

MAKE A CHANGE



特集 海運業界のESG



創刊あいさつ

ESGに資する製品、サービスに関わる定義も随分と変化してきました。

従来、相対的に環境負荷が小さいとされていたLNGやハイブリッドエンジンは、必ずしもクリーンとは言えなくなり、資源の有効活用として注目された廃プラスチックの焼却処分も、CO₂排出を伴うため環境負荷の点で問題ありとみられるようになりました。欧州では社会の持続可能性に資する企業活動かどうか、EUタクソミーとして詳細に定義づけられています。2050年カーボンニュートラルを目指すためには高いハードル設定が必要で、環境技術の進展による設備投資は新たな経済成長のエンジンとして注目される場所でもあります。一方で、社会的、経済的に大きな混乱を引き起こすことなく目標を実現する姿勢もまた重要と考えます。

サステナビリティ ニュースレター「MAKE A CHANGE」では、ESGに関する動向をタイムリーにお届けしてまいります。

責任投資オフィサー
坂口 淳一



目次

特集

海運業界のESG 2

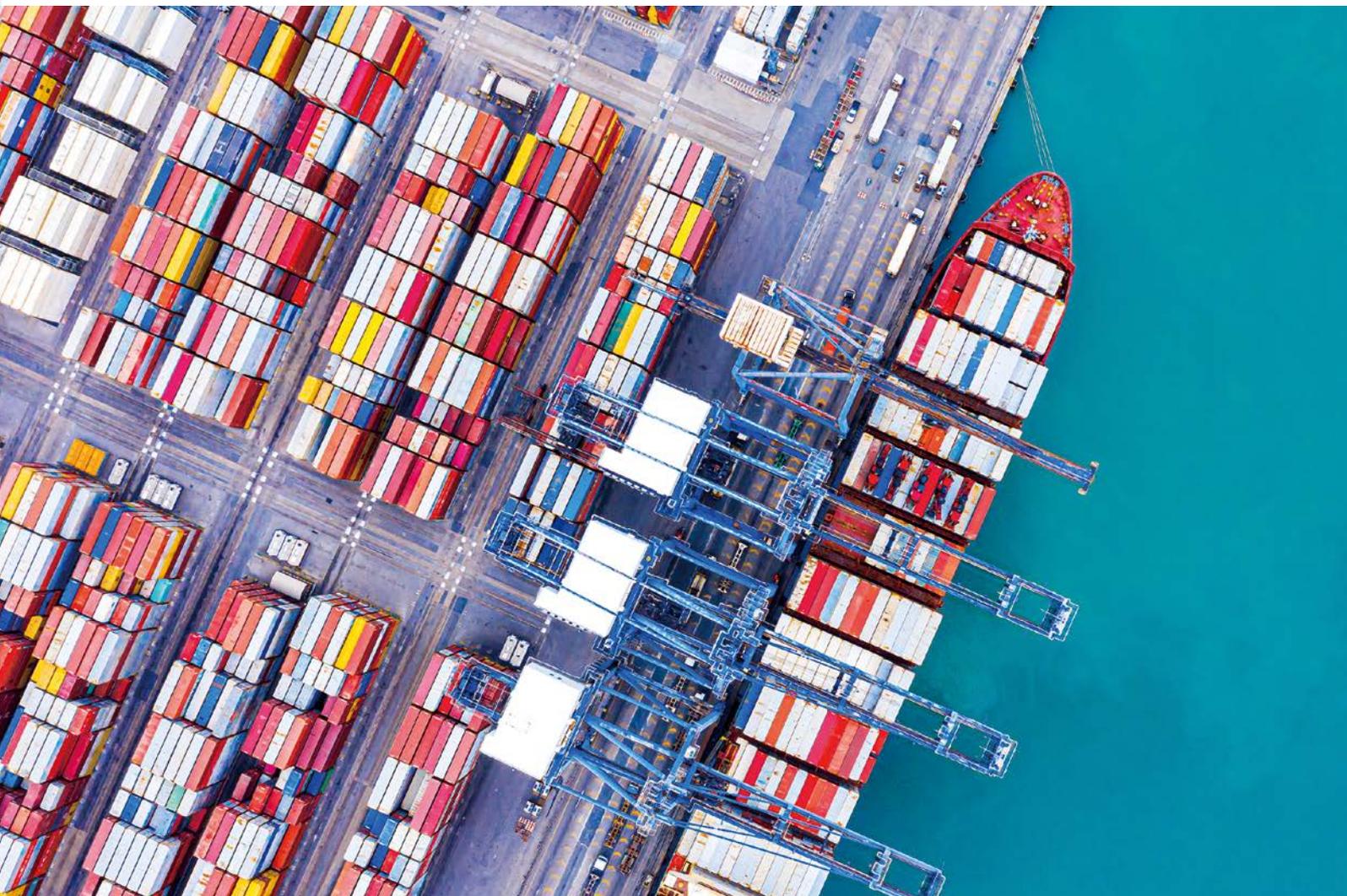
投資環境の見通し

テーパリング+供給制約 7

当社のサステナビリティの取り組み 10

特 集

海運業界のESG



サステナビリティに対する意識の高まり、主要各国・地域による脱炭素の目標設定や業界の取り組み等を受けて、さまざまな分野・業界でサステナビリティに貢献するための取り組みが加速しています。

本レポートでは、当社のアナリストの分析も交えて、そういった取り組みを紹介します。

第一回目の今回は、海運業界の環境問題に対する取り組みについてです。

運用業務部
投資情報グループ ヘッド
渡辺 英茂



海運業界のESGトピック

海運業を取り巻く環境

海運業は国内外の物流の重要な担い手として欠かすことのできない存在です。積み荷には一般的な貨物から、原油・LNGなどのエネルギー、鉄鉱石などの資源、穀物などの食糧等、さまざまな物資があり、これらを比較的lowコストで大量に運搬できるため、物流手段として経済的なメリットが大きいことが特徴です。

一方、環境面を考えると、運航の動力源には主に内燃機関が使用され、通常、CO₂や大気汚染物質の排出を伴います。また運航中に、いったん事故や災害が生じると、積み荷や船体の損害・損傷のみならず、燃料油の流出による海洋汚染、船体損壊・座礁による環

境汚染や航路妨害など、多大な悪影響を及ぼします。

このため、海運業は環境関連の規制強化や各種施策の策定に自主的に取り組んできた歴史的経緯があります。主な取り組みには、大気汚染防止、海洋環境保全、温暖化防止があります。昨今の環境問題に対する世界的な意識の高まりもあり、海運業は図表1の通り取り組みを加速させています。これらの規制・条約等は主に、国際海事機関(IMO)によって全世界で統一したルールを運用する視点で作成されています。このうち足元で特に注目が集まっているのが、温暖化防止を目的とするCO₂を主体とした温室効果ガス(GHG)についての規制です。

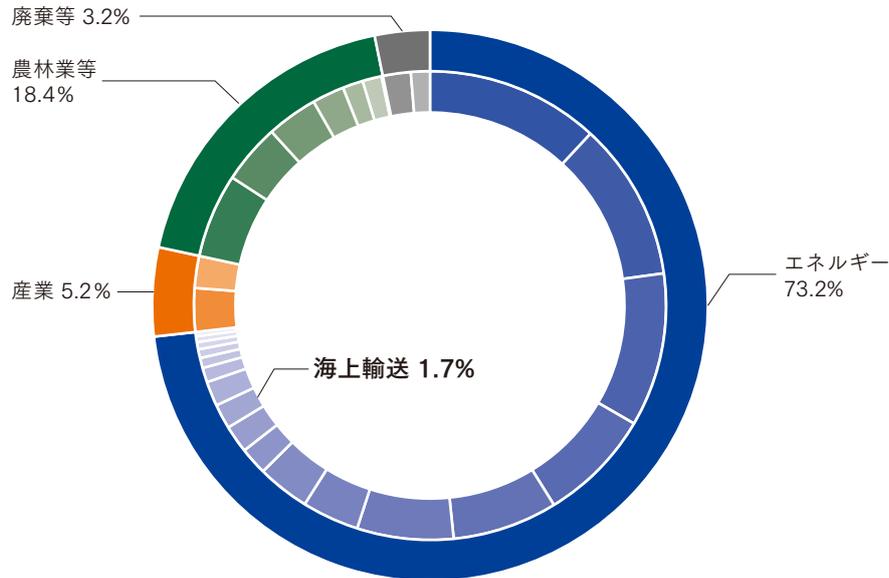
Our World in Dataによると、2016年に排出されたグローバルベースのGHGは494億トンで、このうち船舶

●図表1 海運業界の環境問題に対する取り組み

項目	規制、条約	内容
大気汚染防止	SOx規制	排ガス中に含まれるSOx発生を抑制するための、燃料油に含まれる硫黄分含有率に関する規制。低硫黄燃料油の使用や排ガス脱硫装置の装着等の対応が求められている。
	NOx規制	排ガス中に含まれるNOx発生を抑制するための、エンジン定格回転数に応じた排出量に関する段階的な規制。
海洋環境保全	バラスト水管理条約	海洋環境に影響を及ぼす水生生物の移動を防止するための条約。出発地で搭載したバラスト水を到着地等で排出する際に、到着地には生息していなかった水生生物が吐き出されて生態系に影響を与えることを防止するため、バラスト水の浄化装置搭載を義務付け。
	シップサイクル条約	船をスクラップにする際の、労働災害・環境汚染を抑制する条約。
	船体二重化	万一の事故、災害に備えて、油汚染防止のため船底を二重化することを求める規制。
温暖化防止	SEEMP(船舶エネルギー効率管理計画書)	船からのCO ₂ 排出削減を目的に、全船舶にSEEMPの保持を義務付ける規制。航海中はこの計画に則って運航し、航海後のレビューが求められる。
	DCS(燃料消費実績報告制度)	燃料消費量等の運航データを収集し、報告を求める制度。

(出所)各種報道・資料等を基に三井住友DSアセットマネジメント作成

●図表2 世界の産業別温暖化ガス排出(2016年)



(出所)Our World in Dataを基に三井住友DSアセットマネジメント作成

由来の排出量は8億トン強、全体の1.7%を占めると推定されています。グローバルではIMOを中心に排出量削減に取り組んでいますが、日本でも、産学官公連携による「国際海運GHGゼロエミッション」プロジェクトが立ち上がり、2020年3月にはゼロエミッションに向けたロードマップが策定されました。さらに2028年までに

GHGを排出しない究極のエコシップ「ゼロエミッション船」の商業運航を開始することが目標に掲げられています(国土交通省ホームページより)。海運業における排出量削減がGHG排出量ネットゼロ達成に大きく寄与することが期待されます(図表2)。

海運業界のGHG削減戦略

**2050年までに
GHG排出ゼロを目指す**

2018年4月に開催されたIMOの第72回海洋環境保護委員会(MEPC72)で、GHG削減戦略が採択されました。この戦略は、単一セクターとして今世紀中の

GHG排出ゼロを目指すことを世界で初めてコミットする内容となりました。省エネ技術の更なる促進、経済的インセンティブ手法の導入、新たな燃料の使用などを通じ、①2030年までに国際海運全体の燃費効率を40%改善し(2008年対比)、②2050年までにGHG排出量を半減させ(同)、③最終的には今世紀中のGHG排出ゼ

口を目指す数値目標が掲げられました。同戦略では、短期・中期・長期の3つの時間軸ごとにGHG削減策を打ち出しています(図表3)。

目途がついた短期対策、日本の大手海運会社への影響は軽微

2018年にGHG削減戦略が採択された時点ではまだ削減の具体的手法は明確ではありませんでしたが、その後の議論などを踏まえ、2023年までの短期対策に係る方針は明確になりました。短期対策を徹底できれば、①の2030年削減目標は達成可能と考えられます。

図表4に記載した3つの短期対策の日系大手海運3社(郵船、商船三井、川崎汽船)への影響は軽微とみられています。日系大手の運航船舶の平均船齢は7~8年が最も多く、過度に古い船舶は少なくなっています。これは、一定の船舶更新をこれまで行ってきたためです。一方、高齢船の割合が大きいとみられる海外海運会社への影響は相対的に大きいとみられ、エネルギー効率設計指標(EEDI)規制導入が近づくにつれて、エンジンにリミッターを付けるなどの対応を余儀なくされ

る見込みです。環境性能の劣る老齢船の退出圧力も強まりそうで、スクラップによる需給引き締め効果が期待できそうです。

中長期の対策は今後、日本はLNGを移行ステップとして活用

中期対策の具体的な内容は2023年以降に決まる見通しであり、現段階で詳細な内容は不明です。ただし、従来の規制強化だけでは2050年目標の達成は難しいといえ、CO₂を排出しないゼロエミッション船の実用化や代替燃料の普及が必須とされています。こうした認識の下、2020年11月のMEPC75にて、ゼロエミッション船の研究開発を支援する「国際研究基金(IMRF:International Maritime Research & Development Fund)」の創設が提案されました。この中でEUの排出権取引制度(EU-ETS)への対抗措置も打ち出されました。IMRFと同じような資金の強制徴収制度が創設された場合の二重徴収禁止の提案を通じて、EU-ETSはIMOの規定違反になる可能性を示唆しています。IMOは2021年11月のMEPC77でIMRFの採択を目指しており、最短で

●図表3 IMOのGHG削減戦略

時間軸	合意予定時期	主な施策
短期対策	2023年まで	燃料規制強化など
中期対策	2023年から2030年まで	低炭素燃料の導入、市場メカニズムの導入など
長期対策	2030年以降	ゼロ炭素燃料の導入など

●図表4 IMOのGHG削減短期対策の具体的な内容

対策	具体的な内容
短期対策1	最も大きな柱となるのがEEXI(Energy Efficiency Existing Ship Index) 規制。2020年11月のMEPC75で提案されたこの規制は、現存船に新造船と同レベルの燃費性能の達成を義務づけている。
短期対策2	燃料実績格付け制度の導入。1年間の燃費実績を事後的に検証し、AからEまでの5段階で評価し、E評価や3年連続でD評価を受けた場合には主務官庁に対して改善計画の提出と実行が求められる見通し。
短期対策3	EEDI規制の厳格化で同規制は5年を目途に規制レベルを引き上げることが規定されていたが、CO ₂ 排出量の多いコンテナ船など一部の船種については、適用時期の前倒しにより現行よりも高い削減率を要求。

2023年から基金拠出を開始する計画です。

2050年の長期目標達成に向けて、日本国内でも代替燃料やGHG削減技術の開発が進められています。国土交通省などが主体となって取りまとめたゼロエミッションに向けたロードマップでは、水素燃料船、アンモニア燃料船、カーボンリサイクルメタン燃料船、船上CO₂回収設備を持つ大型船が有力とされます。ただし、どのようなシナリオを想定するにしても、これら代替燃料や新技術の投入が実現性を帯びる時期は2020年代後半以降であることから、当面はLNG燃料を主体とする方向性が示されています。

日本に厳しいルール変更の可能性も

この日本のロードマップに対し、コンテナ業界世界最大のマースクは2021年2月17日、世界初となるメタノール燃料を使用したカーボンニュートラルのコンテナ船運航を2023年から開始すると発表しました。マースクは当初2030年からゼロエミッション船の導入を掲げていましたが、計画を7年前倒しました。マースクは2050年のカーボンニュートラル目標達成が視野に入ったとコメントしており、今回のメタノールやアンモニアを次世代の有力な燃料と位置付けている模様です。一方、マースクはLNG燃料を次世代燃料に位置付けることに否定的な見解を示し、LNGを燃料とする船舶投資は原則行わない方針です。LNGは化石燃料由来ゆえGHG削減効果が限定的であることがその理由で、世界銀行もその考えを支持しています。世銀は2021年4月に発表したレポートにおいて、LNGが海運のGHG削減に果たす役割は限定的という結論を示しました。LNGはインフラ整備がそのまま活用できるカーボンリサイクルメタンへ移行するための過渡期の燃料に過ぎないうえ、メタン自体も水素やアンモニアと比べて安定供給に不安があり、コスト面でも割高との見方を示しています。またLNGを経てゼロカーボン燃料に転換した場合、ゼロカーボン燃料に直接移行する場合と比べて10~17%程度投資負担が増えると試算しています。

IMOのGHG削減戦略がさらに厳格化される展開にも注意が必要です。4月20日、アメリカのケリー特使は、気候変動サミットにあわせて開かれた特別会合で、船舶の温暖化対策についてGHG排出量を2050年までにゼロにする目標を提示しました。米国はIMOのGHG削減戦略について、より踏み込んだ内容を示しました。また、米国の気候変動サミットに先立ち、ボルチック国際海運協議会(BIMCO: Baltic and International Maritime Council)など複数の海運団体が、CO₂排出量に対する税金導入に向けて各国に働きかけを行ったことも明らかになりました。またEUでも、EU-ETS制度の導入を含め、海運セクターに対するEUからのGHG削減圧力は今後一段と強まりそうです。

2023年以降にIMOは中期対策に係る方針を打ち出す予定ですが、すでに2030年のGHG削減目標達成は視野に入っていることから、現状のGHG削減戦略を見直して一段と高い目標が設定される可能性もありそうです。

気候変動問題は喫緊の課題であり、新たな目標次第では、LNG燃料を中心に据える日本のロードマップ自体が大幅な見直しを余儀なくされるリスクも考えられます。今後も議論の行方を注視する必要があります。





テーパリング+供給制約

運用部
チーフ マクロ ストラテジスト
吉川 雅幸



リスクオフの背景

9月以降の金融市場では、楽観・悲観が交錯し、市場心理の変化が大きくなっています。しかし全体としてみると、主要国の株価が調整含みで推移しているほか、エネルギー以外の商品市況が軟調になるなど、やや「リスクオフ」的局面になりました。その背景には、①米連邦準備制度理事会(FRB)の政策姿勢が想定よりもタカ派化し、米長期金利が上昇したことに加え、②中国のCO₂排出規制の強化(関連した電力不足)やグローバルなエネルギー価格上昇が景気・インフレ両面に関する不透明感を強めたことがあります。

カネ余りが急変するリスクは小さい

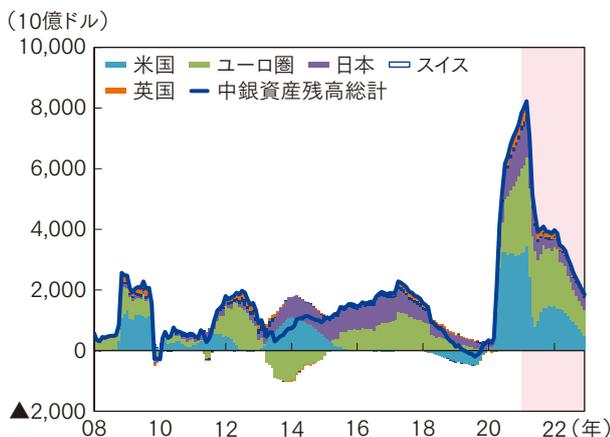
9月22日の米連邦公開市場委員会(FOMC)後の記者会見でパウエルFRB議長は、テーパリングを次回11月のFOMCで正式決定のうえ、来年央までに完了する

方針に言及しました。また、会合後に発表された資料では、18名のFOMCメンバー(投票権を持たない地区連銀総裁含む)の予想が、利上げをやや前倒しする方向に変化しました。この事前想定よりタカ派的といえる結果を受け、会合後、米債券市場では10年債利回りのレンジに関し0.2%強の水準調整(上方シフト)が起こっています。

しかし、これがカネ余りの急速な縮小につながっていくリスクは小さいでしょう。第一に、欧州中銀(ECB)や日銀は来年以降も(ペースダウンするものの)債券購入を実施するため、主要国の中銀全体で見ると、バランスシート拡大・潤沢な流動性供給は続きます。FRBのテーパリングが米債券市場の需給に影響することは確かですが、欧州や日本からの資金流入が米長期金利の上昇を緩やかにとどめる公算は大きいと考えられます。

第二に、パンデミック下で各国中銀が供給してきた資金が、家計や企業の流動性資産(預金、MMF)にストックとして蓄積されており、株価の下落局面などでは、値ごろ感から資金シフトが起こり、クッションの役割を果たす

●主要中銀の総資産(前年同期差・フロー)



●中銀資産(フロー)と世界株価



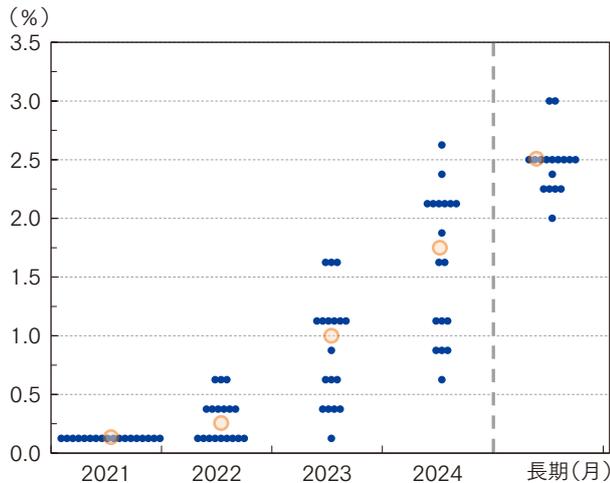
(注)データは2008年1月～2022年12月。中銀資産(フロー)と世界株価のグラフは2010年1月～2022年12月。

2021年9月～2022年12月(赤のシャドーの部分)は三井住友DSアセットマネジメントによる延長試算。

(出所)Bloombergのデータを基に三井住友DSアセットマネジメント作成



●FOMCメンバーの政策金利見通し(2021年9月22日公表)



(注)点はFOMCメンバー(18名)の各年末の政策金利(FFレート)の見通し。長期については1名投票しないメンバーがいるため17名。
(出所)FRB発表資料を基に三井住友DSアセットマネジメント作成

可能性が高いと考えます。

第三に、FOMCメンバーがタカ派化したとはいえ2022年に関しては半数が現在のゼロ金利継続、利上げを見込むメンバーも1回利上げが多数であることです。FRBが政策金利(FFレート)の引き上げを急ぎ、短期金利が大幅に上昇する可能性は当面小さく、2023年以降はタカ派とハト派に明確に二分していますが、決着はかなり先であると思われま

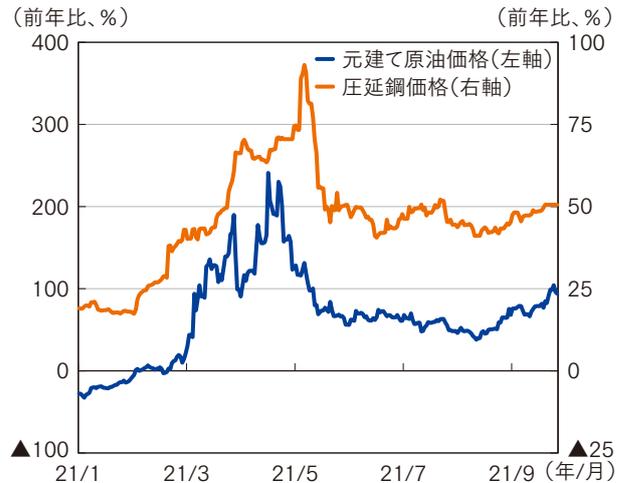
供給制約に関する見通し

こうした中、年末にかけての投資環境を考えるうえでのカギは、中国の排出規制・電力の制約とエネルギー価格上昇など、供給制約要因のスタグフレーション効果(インフレ上振れ・成長下振れ)の継続性です。

今回の中国のCO₂排出規制強化(環境対応)は、不動産規制(関連した企業債務問題)や校外教育機関の問題と並んで中国政府が近年重点的な政策課題と位置付けてきたものであり、テーマとしての唐突感はありません。しかし、今回のタイミング・内容で実施されたことは一定のサプライズでした。短期的には電力供給の抑制により生産活動のかく乱が目立つリスクは否定できません。

ただし、中国政府はCO₂の排出が大きい重厚長大産業の生産を抑制する一方、ハイテクなどの生産は回復するよう電力供給を傾斜して配分する方針で、これが浸透してくれば混乱は徐々に終息に向かうでしょう。財政支出

●中国の川上部門のインフレ率



(注)データは2021年1月1日~9月16日。
(出所)中国政府の資料を基に三井住友DSアセットマネジメント作成

(EV関連インフラへの投資など)による需要の下支え策も実施される見込みです。中国経済については、年内は生産落ち込みと生産者物価の上昇が目立つものの、年明け以降は安定を取り戻してくるケースがメインシナリオとみえています。

エネルギー価格の高騰は、先進国の消費下振れリスクですが、今冬が極端に寒冷化する事態が避けられれば価格上昇には歯止めがかかってくるとみられます。状況によっては、消費国と生産国が価格安定に向け交渉する可能性もあるでしょう。

以上を考えると、当面1~2カ月については、スタグフレーション的状况への警戒が浮上する局面もあるとみられます。その後、年末から2022年にかけては景気回復・リフレ的展開への期待が戻る可能性をみておきたいところです。

リスクファクター

供給制約に関連する以外のリスクでは、短期的には変異ウイルスの感染状況と米財政(インフラ投資予算の規模や増税の内容、政府債務上限の引き上げ問題など)に注目です。商品市況の上昇がインフレに与える影響については、DX(デジタルトランスフォーメーション)の進展や労働市場の構造変化(労働組合の影響力低下など)を考えると、70年代型のインフレ~賃金スパイラルの可能性は低いですが、企業・消費者のインフレ期待関連指標に留意が必要です。

世界経済・国際金融情勢

主要国経済の動向と金融政策の見通し

	景気のイメージ	金融政策(今後1年程度)
米国	21年の成長率を6.1%から5.7%に下方修正。22年は4.9%を予想。サービス消費の鈍化と供給制約による在庫減が足元の成長ペースを抑制。ただし、ワクチン普及を背景に行動制限はワクチン証明やマスクなどに止まろう。10～12月以降、景気はリバウンドへ。インフレ率は22年初まで高止まるが、22年央以降は2%前後に鈍化してこよう。	軟着陸に向けたプロセス テーパリングは11月に決定され、22年央に終了するペースとなる見通し。インフレ・利上げ時期等については、FRB内にも見解の違いがあり、今後もドットチャートや発言が注目されよう。インフレ上振れは一時的とみられ、最終的に利上げは23年に開始され、年2回程度の緩やかなペースになると予想。
日本	変異ウイルスの影響で景気停滞気味。先行き消費回復や政策を期待し、成長率は21年度を3.5%、22年度を3.1%と予想。21年4～6月はプラス(年率2.9%)の成長を維持したが、緊急事態宣言の影響で消費回復が遅れ、21年後半もリバウンドは緩やか。ワクチン普及により消費回復が明確になる22年1～3月以降、堅調に。岸田内閣の経済対策にも期待。	金融緩和の継続性を意識 物価(コア)はマイナス圏で推移後、エネルギー価格の寄与等から21年後半にプラス圏に入るものの、基調的にインフレ圧力は弱い。日銀は緩和政策の長期化を見越し、長期金利の許容変動幅の明確化、オペ運営を調整したが金利変動を拡大する意図はない模様。政策の大枠は変わらず。
ユーロ圏	21年4～6月の成長率は3四半期ぶりにプラスに転換。変異ウイルスの感染は続いているが、ワクチン接種で死者数や入院患者数とのリンクが弱まっており、経済活動を大きく制約する本格的な規制導入には至らないと想定。年末にむけ復興基金の効果も加わる。GDPデータの改定を受け、21年見通しを4.7%から5.1%に修正。	緩和的金融環境を維持 ECBは21年9月の理事会でPEPPによる10～12月以降の債券購入の小幅減額を決めたが、その他の決定は12月に先送りし、ハト派的姿勢を維持。最終的にPEPPの減額、従来型QEの増額が予想されるが、金融環境を緩和的に保つ姿勢を継続。
中国	変異ウイルス感染を受けた防疫措置強化(消費悪化)と二酸化炭素排出規制の強化による生産抑制を勘案し、21年見通しを8.7%から8.0%に、22年を5.7%から5.2%に下方修正。中国政府が最も重視しているのは雇用。現状は雇用が安定していることから、中国政府はインフラ投資の着実な執行とマネーの伸び率を徐々に回復させる金融調節を通じて緩やかに景気を下支えする姿勢を続けよう。	金融政策は微調整モード 人民銀行は7月9日、銀行預金準備率の0.5%の引き下げを発表。先行きは景気に配慮し、21年後半のマネーの伸びが持ち直すことを容認。政策金利は据え置くだらうが、状況次第で準備率の再引き下げ、市中金利の低め誘導を検討する可能性。

(注)FOMC:米連邦公開市場委員会。ECB:欧州中央銀行。PEPP:パンデミック緊急購入プログラム。

(出所)各種報道等を基に三井住友DSアセットマネジメント作成

当面の重要日程と政治リスク

2021年 海外	2021年 日本
11月 10月31日～12月2～3日 米国 FOMC 月中 中国 第19期中央委員会第6回全体会議(六中全会)	11月 月中 特別国会召集
12月 上旬 OPEC総会 14～15日 米国 FOMC(経済見通し) 月中 中国 中央経済工作会議	12月 上旬 2022年度与党税制改正大綱決定 16～17日 日銀金融政策決定会合 月中 2022年度予算案・税制改正大綱を閣議決定
2022年 海外	2022年 日本
1月 25～26日 米国 FOMC	1月 17～18日 日銀金融政策決定会合(経済・物価情勢の展望)
2月 月中 米国 パウエルFRB議長任期	2月
3月 9日 韓国 大統領選挙 上旬 中国 第13期全国人民代表大会第5回全体会議開催 15～16日 米国 FOMC(経済見通し)	3月 17～18日 日銀金融政策決定会合

(注)FOMC:米連邦公開市場委員会。OPEC:石油輸出国機構。

(出所)各種報道、資料等を基に三井住友DSアセットマネジメント作成



当社のサステナビリティの取り組み

人権方針を制定しました

当社は経営理念に「すべてのステークホルダーを尊重し、共に成長することを目指します」と謳っていますが、その実践として、このたび人権方針を制定しました。

この人権方針の目的は、当社グループの全役職員に加えて投資先企業等や運用その他の業務の委託先を含むバリューチェーンを対象に、当社の事業活動から直接または間接的に影響を受けるすべての人の人権を尊重するための基本的な考えを定め、そのための取り組みを推進することです。

2011年に国連「ビジネスと人権に関する指導原則」が制定され、欧州を中心に企業に対して人権デューデリジェンスを義務化する動きが広がっています(注1)。わが国においても、昨年10月に「ビジネスと人権」に関する行動計画(2020-2025)が策定され、サプライチェーンにおける人権尊重を促進する仕組みを整備するよう企業に求めています(注2)。

当社の人権方針の詳細はホームページ(<https://www.smd-am.co.jp/>)をご覧ください。

(注1)ILO Newsletter「ビジネスと人権」：欧州における人権デューデリジェンス義務化の最新動向について

(注2)外務省：「ビジネスと人権」に関する行動計画(2020-2025)の策定について

人権方針の骨子

- 人権に係る国際規範、法令等の遵守
- 人権の尊重
- 生き生きと働ける職場づくり
- バリューチェーンにおける人権
- 社内教育
- 影響評価
- 苦情対応

当社はパラアート(障がい者の芸術文化)を応援しています



落合里穂「一人ぼっちにしないでね」

当社は、社会貢献活動の一環として、公益財団法人日本チャリティ協会が推進するパラアート(障がい者の芸術文化)事業を応援しています。

去る10月13~17日に開催された2021パラアートTOKYOでは、落合里穂さんの作品「一人ぼっちにしないでね」に三井住友DSアセットマネジメント賞を授与しました。同作品は、カラフルな色づかいのゴリラを通して、一人ひとりの個性や多様性を表現しています。こちらの作品は、当社が発行するサステナビリティレポート2021の表紙にも掲載しました。多くの方の目に触れることで、共生社会の実現に一歩でも近づけることができれば望外の喜びです。



編集後記

タイトルの“MAKE A CHANGE”は、マイケル・ジャクソンの名曲“Man In The Mirror”の、「より良い世界を創りたいなら、不都合な真実から目を背けずに自分から変えていこう」と鏡の中の自分に語り掛ける一節から拝借しました。変化に対応するだけでなく、自ら変化を起こそう。読者にそう感じてもらえるよう、編集スタッフ一同、努力してまいります。

経営企画部 サステナビリティ推進室長
丸山 勝己

MAKE A CHANGE Vol.1

2021年11月1日 発行

編集・発行 ● 三井住友DSアセットマネジメント株式会社
〒105-6426 東京都港区虎ノ門1-17-1
<https://www.smd-am.co.jp>

印刷 ● 株式会社アイフィスジャパン

本書を無断で複写・複製(コピー等)することは、著作権法上の例外を除き禁じられています。

※本書に関するお問い合わせは以下までお願いします。
三井住友DSアセットマネジメント株式会社
経営企画部サステナビリティ推進室
電話 03(6205)0200

For Your Better Quality of Life

Quality of Life に貢献する
最高の資産運用会社へ。

●重要な注意事項

当資料は、情報提供を目的として、三井住友DSアセットマネジメントが作成したものです。特定の投資信託、生命保険、株式、債券等の売買を推奨・勧誘するものではありません。当資料に基づいて取られた投資行動の結果については、当社は責任を負いません。当資料の内容は作成基準日(2021年10月1日)現在のものであり、将来予告なく変更されることがあります。当資料に市場環境等についてのデータ・分析等が含まれる場合、それらは過去の実績および将来の予想であり、今後の市場環境等を保証するものではありません。当資料は当社が信頼性が高いと判断した情報等に基づき作成しておりますが、その正確性・完全性を保証するものではありません。