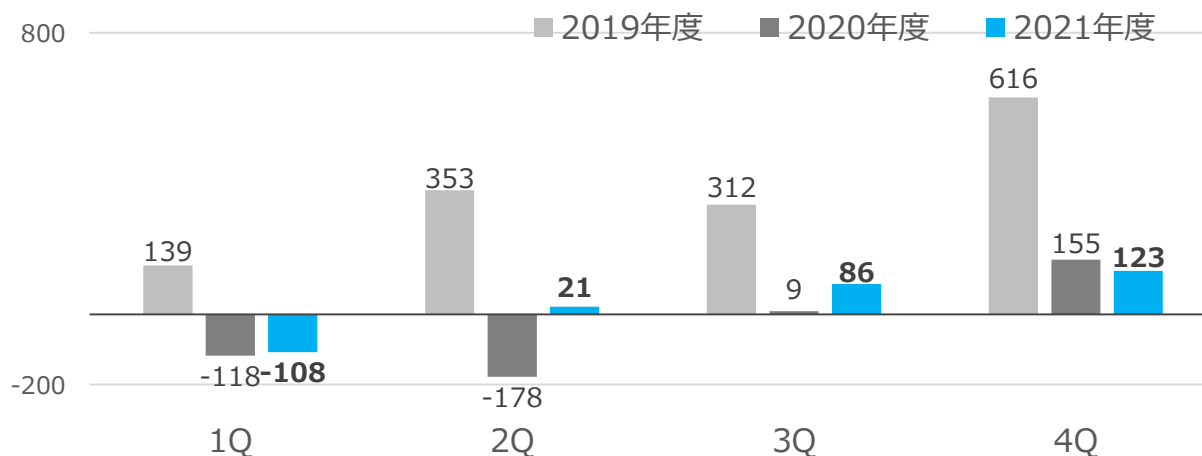


四半期売上推移



期末累計

四半期営業利益推移



期末累計

* 下期偏重の業績傾向

2021年度 決算報告

損益計算書 ～2021年度事業別売上高～



- 動力事業および整備事業（物流）による増収の一方で、コロナ禍における商材販売の苦戦（GSE等販売事業の機材販売減少）等により、全体での売上高は減収。

<事業別売上>

(単位：百万円)

		2019年度	2020年度	2021年度	増減額	特記事項
動力事業		5,776	3,278	3,647	+369	コロナ禍の影響下にあるものの、運航便数が回復傾向に推移しているなかで電力供給機会が増加
整備事業	整備事業	4,120	2,537	2,365	▲172	コロナ禍の影響により、特殊機械設備の休止が未だ継続中、保守管理、設備の改修・更新工事が抑制
	物流	0	261	674	+413	当社技術を活かせる空港外への物流関連設備の施工管理、設備保守等の技術者支援を推進
	施設事業	2,361	1,905	1,893	▲12	
付帯事業	セキュリティ事業	727	531	535	+3	
	フードシステム事業	372	226	448	+221	販売促進により、病院・介護・福祉施設等へのカート販売が増加
	ビジネスジェット支援事業	268	222	241	+19	
	小売電気事業	195	228	240	+12	
	工場野菜生産・販売事業	153	68	-	▲68	2020年度、工場野菜生産・販売事業の事業譲渡(9月)
	GSE*1等の販売事業	769	1,144	334	▲809	コロナ禍の影響により、GSE販売が減少
合計		14,742	10,404	10,381	▲23	

*1 GSE : Ground Support Equipmentの略称で、航空機地上支援機材の総称

2021年度 決算報告

損益計算書 ～2021年度営業費用～



- 動力事業および整備事業（物流）による増収等に伴う費用の増加の一方で、GSE等販売事業の減収に伴う材料費の減少等に加え、業務効率化および外部リソース活用により、全体での営業費用は減少。

<営業費用（全社費用含む）>

(単位：百万円)

	2019年度	2020年度	2021年度	増減額	特記事項
労務費	5,064	4,275	4,240	▲34	従業員数の減少 業績一時金支給等による費用増
外注費	1,867	1,158	1,179	+21	増収に伴う増（フード、B J等）
材料費	1,402	1,366	752	▲613	GSE販売の減少
電力料	879	479	551	+72	使用量の増加及び単価増
旅費交通費	149	209	248	+38	空港外物流業務の増加
冷温水費	182	107	111	+4	
燃油費	182	108	142	+34	使用量の増加及び単価増
その他	3,595	2,834	3,036	+202	2020年度は減免に伴う原価を特別損失計上 2021年度は割引扱いで営業費用計上 離職者を外部リソースで補充
合計	13,320	10,536	10,259	▲276	

2021年度 決算報告

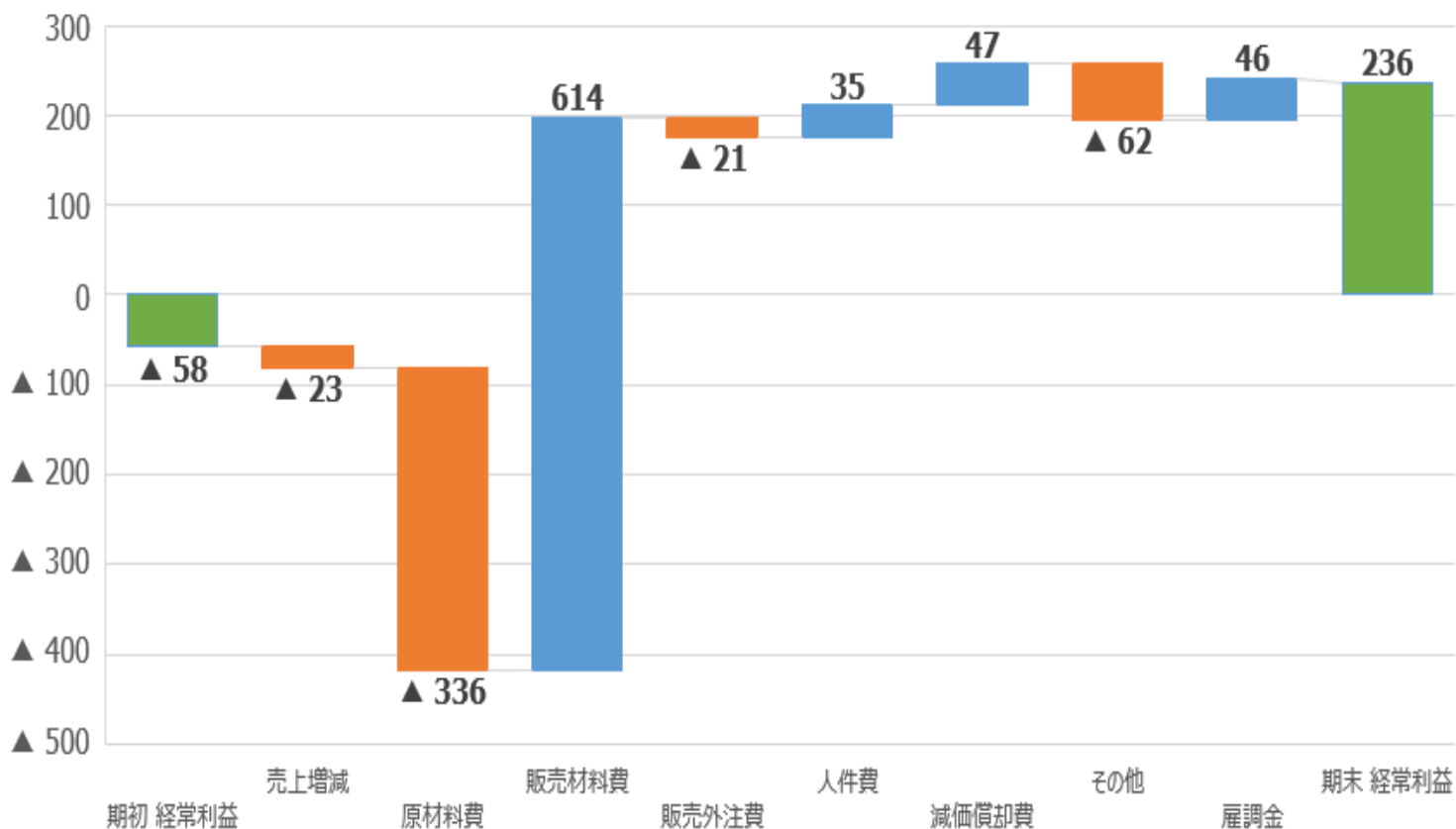
損益計算書 ～2021年度：経常利益増加の要因分析～



- 売上高は前期を下回るものの、原価の改善や業務効率による人件費等の抑制、雇用調整助成金の受領により、経常利益は236百万円まで回復。

(単位：百万円)

経常利益増加要因



2021年度 決算報告

貸借対照表, キャッシュフロー計算書

<連結貸借対照表>

(単位：百万円)

	2020年度	2021年度	増減額
流動資産	7,565	7,903	+337
現預金	4,883	4,972	+89
その他流動資産	2,682	2,931	+249
固定資産	6,941	6,347	▲594
資産合計	14,507	14,250	▲256

	2020年度	2021年度	増減額
流動負債	1,833	1,775	▲58
短期借入金	51	249	+197
その他流動負債	1,782	1,526	▲256
固定負債	3,343	3,117	▲225
自己資本	9,330	9,357	+26
負債・自己資本合計	14,507	14,250	▲256
自己資本比率 (%)	64.3%	65.7%	+1.4pt
ROE (%) ^{*1}	-	0.1%	-

*1 ROE(%) : (当期純利益) / (期首・期末平均自己資本)

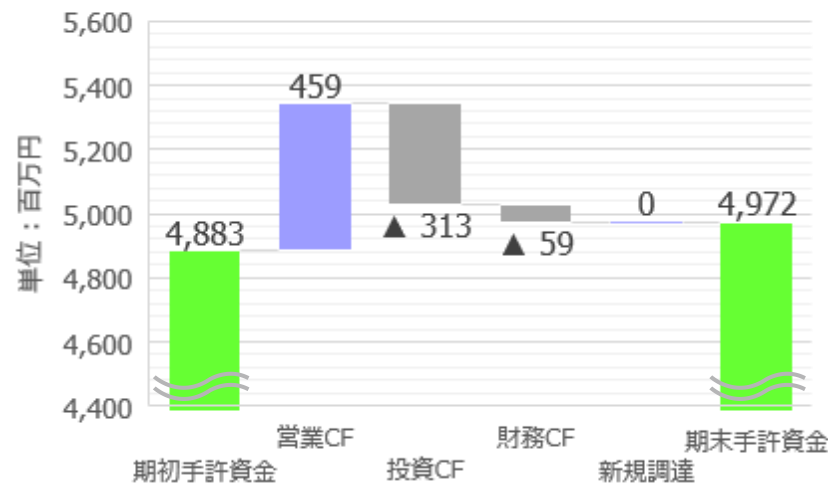
*2 EBITDA : 営業利益 + 減価償却費

<連結キャッシュフロー計算書>

(単位：百万円)

	2020年度	2021年度	増減額
営業キャッシュフロー	1,472	459	▲1,012
投資キャッシュフロー	▲792	▲313	▲478
フリーキャッシュフロー	680	146	▲533
財務キャッシュフロー	772	▲59	▲831
EBITDA ^{*2}	634	840	+206

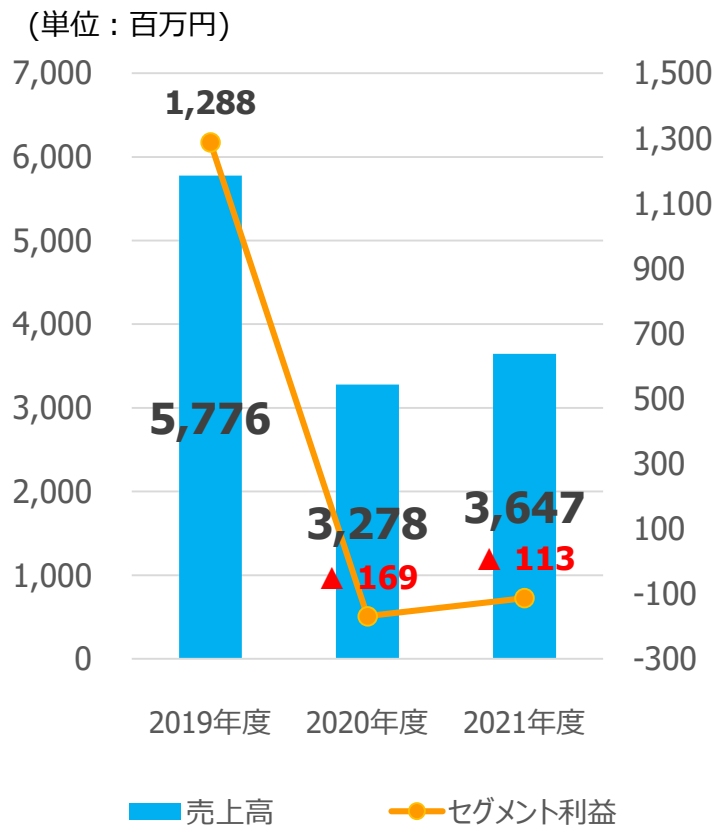
(手元資金増減)



2021年度 決算報告

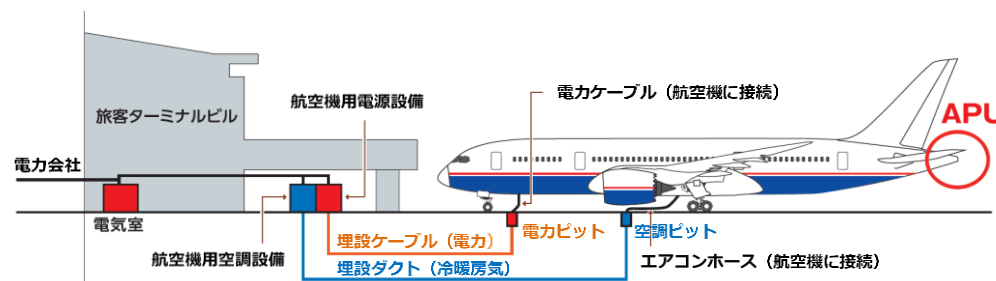
セグメント別損益 ～2021年度：動力事業～

<過去3カ年比較>



事業の特徴：

- 航空機用動力として電力・冷暖房気・圧搾空気を供給
- 固定式と移動式のGPU（地上動力設備）にて供給
- GPUは、APU（航空機補助動力装置）に比較し、CO2排出量は1/10以下



2021年度 実績：

- **売上高は前期比+11.3%**
国内線の需要は回復傾向にあるが、供給率の低下や、国際線の需要の戻りは遅く動力全体の伸び率は低迷
- **セグメント利益は赤字が継続**
増収により改善傾向にあるが原材料も高騰しており依然赤字が継続

<対前年 動力電気収入増減要因分析>

(単位：百万円)



2020年度 / 2021年度 電気収入比較

	電気 売上 (百万円)				供給機会 対前年比	供給率 前年差	便単価 対前年比
	2020年度	2021年度	差異	対前年比			
国内FSC	2,543	2,714	171	106.7%	126.0%	▲4.6pt	91.2%
国内LCC	127	154	27	120.9%	155.9%	▲3.1pt	85.1%
外航FSC	405	434	29	107.2%	108.6%	▲2.8pt	103.3%
外航LCC	2	7	4	283.7%	127.4%	36.1pt	97.9%
全体	3,078	3,309	231	107.5%	127.0%	▲4.8pt	91.8%

【2020年度 / 2021年度 要因分析】

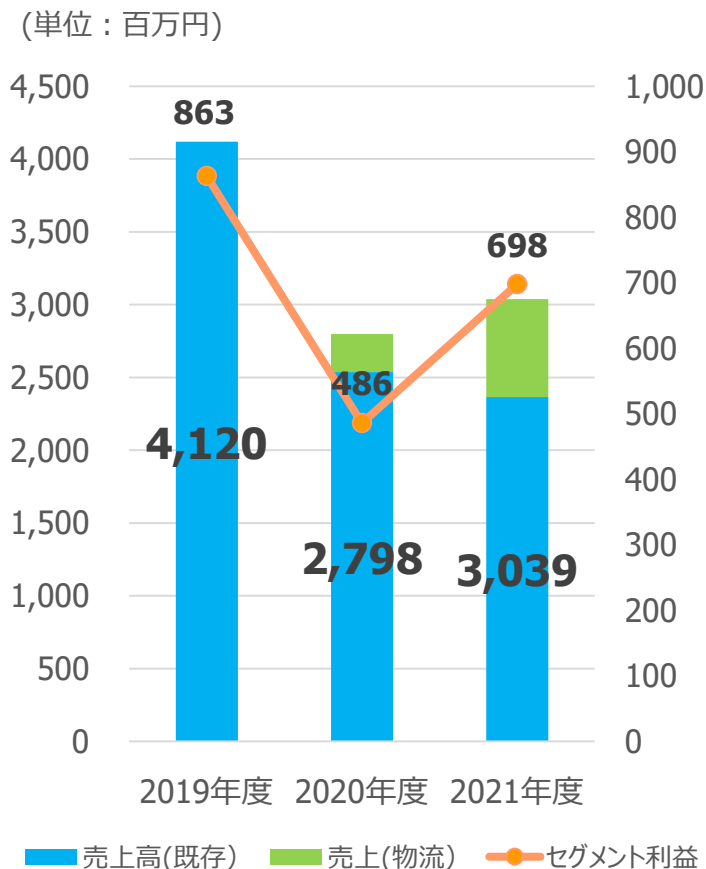
- 現状：国内線を中心に旅客便に回復傾向が見られ、供給機会は増加。
(国内線 供給機会 (便数) 2020年度：383,193→FY21：492,703【対前年109,510増加】)
国際線は、外国訪日客の入国制限等で回復に遅れ。
(国際線 供給機会 (便数) 2020年度：89,064→FY21：106,839【対前年17,775増加】)
- 課題：航空会社は、コロナ禍で感染防止を目的とした機内換気を推し進めたことでAPUの使用が増加、結果として供給率の低下を招いている。
- 対策：機内換気を図る上で、当社空調設備の安全性が高いこと、且つ、環境負荷の低減に大きく寄与することを供給率の低下している航空会社に対して営業展開中。



2021年度 決算報告

セグメント別損益 ～2021年度：整備事業（整備、物流）～

＜過去3カ年比較＞



事業の特徴：

- 航空機の定時運行を可能とする、旅客手荷物搬送設備、旅客搭乗橋設備などのメンテナンス
- 空港内で培ってきた技術やノウハウを活かし、空港外の物流センター等のメンテナンスの拡張



2021年度 実績：

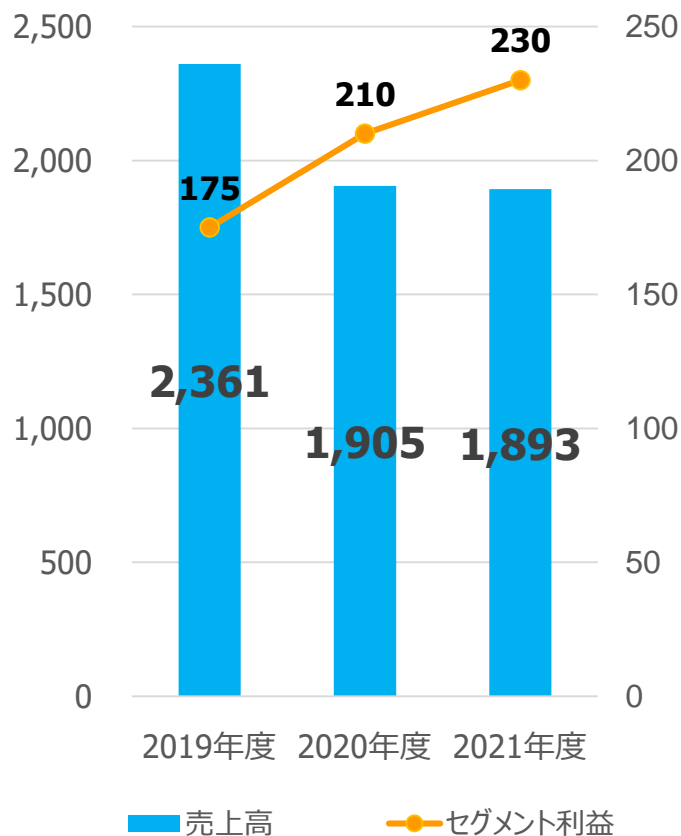
- **売上高は前期比+8.6%**
昨年引き続き、航空機の運航便数の減少による空港内既存の保守管理業務は苦戦。一方、空港外の物流施設の設置工事及び施工監理業務などによる売上が伸長
- **セグメント利益は前期比+43.6%**
管理可能経費の削減や、外注工事の内製化による業務の効率化を実施

2021年度 決算報告

セグメント別損益 ～2021年度：整備事業（施設）～

<過去3カ年比較>

(単位：百万円)



事業の特徴：

- 空港内の建物における電気、機械設備等、後方支援設備のメンテナンスを40年以上にわたり24時間体制で実施
- 当社のエンジニアによる、空港外施設（ホテル、物流センター、医薬・食品工場等）設備などのメンテナンス領域を拡張中



2021年度 実績：

• 売上高は前期比▲0.6%

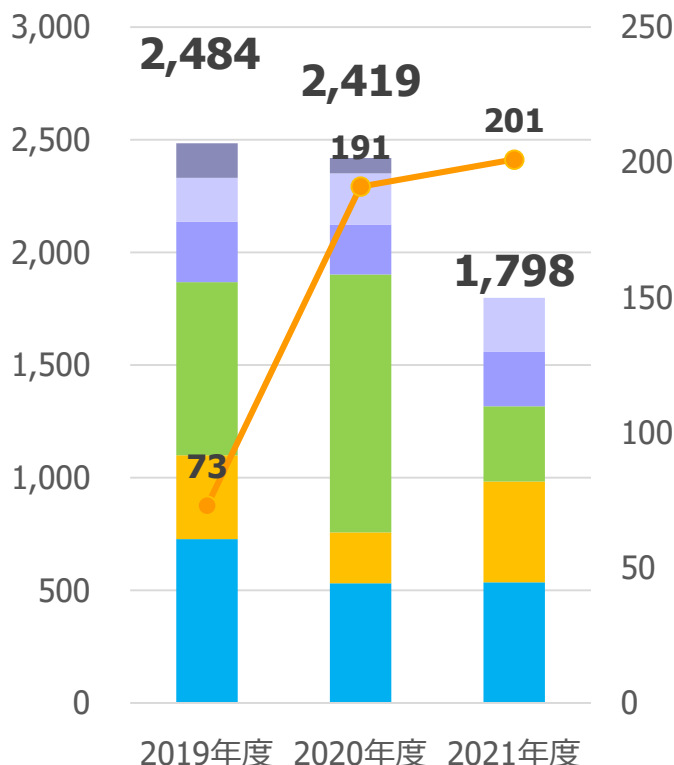
昨年引き続き、空港内設備の稼働状況の減少が続き、施設管理業務は苦戦

• セグメント利益は前期比+9.5%

管理可能経費の削減や、外注工事の内製化による業務の効率化を実施

＜過去3カ年比較＞

(単位：百万円)



事業の特徴：

- 空港の安全を支えるセキュリティ（保安検査装置）、航空機用フードカートノウハウを生かしたフードカート等製造販売、GSE（空港内設備販売等）の売上増加に加え新たな新規事業（電力事業、BJ支援事業）の売上拡大を推進



2021年度 実績：

- **売上高は前期比▲25.7%**
フードカート販売が好調であったものの、GSE販売はコロナの影響により大幅に売上を落とした
- **セグメント利益は前期比+5.2%**
業務効率化、単価の高いフード販売の増加が利益貢献のドライバーとなった

2022年度 業績計画

2022年度 業績計画 Executive Summary



- 2022年度業績計画は、対前年で増収増益。空港関連事業は未だ続くコロナの影響を受けているが、航空需要の回復基調に伴う動力事業の増収に加え、GSE販売による増収等により、売上高は11,170百万円を計画。
- 当期純利益は2019年度に行ったグループ会社1社化の際に生じた繰越欠損金の税効果を反映し、427百万円を計画。
- 設備投資は、主要空港の拡張工事、環境貢献機材等により約900百万円を計画。

2022年度 業績計画

損益計画



- 前年の業績と比較し、主力の動力事業は国内線の需要回復と供給率向上による増収を計画、営業費用は電力料金をはじめとする原材料の高騰によるコスト増を織り込むものの、セグメント利益は、前期と比較し増益を計画。
- 全社費用¹については、資本政策の一環としてIR/PR強化、IT機能の強化などにより2022年度は一時的にコスト増を見込むが、営業利益でも前期と比較し増益を計画。当期純利益は2019年度に行ったグループ会社1社化の際に生じた繰越欠損金の税効果を反映し427百万円を計画。

(単位：百万円)

	2019年度 実績（参考）	2021年度 実績	2022年度 業績計画	前期比増減	前期比%
売上高	14,742	10,381	11,170	+788	107.6%
セグメント利益 (GM%)	2,399 (16.3%)	1,016 (9.8%)	1,318 (11.8%)	+302	129.7%
全社費用 ^{*1}	978	894	1,069	+175	119.6%
営業利益 (OM%)	1,422 (9.6%)	121 (1.2%)	248 (2.2%)	+126	203.8%
経常利益	1,446	236	238	+2	101.0%
当期純利益 ^{*2}	498	11	427	+416	3751.8%

*1 全社費用：主に報告セグメントに帰属していない一般管理費

*2 当期純利益：親会社株主に帰属する当期純利益

2022年度 業績計画

新セグメント別計画 ～2022年度からの新セグメント区分～

<セグメント変更>

変更前 :

- 動力（動力）
- 整備（整備、施設）
- 付帯（セキュリティ、フードシステム、電力、GSE販売、BJ支援）



変更後 :

- 動力供給事業
- エンジニアリング事業
整備保守、施設保守(BJ支援*1含む)、
セキュリティ保守、物流保守サービス
- 商品販売事業
GSE等販売、フードシステム販売、電力販売

<エアポート区分>

セグメント名	事業内容	区分
動力供給事業	動力供給	空港関連
エンジニアリング事業	整備保守	空港関連
	施設保守(BJ支援含む)	空港関連
	セキュリティ保守	空港関連(*2)
	物流保守サービス	空港関連以外
商品販売事業	フードシステム販売	空港関連以外
	GSE等販売	空港関連/以外
	電力販売	空港関連以外

*1 ; BJ支援はビジネスジェット支援事業の略称

*2 ; 空港関連外も一部含まれるが、規模が著しく小さいため、空港関連と見做す



成長に向け、
空港関連以外
の領域への事業拡大

2022年度 業績計画

新セグメント別計画 ～2022年度セグメント別売上高～



- 業務効率と生産性の更なる向上技術・業態的に親和性の高い事業領域で新たな事業を構築・展開。

<事業別売上>

(単位：百万円)

		2021年度	2022年度	増減額	特記事項
動力事業	動力供給	3,647	4,256	+608	航空需要の回復に伴う電力供給機会の増加、GPU利用促進活動
エンジニアリング事業	整備保守	2,365	2,399	+33	特殊機械設備の稼働に伴う保守管理業務増(航空需要の回復基調)
	施設保守	1,893	1,787	▲105	修繕・工事案件の延期
	BJ支援	241	259	+17	駐機契約の推進、ビジネスジェット関連サービスの強化
	セキュリティ保守	535	593	+58	航空保安検査設備稼働に伴う保守業務増(航空需要の回復基調)
	物流保守サービス	674	694	+20	施工管理、設備保守等への技術者支援
商品販売事業	フードシステム販売	448	375	▲73	カートのリピート(更新)の延期
	GSE等販売	334	610	+275	商材/サービス拡大、GSE電動化、省人化の促進、特定市場へ自社製品を展開
	電力販売	241	195	▲45	新電力会社の高圧撤退に伴うフォローを徹底し、契約の維持継続に努める
合計		10,381	11,170	+788	

2022年度 業績計画

貸借対照表, キャッシュフロー計算書

<連結貸借対照表>

(単位：百万円)

	2021年度	2022年度	増減額
流動資産	7,903	7,682	▲220
現預金	4,972	4,656	▲316
その他流動資産	2,931	3,026	+95
固定資産	6,347	6,548	+201
資産合計	14,250	14,231	▲19

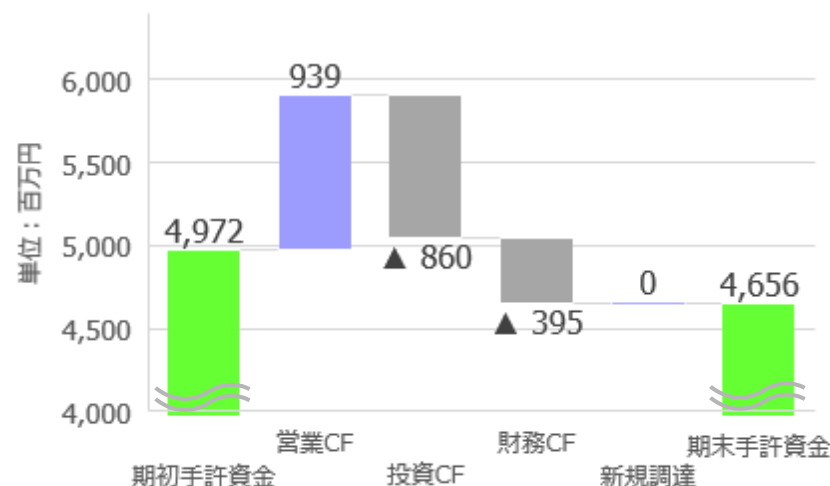
<連結キャッシュフロー計算書>

(単位：百万円)

	2021年度	2022年度	増減額
営業キャッシュフロー	459	939	+479
投資キャッシュフロー	▲313	▲860	▲546
フリーキャッシュフロー	146	79	▲66
財務キャッシュフロー	▲59	▲395	▲336
EBITDA*2	840	907	+66

	2021年度	2022年度	増減額
流動負債	1,775	1,744	▲30
短期借入金	249	271	+21
その他流動負債	1,526	1,473	▲53
固定負債	3,117	2,841	▲276
自己資本	9,357	9,645	+287
負債・自己資本合計	14,250	14,231	▲19
自己資本比率 (%)	65.7%	67.8%	+2.1pt
ROE (%)*1	0.1%	4.5%	+4.4pt

(手元資金増減)



1 ROE(%) : (当期純利益) / (期首・期末平均自己資本)
 当期純利益は親会社株主に帰属する当期純利益を用いて計算

*2 EBITDA : 営業利益 + 減価償却費

2022年度 業績計画

設備投資・教育訓練

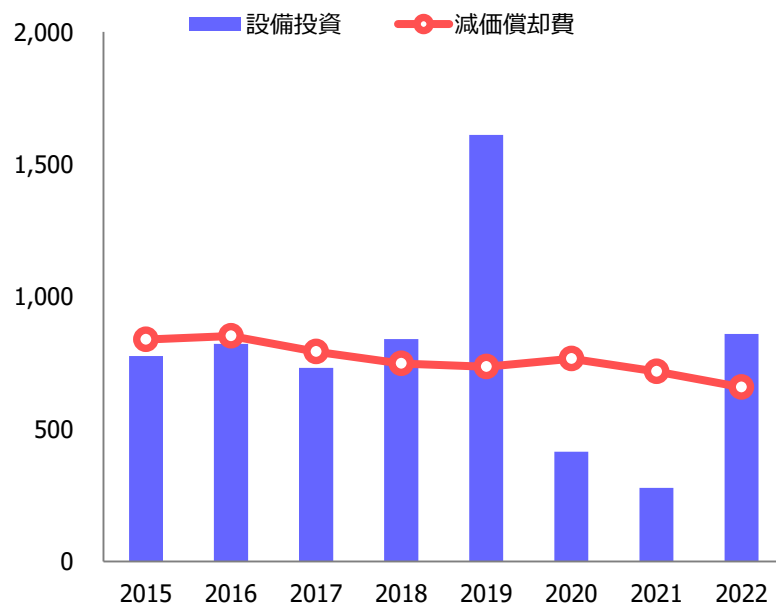
<設備投資>

2021年度は約300百万円。
2022年度は、主要空港の拡張工事、環境
貢献機材等に伴う投資を含め約900百万円
を計画。

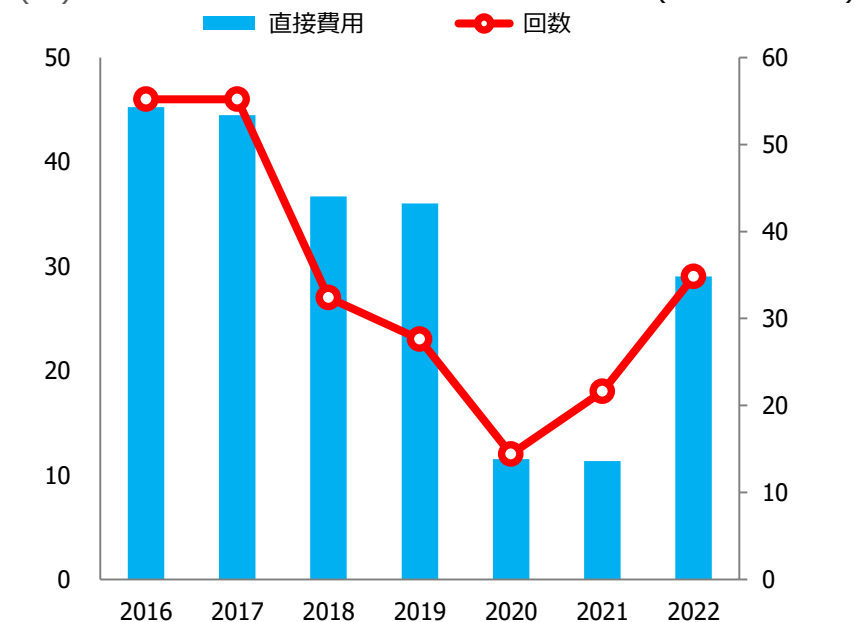
<教育訓練>

2021年度は、コロナ禍による収支状況もあり
約14百万円。
2022年度は、将来に向けた当社技術力の確
保および向上のため、約35百万円を計画。

(単位：百万円)



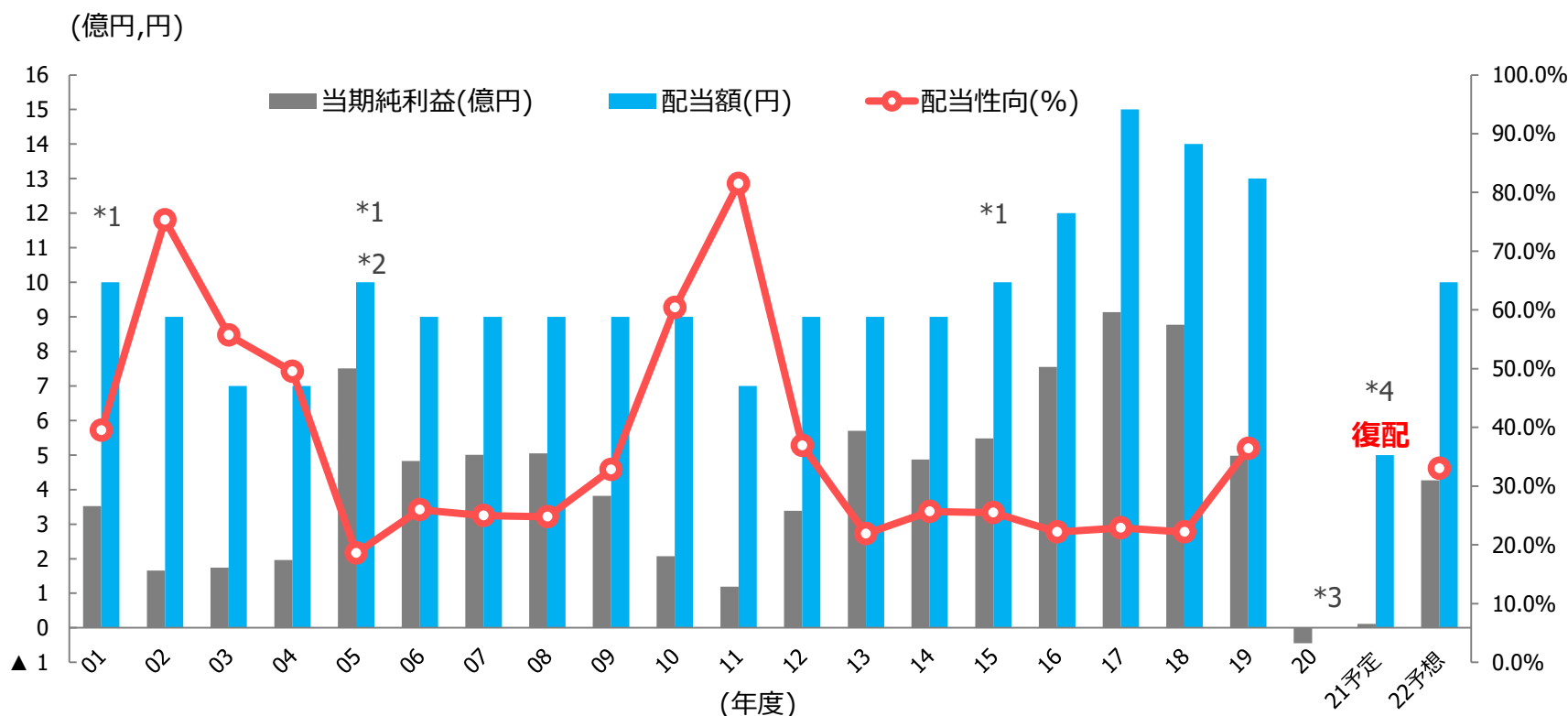
(回)



2022年度 業績計画

配当予想

- 2021年度は中間配当0円としたが、期末配当は5円の予定。
- 2022年度は新型コロナウイルス感染症による影響は引き続き不透明であるが、中間・期末5円の安定配当予測。



1. 配当額には、2001年度は上場記念(1円)、2005年度には創立40周年記念(1円)、2015年度には創立50周年記念(1円)の記念配当を含む
2. 2005年度の当期利益には、年金改訂・代行返上に伴う特別損益+320百万円を含む。2005年の当期利益は747百万円。
3. 新型コロナウイルス感染症の影響を受け業績が低迷したことにより、2021年3月期の中間配当・期末配当及び2022年3月期の中間配当については、無配といたしました。
4. 2021年度配当性向は610.6%となります。

APPENDIX

- 機械、電気・制御系の幅広い基礎知識・技能、専門資格を保有。

1. 国家資格

資格名称	保有者
電気主任技術者	39
電気工事士	384
電気工事施工管理技士	60
管工事施工管理技士	36
エネルギー管理士	23
ボイラー技士	126
高圧ガス製造保安責任者 (冷凍保安責任者)	239
危険物取扱者	369
X線作業主任者	128
消防設備士	99
建築物環境衛生管理 技術者	23
昇降機検査資格者	9
衛生管理者	43

2. 労働安全技能講習資格
特別教育受講
特殊運転免許証

資格名称	保有者
酸素欠乏・硫化水素危険作 業主任者	286
有機溶剤作業主任者	92
特定化学物質等作業主任者	46
小型移動式クレーン 運転技能	194
フォークリフト運転技能	393
高所作業車運転技能	444
玉掛技能	321
足場組立作業主任者	93
ガス溶接技能	283
アーク溶接特別教育	375
研削といし特別教育	380
大型自動車運転免許	365
けん引自動車運転免許	59

3. セキュリティ機器
メーカーライセンス

資格名称	保有者
X線検査装置	53
爆発物検査装置 (EDS)	18
金属探知器	27
危険物検知ゲート	14
爆発物検知装置 (ETD)	59
スマートレーン	5
ボディスキャナ(AIT)	16

個人平均資格取得数：約10資格*1/人

*1 2022年3月末現在

ESG経営の推進

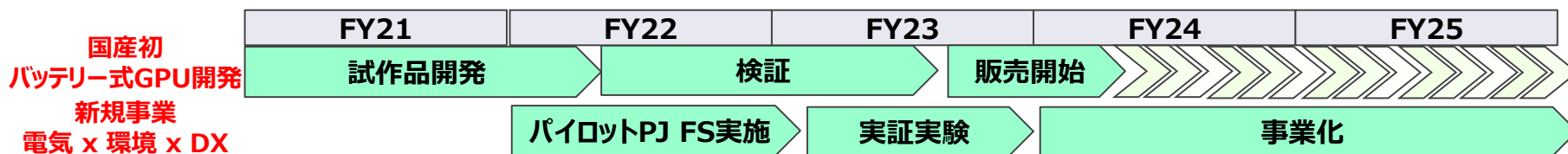
①『環境：Environment』環境社会実現に向けた目標

環境
Environment
空港の脱炭素化推進に向けた取り組み

- ◆ **地上電源設備(GPU)利用の促進と更なる展開**
GPU利用100%目標に向けた取り組み、地方空港への展開
GPUのクリーンエネルギー化(新技術導入による次世代製品の開発)
バイオ燃料化検討、国産初バッテリー式GPUの開発、再エネ・水素の利活用の検討
- ◆ **GSEのEV化に伴う基盤整備（空港の再エネ拠点に関わる取り組みの一貫）**
充電施設、再エネ等の最適マネジメント実現に向けた基盤整備

資源利用の効率化

- ◆ **省エネルギー化の推進**
改正省エネ法対応、保有の社有車のEV車両への更新
- ◆ **資源循環の推進（資源利用の効率化）**
資源類の消費量・廃棄率の削減と3Rに取り組む



【AGP環境方針】

これまで当社もGPUの利用促進等企業活動を通じ、環境社会に貢献して参りました。
 今後も脱炭素、環境負荷低減の実現に向けて更なる貢献を果たし、中長期的な企業価値の向上を図って参ります。

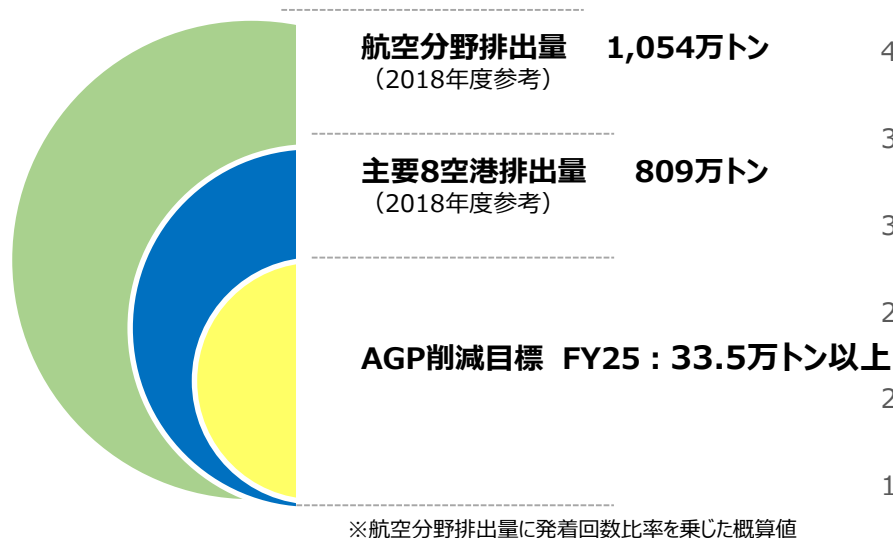
- **空港の脱炭素化推進に向けた取り組み**（GPU利用100%に向けた取り組み、新技術導入による次世代製品の開発含む、環境領域における新たな次世代型ビジネスの展開）
- **資源利用の効率化**（資源類の消費量・廃棄率の削減と3Rに取り組む）

ESG経営の推進

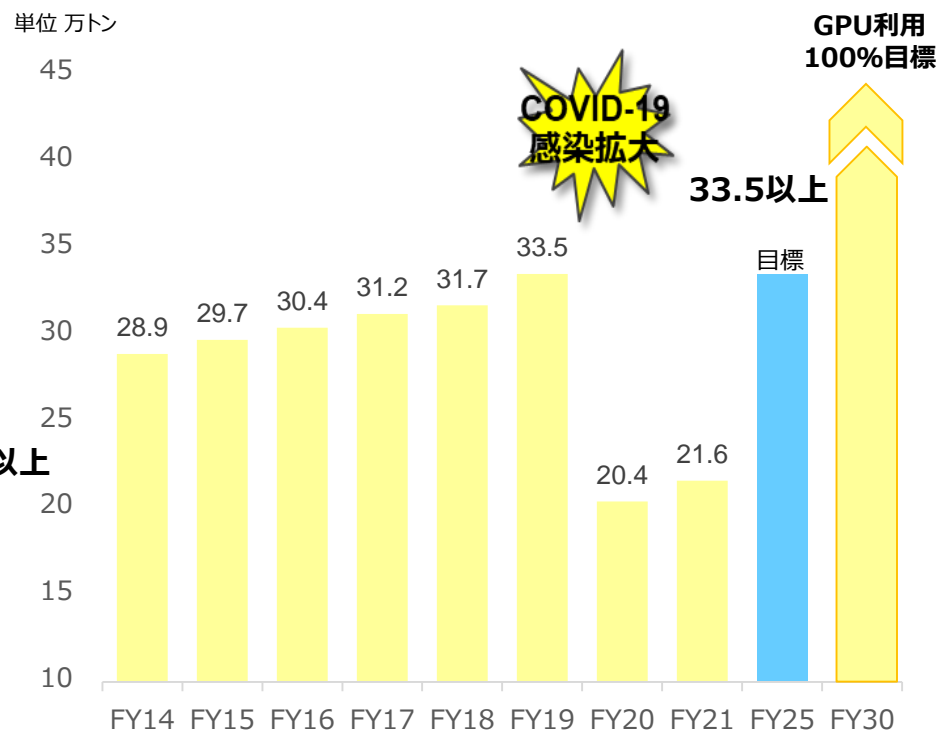
①『環境：Environment』環境社会実現に向けた目標

環境
Environment

■ 航空分野CO2排出量に対するAGP削減目標



■ GPU利用等によるCO2排出量削減目標



最終GOAL

2025年度末までに、2019年実績の33.5万トンを超えるCO2排出量削減を目指します。

2030年度末までに、GPU利用100%目標を目指し、空港における更なるCO2排出量削減に貢献します。

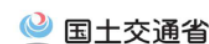
環境に対する更なる貢献

当社を取り巻く環境動向



- 当社の動力事業は、環境に優しいものとして環境社会に貢献してきているが、これを更に発展させて行くためには技術的にも一層進化させて行き、新たな中核事業として育て、政府の取り組みに積極的に参画。（直近では、令和2年3月8日に国土交通省航空局主催で開催された「空港におけるCO2削減に関する検討会（第1回）」に参加）

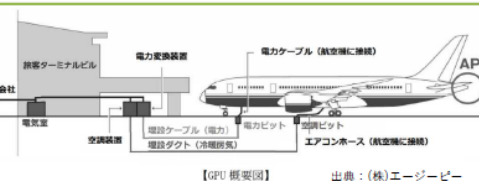
2-6. 航空機からの排出対策(GPU①)



- ▶ 航空機は駐機中、機体に搭載したAPU(補助動力装置)を航空燃料で動かして、機体に必要な電力や空調 airflow を供給するが、APUは多量のCO2を排出し、国内空港では約40万トン/年と試算。
- ▶ APUに代わり駐機中に航空機へ電力や空調 airflowなどを供給するGPU(航空機用動力設備)を利用することによりCO2の排出量を大幅に削減するとともに、エプロン駐機中における空港環境負荷（排出ガスの削減や地上騒音の低減）の低減効果もある。

GPU（航空機用動力設備）

- ・ 航空機への電力供給は、商用電力を受電し、エプロン近傍に設置した電力変換装置により航空機用電力に変換してから航空機へ供給。
- ・ 空調供給は、商用電力を受電し、冷暖房気（空調 airflow）を作り出す全電気方式のタイプと、空港会社やターミナルビルから冷水/温水の供給を受けて冷暖房気を作り出すハイブリッド方式のタイプがあり、それらの空調装置により作られた空調 airflow を航空機へ供給。



環境負荷低減効果

- ・ CO2排出量はAPUと比較し固定式・地上走行式・移動式GPUは約1/10、電気式GPUは約1/30
- ・ GPU利用により、APU利用時に比べ、年間約33.6万tのCO2排出量削減を実現※

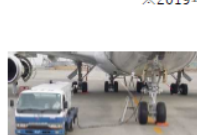
※2019年度（株）エージービー実績値



APU



固定式GPU



移動式GPU

※GPUを自走車両や牽引車両に搭載し、移動が可能。



地上走行式GPU

※GPUからエプロン上をケーブルにて供給。駐機スポット変更にも対応可能。



電気式GPU

※充電できるバッテリー式のGPU。関西国際空港にて実証実験済み

27

<https://www.mlit.go.jp/common/001390348.pdf>

国土交通省：空港におけるCO2削減に関する検討会（第1回）資料より

当資料に記載されている事業名は管理会計用。開示用に作成している連結財務諸表又は個別財務諸表においては、現時点での事業の性格、量的な重要性等を勘案し、整備保守と施設保守、セキュリティ保守、物流保守サービスをまとめてエンジニアリング事業、フードシステム販売、GSE等販売をまとめて商品販売事業として報告しています。(*1)

当資料は、弊社の現在の計画、見積り、戦略、確信に基づく見通しについての記述がありますが、これらは現在入手可能な情報から得られた弊社の判断及び仮説に基づいています。

当資料に記載されている将来の業績予想は、技術、需要、価格、経済環境の動向により変化が発生する可能性があり、将来における弊社の業績は当資料に記述された内容と大きく異なる可能性があります。従って、弊社が設定した目標は、全て実現することを保証するものではありません。

お問合せ先



株式会社エージーピー 経営企画部

電話: 03-3747-1638

FAX: 03-3747-0707

URL: <http://www.agpgroup.co.jp/>

*1 2022年度よりセグメント名称を変更しております。