



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アセットマネジメント

安心・安全・健康のテーマパーク

当資料は、SOMPO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。



ECOTレンド

旬の情報をお届けするコーナーです。



★環境デュー・ディリジェンスに関するハンドブックの公表

環境省は、「バリューチェーンにおける環境デュー・ディリジェンス入門～環境マネジメントシステム(EMS)を活用した環境デュー・ディリジェンス(DD)の実践～」を作成しました。欧州を中心にDDプロセスの情報開示や実施を法規制化する動きが進んでおり、その対象が人権にとどまらず環境課題にも広がっています。EMSの導入が多い日本企業において、OECD(経済開発協力機構)のガイダンスが求めるDDプロセスについて、EMSを発展させ、企業のリスクマネジメントとの関係を整理した、本ハンドブックの発行が企業の環境DDの取組支援に繋がることが期待されています。

出典：環境省、環境デュー・ディリジェンスに関するハンドブックの公表について

https://www.env.go.jp/press/press_01571.html (アクセス日：2023年5月19日)

★「パリ協定6条実施パートナーシップセンター」の立ち上げ

パリ協定では、すべての国が自国の温室効果ガスの排出削減目標等を定めることが規定されており、パリ協定6条には、世界の温室効果ガスの排出削減を効率的に進めるため、排出を減らした量を国際的に移転する市場メカニズムが定められています。パリ協定6条の実施により、脱炭素市場や民間投資が活性化され、世界全体の温室効果ガス削減が加速される一方、各国の体制整備や知見の共有等が課題とされています。このため、環境省では、COP27において、パリ協定6条の支援となる「パリ協定6条実施パートナーシップ」を立ち上げ、本年4月に事務局となる「パリ協定6条実施パートナーシップセンター」を立ち上げました。6条ルールの理解促進や研修の実施等の活動を推進し、世界の温室効果ガスのさらなる削減に貢献していくとしています。

出典：環境省、「パリ協定6条実施パートナーシップセンター」を立ち上げました

https://www.env.go.jp/press/press_01506.html (アクセス日：2023年5月19日)



トランジション・ファイナンスに関する 自動車分野のロードマップ

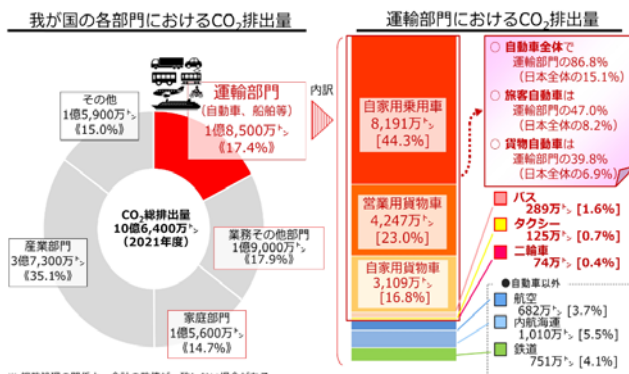
2023年3月、経済産業省はトランジション・ファイナンスの推進を目指し、自動車分野における脱炭素への移行に向けた技術ロードマップを策定し、公表しました。2050年カーボンニュートラルの実現に向け、CO2排出削減が困難な産業が着実に脱炭素化に向かうための移行（トランジション）の取り組みが重要との位置づけから、日本全体のCO2排出の約15%を占める自動車分野のネットゼロへ向けた移行が不可欠としています。

自動車分野におけるロードマップの主な特徴

自動車分野については、自動車製造等の事業活動に伴う直接・間接排出（Scope1、2）よりも、事業活動に関係する他者の排出

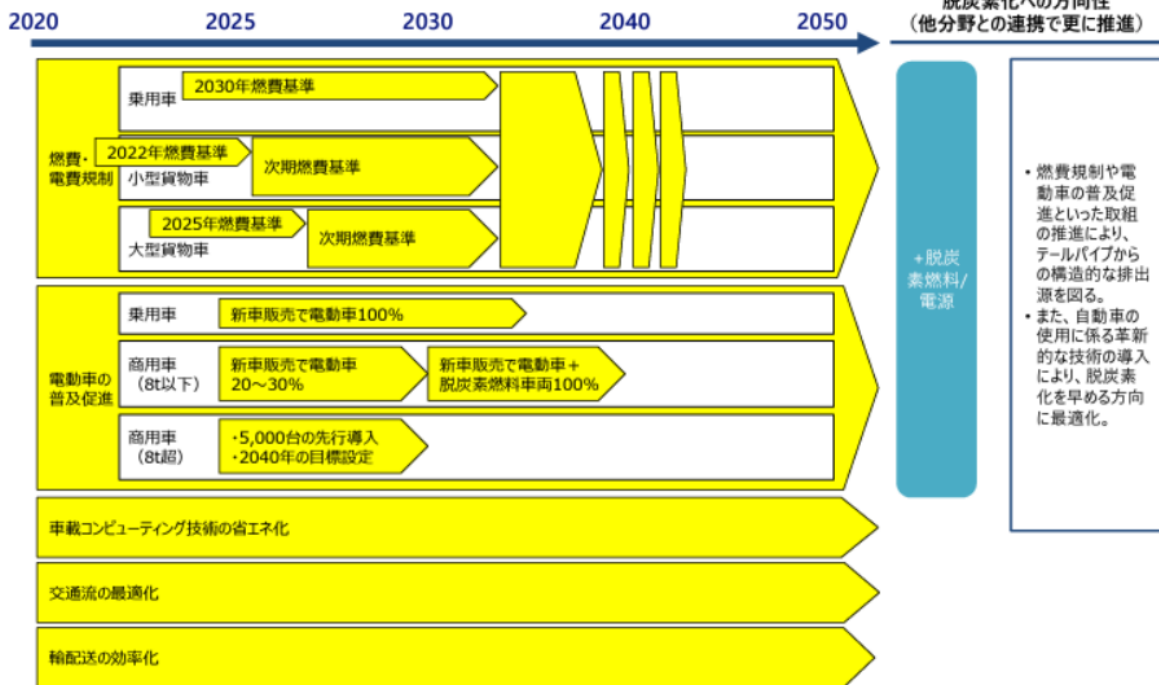
（Scope3）、具体的には自動車ユーザーによる車両走行時の排出の割合が突出して多いことが特徴であり、ロードマップでは、製品製造やエネルギー源製造・供給における排出削減のみならず、自動車の使い方に変化をもたらす対策を含めて紹介しています。

運輸部門における二酸化炭素排出量



※ 確数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2021年度）確報版」より国土省環境政策課作成。
※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

<「使用」における技術ロードマップ>



出典：経済産業省、「脱炭素化への移行に向け、トランジション・ファイナンスに関する自動車分野におけるロードマップを取りまとめました」
<https://www.meti.go.jp/press/2022/03/20230330005/20230330005.html>（アクセス日：2023年5月17日）
国土交通省、「運輸部門における二酸化炭素排出量」
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html（アクセス日：2023年5月17日）



生物多様性国家戦略2023-2030 ～ネイチャーポジティブ実現に向けたロードマップ～

生物多様性国家戦略とは

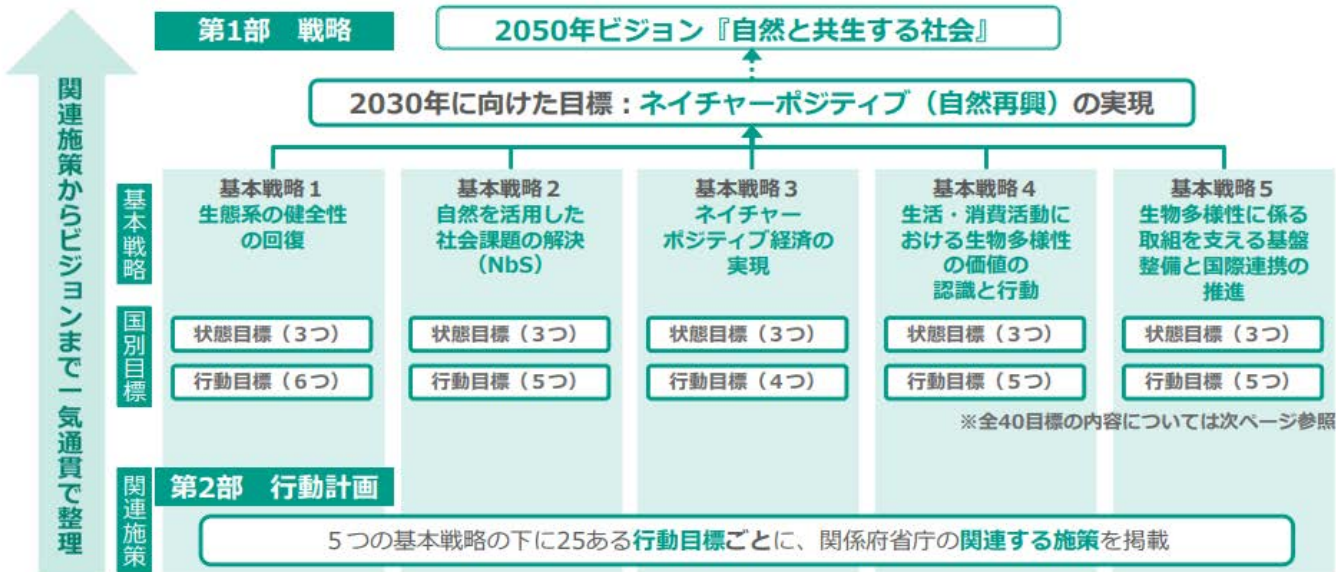
生物多様性と気候変動への世界的な取り組みは1992年開催の国連環境開発会議（地球サミット）に合わせて採択された「生物多様性条約」「国連気候変動枠組条約」のもとで進められており、生物多様性国家戦略は、この「生物多様性条約」に基づいて締結国が策定する戦略です。日本では、「生物多様性条約」と日本の「生物多様性基本法」に基づく、生物多様性の保全と持続可能な利用に関する国の基本的な計画としても位置づけられており、1995年に最初の戦略が策定され、これまでに5回の見直しが行われています。

「生物多様性国家戦略2023-2030」の概要

2022年12月開催の生物多様性条約 第15回締約国会議（COP15）において、生物多様性についての2030年までの世界目標「昆明・モントリオール生物多様性枠組」が採択され、「生物多様性条約」の締結国には、同枠組の達成に向けた国家戦略の策定・改定が求められました。

日本政府は、2023年3月31日に第6次戦略となる「生物多様性国家戦略2023-2030」を決定しました。長期目標である2050年ビジョン「自然と共生する社会」の達成に向けて、自然を回復軌道に乗せるために生物多様性の損失を止めて反転させる「ネイチャーポジティブ（自然再興）」を2030年の目標に掲げ、その実現のためのロードマップとして策定し、自然資本を守り活用するための行動を全ての国民と実行していくための戦略と行動計画を示しています。

具体的には、取り組みの柱である5つの「基本戦略」ごとに、達成すべき「状態目標」と実施すべき「行動目標」を設定し、さらに、行動目標ごとに「具体的施策」を整理して、進捗を評価する指標や数値目標を設定しています。



出典：環境省、「生物多様性国家戦略2023-2030の概要」

<https://www.env.go.jp/content/000124382.pdf> (アクセス日：2023年5月23日)

環境省、「生物多様性国家戦略2023-2030～ネイチャーポジティブ実現に向けたロードマップ～」

<https://www.env.go.jp/content/000124381.pdf> (アクセス日：2023年5月23日)



気候変動関連技術(Climature Tech)

「気候変動関連技術 (Climate Tech)」とは、温室効果ガス排出量の削減や気候変動による悪影響への適応に貢献する技術であり、エネルギー貯蔵や食料システム等、さまざまな分野があります。気候変動問題の解決には、Climate Techへの投資を促進し、その技術が持つポジティブな環境インパクトを評価・管理して拡大していく「インパクトファイナンス」の取り組みが有効と考えられています。特にClimate Techのスタートアップ (ベンチャー企業等) に対する評価において、その技術の潜在市場価値評価につながる可能性があり、国際的にも議論が進んでいます。環境省では、Climate Techへの投資促進に貢献することを目的として、投資を行う際に環境インパクトを評価するフレームワークの構築に向け、検討会を設置して議論を進めています。

J-クレジット制度

「J-クレジット制度」とは、CO₂等の温室効果ガスについて、省エネルギー設備導入や再生可能エネルギー利用による排出削減量や適切な森林管理による吸収量を「クレジット」として国が認証する制度です。クレジット創出者は排出削減量・吸収量を売却し、クレジット購入者はその活動を資金面で支援できるため、CO₂等の排出削減・吸収活動が社会全体で推進されていくことが期待できます。2023年3月末までに889万t-CO₂分のクレジットが認証されていますが、その大半を占める省エネ・再エネ等の排出削減系のクレジットについては同一設備・事業では永続的な取り組みが難しい一方、森林管理による吸収系のクレジットについては同じ森林でも適切な施業管理によって繰り返しクレジットを創出できることから、CO₂排出削減の持続的な取り組みにおいて重要といわれています。

合成燃料

「合成燃料」とはCO₂と水素を合成して製造される燃料であり、再生可能エネルギー由来の水素を用いた場合は「e-fuel」とも呼ばれ、ライフサイクル上で大気中のCO₂を増やさないカーボンニュートラルな燃料といわれています。現在、石油・石炭等の化石燃料からCO₂を排出しない水素やアンモニアへと置き換える動きが強まっていますが、「合成燃料」は水素やアンモニアと比べて、既存の発電設備を利用でき、またエネルギー密度が高いため飛行機等の長距離輸送にも活用できるというメリットがあります。一方で、商用化に向けた一貫製造プロセスが未確立で製造コストが高い点が課題ですが、日本政府の「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」では、2030年までに高効率かつ大規模な製造技術を確立して導入拡大・コスト低減を行い、2040年までに自立商用化し、2050年にガソリン以下のコストを実現することを目指しており、官民連携による製造技術の研究開発が進められています。

ぶなの森ニュース 2023年6月号

SOMPOアセットマネジメント株式会社

問合先 TEL 0120-69-5432 (リテール営業部)

ホームページアドレス: <https://www.sompo-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に帰属いたします。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。
- ◆ 大量の解約が発生し短期間で解約資金を手当てする必要がある場合や主たる取引市場において市場環境が急変した場合等に、一時的に組入資産の流動性が低下し、市場実勢から期待できる価格で取引できないリスク、取引量が限られてしまうリスクがあります。これにより、ファンドの基準価額にマイナスの影響を及ぼす可能性や、換金の申込の受付が中止となる可能性、換金代金のお支払が遅延する可能性があります。
- ◆ 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がか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。

<お客さまにご負担いただく手数料等について>

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。

《投資者が直接的に負担する費用》

■ 購入時手数料

購入価額に**3.3%（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。

《投資者が信託財産で間接的に負担する費用》

■ 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1.65%（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、ファンドの基準価額に反映されます。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
- ・ 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

※ 上記の費用・手数料については、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。

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



SOMPOアセットマネジメント

安心・安全・健康のテーマパーク

SOMPO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SOMPO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。