



環境に関する最新的话题をピックアップしてわかりやすくご提供していきます。



SOMPO ホールディングス | Innovation for Wellbeing

損保ジャパン日本興亜アセットマネジメント

当資料は、損保ジャパン日本興亜アセットマネジメント株式会社により作成された一般的な情報提供資料であり、勧誘を目的としたものではありません。また、法令等にもとづく開示書類ではありません。当資料に記載されている各事項は、現時点または過去の実績を示したものであり、将来の成果等を保証するものではありません。当資料は弊社が信頼できると判断した各種情報に基づいて作成されておりますが、その正確性や完全性を保証するものではありません。特定の投資信託をお申込みの際には、投資信託説明書(交付目論見書)をあらかじめまたは同時にお渡しますので、必ずお受け取りの上、詳細をご確認ください。また、お申込みに関する決定は、お客さま自身でご判断下さい。



## ECOトレンド

旬の情報をお届けするコーナーです。



### ★「グローバルリスク報告書2019」が発行されました

国際機関「世界経済フォーラム」は、ダボス会議開催に先立ち、「グローバルリスク報告書2019」を発表しました。グローバルリスクとは、今後10年間に於いて、発生した場合に複数の国や産業に重大な悪影響を及ぼす可能性のある脅威であり、毎年約1,000名の有識者が評価を行っています。発生可能性の高いリスクとして、上位5項目のうち3項目が環境関連リスクとなっています。中でも「極端な異常気象」が最もリスクが高いと評価されました。発生した場合の影響度としては、昨年に引き続き「大量破壊兵器」が最もリスクが高く、次いで「気候変動緩和・適応への失敗」となっています。気候変動等が引き起こす異常気象や自然災害が、社会や経済に悪影響を及ぼす重大なリスクとして認識されています。

出典：世界経済フォーラム「The Global Risks Report 2019」

<https://www.weforum.org/reports/the-global-risks-report-2019> (アクセス日：2019年2月4日)

### ★「クリーン・オーシャン・マテリアル・アライアンス」が設立されました

海洋プラスチックごみ問題の解決へ向けて、プラスチック製品の持続可能な使用や代替素材の開発・導入、官民連携によるイノベーションの加速化が求められています。こうした背景をふまえて、経済産業省は2019年1月、業種を超えた事業者間の連携を強化するために、「クリーン・オーシャン・マテリアル・アライアンス」を設立しました。2019年1月時点で、159の団体が参加しています。今後、素材の提供側企業と利用側企業の技術・ビジネスマッチングや先行事例の情報発信、研究機関との技術交流や技術セミナーなどが推進される予定です。

出典：経済産業省「クリーン・オーシャン・マテリアル・アライアンス」が設立されました

<http://www.meti.go.jp/press/2018/01/20190118007/20190118007.html> (アクセス日：2019年2月4日)

本資料は情報の提供のみを目的としたものであり、投資勧誘を目的として作成したものではありません。本資料を勧誘等に使用したり、本資料の全部または一部を当社に無断で複製もしくは配布したりすることはできませんのでご注意ください。



# ECOインフォメーション

## 「ダブル連結トラック」とCO<sub>2</sub>排出量

### 「ダブル連結トラック」の本格導入

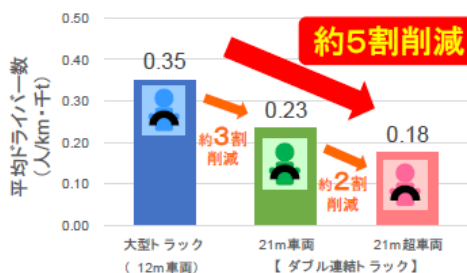
「ダブル連結トラック」は、1台で通常的大型トラック2台分の輸送が可能なトラックです。国土交通省は、2016年10月より、実証実験を進めてきました。この実験により省人化の効果や走行の安全性等が確認されたことから、特殊車両通行の許可基準を緩和し、2018年1月29日より、新東名高速道路を中心に「ダブル連結トラック」の本格導入がスタートしました。



### CO<sub>2</sub>排出量の削減効果

実証実験の結果、「ダブル連結トラック」は、通常的大型トラックと比べて、ドライバー数が約5割の削減となりました。また、一度の輸送量の増加により、千t・kmあたりのCO<sub>2</sub>排出量は約4割削減しました。今後、「ダブル連結トラック」の普及により、輸送におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減が期待されます。

■省人化(千t・km当たりの必要ドライバー数)



■CO<sub>2</sub>削減効果(千t・km当たりの排出量)



また、先行車と自車の車間距離を自動で一定に保つシステムを活用した、トラック隊列走行の実証実験なども進められています。燃費を改善し、省エネルギー効果が見込まれているほか、後続車を無人で走行させることで、省人化の効果が期待されています。

出典：国土交通省、プレスリリース <http://www.mlit.go.jp/common/001270974.pdf> (アクセス日：2019年2月7日)  
国土交通省、プレスリリース <http://www.mlit.go.jp/common/001217237.pdf> (アクセス日：2019年2月7日)

本資料は情報の提供のみを目的としたものであり、投資勧誘を目的として作成したものではありません。本資料を勧誘等に使用したり、本資料の全部または一部を当社に無断で複製もしくは配布したりすることはできませんのでご注意願います。



## COP24の結果について

COP24（国連気候変動枠組条約第24回締約国会議）が、2018年12月2日から15日にポーランド・カトヴィツェで開催されました。締約国約200カ国が参加し、気候変動に関する一連の会合が開催されました。同会議の結果の概要についてご紹介します。

### パリ協定実施指針の採択

2015年に採択された「パリ協定」では、世界の平均気温の上昇を産業革命以前と比較して2℃を下回る水準に抑えることを目指しています。同協定の2020年以降の本格運用に向けて、「実施指針(ガイドライン)」が定められました。

### 途上国への資金的支援（気候資金）

2009年のCOP15において、先進国から途上国への資金的支援として、2020年までに年間1000億ドル（総額）を達成する、という目標が設定されました。

この目標に対して、2013年から2017年の支援実績が示され、目標が達成される見込みであることが確認されました。

また、2025年以降の長期目標の設定について、2020年から交渉を開始することが決定されました。

### タラノア対話「政治フェーズ」の実施

タラノアとは、フィジーの言葉で、「包摂的、参加型、透明な対話プロセス」を意味し、「タラノア対話」は、パリ協定の長期目標達成に向け、世界全体の温室効果ガス排出削減の取組状況を確認し、取組意欲の向上を目指すものです。タラノア対話は「準備フェーズ」と「政治フェーズ」の二つの段階で構成されており、2018年1月から、「準備フェーズ」として、締約国や非国家主体などのあらゆる主体から、タラノア対話のWebサイトに様々な情報が集められました。

「準備フェーズ」で集められた情報を踏まえ、COP24では、「政治フェーズ」として、各国の経験やビジョンを共有するラウンドテーブルが開催されました。また、COP23・24両議長による共同声明として「タラノア行動宣言」が出されました。同宣言は、パリ協定の目標を達成しなければならないこと、などのメッセージを示した上で、締約国や民間部門、市民社会などの様々なステークホルダーに対し、行動を呼びかけるものとなっています。

出典：環境省 国連気候変動枠組条約第24回締約国会議（COP24）、京都議定書第14回締約国会合（CMP14）及びパリ協定第1回締約国会合第3部（CMA1-3）の結果について <https://www.env.go.jp/press/106279.html>

環境省 COP24の結果について [https://www.env.go.jp/council/06earth/cp05\\_mat04.pdf](https://www.env.go.jp/council/06earth/cp05_mat04.pdf)

国立環境研究所 COP24（気候変動枠組条約第24回締約国会議）では何が決まった？

[http://www.nies.go.jp/social/topics\\_cop24.html](http://www.nies.go.jp/social/topics_cop24.html)

UNFCCC Talanoa Call for Action

<https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Talanoa%20Call%20for%20Action.pdf>

（アクセス日：2019年2月18日）

#### 実施指針(ガイドライン)の主な内容

緩和（パリ協定4条に関する事項）：  
2020年以降の削減目標の情報や達成評価の算定方法

適応（7条）：  
適応報告書の策定、適応報告書への記載事項

資金（9条）：  
気候資金支援の見通しや実績に関する報告方法

透明性枠組み（13条）：  
各国の温室効果ガス排出量、削減目標の進捗・達成状況等の報告制度

グローバル・ストックテイク（14条）：  
世界全体としての進捗状況評価のために実施する、5年毎の定期的な検討の実施手法



## 気になるECOワード

(出所：各種資料をもとに SOMPOリスクマネジメント作成)

### グリーン物流

グリーン物流とは、トラックの輸送を、二酸化炭素排出量のより少ない鉄道や船に変更する「モーダルシフト」や、天然ガス車・ハイブリッド車などの環境に優しい車(低公害車)の利用、他社との共同物流の実施によるトラックの積載効率の改善などの、環境にやさしい物流の取り組みのことです。

経済産業省や国土交通省などは、荷主事業者と物流事業者の連携を推進し、グリーン物流の取り組みを拡大するため、「グリーン物流パートナーシップ会議」を2004年に設立しており、現在は3,000を超える企業や団体が会員となっています。同会議では、グリーン物流の啓発や優良事例の表彰・普及広報の推進などが行われています。

### Climate Action 100+

Climate Action 100+は、温室効果ガスを排出する世界の大企業に対して、気候変動への対応を推進するために発足した、機関投資家の世界的なイニシアティブです。2017年12月に発足し、現在300超の機関投資家が同イニシアティブに署名しています。その運用資産額の合計は32兆ドルにのぼります。同イニシアティブに署名する機関投資家は、温室効果ガス排出量の抑制や気候関連の財務情報の開示などについて、グローバルな環境問題の解決に大きな影響力のある企業と、エンゲージメント(目的を持った対話)を行うことが求められます。2018年10月には、年金積立金管理運用独立行政法人(GPIF)が同イニシアティブに署名しました。

### クライメトリクス

クライメトリクスは、投資信託等のファンドを対象とした、気候変動に関する格付け評価です。国際環境NGOのCDPなどにより評価が行われています。ファンドの評価は、1)資産運用会社の評価、2)ファンドの投資方針、3)保有ポートフォリオの3つの観点で行われ、最終的に各ファンドには1～5の格付け評価が付与されます(5が最高評価)。格付け評価が高いほど、気候関連のリスクや機会に対するパフォーマンスが高いファンドであることを意味しています。

2007年に欧州のファンドを対象に、初めて同評価が実施され、日本のファンドは、今年1月に初めて格付け評価結果が公表されました。評価の結果、CDPは、日本株に投資しているファンドが欧州のファンドに比べて格付け評価が高かったことを報告しています。この要因として、組み入れ銘柄である日本企業が、気候変動のリスクと機会のマネジメントに優れていることなどを挙げています。

ぶなの森ニュース

2019年3月号

損保ジャパン日本興亜アセットマネジメント株式会社

問合先 TEL 0120-69-5432

(クライアントサービス第二部)

ホームページアドレス: <https://www.sjnk-am.co.jp/>



<当ファンドの主なリスクと留意点>

《基準価額の変動要因》

当ファンドの基準価額は、組入れられる有価証券等の値動き等による影響を受けますが、これらの運用による損益はすべて投資者の皆様へ帰属いたします。したがって、投資者の皆様の投資元本は保証されているものではなく、基準価額の下落により、損失を被り、投資元本を割り込むことがあります。また、投資信託は預貯金とは異なります。

当ファンドの主なリスクは以下のとおりです。

※基準価額の変動要因は、以下に限定されるものではありません。

■価格変動リスク

株式の価格は、国内外の政治・経済情勢、市況等の影響を受けて変動します。組入れている株式の価格の下落は、ファンドの基準価額が下落する要因となります。

■信用リスク

株式の価格は、発行体の財務状態、経営、業績等の悪化及びそれらに関する外部評価の悪化等により下落することがあります。組入れている株式の価格の下落は、ファンドの基準価額が下落する要因となります。また発行体の倒産や債務不履行等の場合は、株式の価値がなくなることもあり、ファンドの基準価額が大きく下落する場合があります。

■流動性リスク

国内外の政治・経済情勢の急変、天災地変、発行体の財務状態の悪化等により、有価証券等の取引量が減少することがあります。この場合、ファンドにとって最適な時期や価格で、有価証券等を売買できないことがあり、ファンドの基準価額が下落する要因となります。また、取引量の著しい減少や取引停止の場合には、有価証券等の売買ができなかったり、想定外に不利な価格での売買となり、ファンドの基準価額が大きく下落する場合があります。

《その他の留意点》

- ◆クーリングオフ制度（金融商品取引法第37条の6）の適用はありません。
- ◆収益分配金は、預貯金の利息とは異なり、投資信託の純資産から支払われますので、収益分配金が支払われると、その金額相当分、基準価額は下がります。収益分配金は、計算期間中に発生した収益（経費控除後の配当等収益および評価益を含む売買益）を超えて支払われる場合があります。その場合、当期決算日の基準価額は前期決算日と比べて下落することになります。また、収益分配金の水準は、必ずしも計算期間におけるファンドの収益率を示すものではありません。投資者のファンドの購入価額によっては、収益分配金の一部又は全部が、実質的には元本の一部払戻しに相当する場合があります。ファンド購入後の運用状況により、収益分配金額より基準価額の値上がりの方が小さかった場合も同様です。
- ◆ファンドとベンチマークは組入銘柄が異なることがあり、ファンドの運用成績はベンチマークを下回る場合があります。

くわしくは、投資信託説明書（交付目論見書）にてご確認ください

<お客さまにご負担いただく手数料等について>

くわしくは、投資信託説明書（交付目論見書）にてご確認ください

損保ジャパン・グリーン・オープン（愛称：ぶなの森）への投資にともなう主な費用は、以下のとおりです。費用の詳細については、投資信託説明書（交付目論見書）等をご覧ください。

■ **購入時手数料**

購入価額に**3.24%（税抜3.0%）**を上限として販売会社が定めた手数料率を乗じた額です。  
※詳細につきましては、販売会社までお問い合わせください。

■ **信託財産留保額**

換金請求受付日の基準価額に**0.3%**を乗じた額です。

■ **運用管理費用（信託報酬）**

ファンドの日々の純資産総額に対して**年率1.62%（税抜1.50%）**を乗じた額です。  
運用管理費用（信託報酬）は、毎日計上され、毎計算期間の最初の6ヵ月終了日および毎計算期末または信託終了のときに、ファンドから支払われます。

■ **その他の費用・手数料**

以下の費用・手数料等が、ファンドから支払われます。

◆ **監査費用**

ファンドの日々の純資産総額に定率（年0.00324%（税抜0.0030%））を乗じた額とし、実際の費用額（年間27万円（税抜25万円））を上限とします。なお、上限額は変動する可能性があります。

◆ **その他の費用※**

売買委託手数料、外国における資産の保管等に要する費用、信託財産に関する租税等

※「その他の費用」については、運用状況等により変動するものであり、事前に料率、上限額等を表示することができません。

※ 当該手数料等の合計額については、投資者の皆様がファンドを保有される期間、売買金額等に応じて異なりますので、表示することができません。



SOMPO ホールディングス | Innovation for Wellbeing

損保ジャパン日本興亜アセットマネジメント

損保ジャパン日本興亜アセットマネジメント株式会社  
金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第351号  
加入協会/一般社団法人投資信託協会  
一般社団法人日本投資顧問業協会

当資料は損保ジャパン日本興亜アセットマネジメント株式会社（以下、弊社）により作成された一般的な情報提供資料であり、法令に基づく開示書類ではありません。投資信託は金融機関の預金と異なりリスクを含む商品であり、運用実績は市場環境等により変動します。したがって、元本、分配金の保証はありません。信託財産に生じた利益および損失は、すべて受益者に帰属します。投資信託は、預金や保険契約と異なり、預金保険・保険契約者保護機構の保護の対象ではありません。証券会社以外の登録金融機関でご購入いただいた投資信託は、投資者保護基金の保護の対象ではありません。当資料は弊社が信頼できると判断した各種情報に基づいて作成されておりますが、その正確性や完全性を保証するものではありません。当資料に記載された意見等は予告なしに変更する場合があります。また、将来の市場環境の変動等により、当該運用方針が変更される場合があります。投資信託の設定・運用は委託会社が行います。お申込みの際には、投資信託説明書（交付目論見書）をあらかじめまたは同時にお渡ししますので、詳細をご確認の上、お客さま自身でご判断下さい。なお、お客さまへの投資信託説明書（交付目論見書）の提供は、販売会社において行います。