2018年7月

世界の自動車業界の動向と現状



■資料の作成



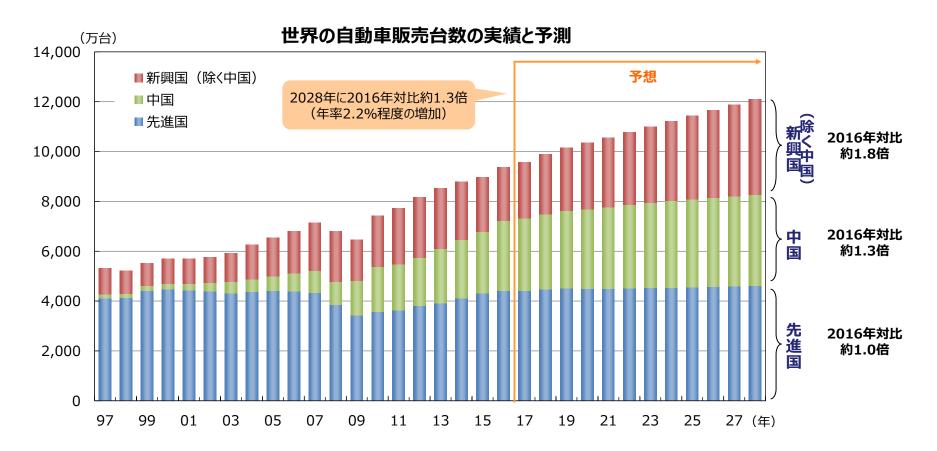
三井住友アセットマネジメント株式会社

金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第399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、

一般社団法人第二種金融商品取引業協会

- 世界の自動車販売台数は、リーマン・ショック後の落込みから回復し、2010年以降過去最高を更新中です。
- ■世界の自動車販売台数は、2028年までに2016年対比約1.3倍(年率2.2%程度)が予想されています。うち、先進国は同約1.0倍(年率0.3%程度)の微増にとどまる見通しですが、新興国(除く中国)は同約1.8倍(年率5.0%程度)、中国は同約1.3倍(年率2.2%程度)と新興国がけん引する見通しです。

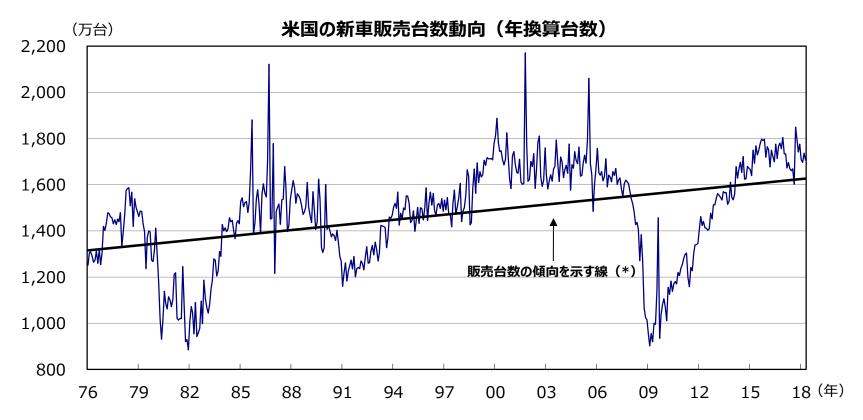


(注) データは1997年~2028年。2017年以降はFOURINの予想。

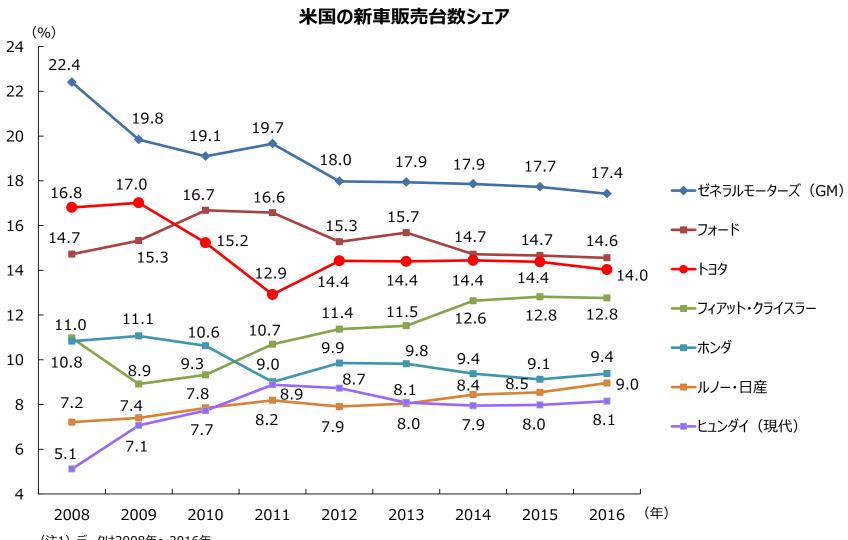
(出所)FOURIN「世界自動車統計年刊」(2017年版)のデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

※上記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示唆あるいは保証するものではありません。

- 2010年以降、米国の新車販売台数は回復基調を維持しており、月次の年換算販売台数も2014年3月から 1,600~1,800万台程度での推移となっています。
- 今後も米国市場は、世界最大の自動車保有台数(約2億5千万台)の更新需要や、年間200万人を超える人口の増加による新規需要が見込まれています。



- (注1) データは1976年1月~2018年4月。米国の月次自動車販売台数の季節調整済年率換算値。
- (注2) 販売台数の傾向を表す線(*)は、当期間の年換算販売台数を線形近似した直線。
- (注3) 米国市場の自動車保有台数は2015年。
- (出所) FOURIN「世界自動車統計年刊」(2017年版)、FactSetのデータを基に三井住友アセットマネジメント作成
- ※上記は過去の実績であり、市場環境等を示唆あるいは保証するものではありません。



⁽注1) データは2008年~2016年。

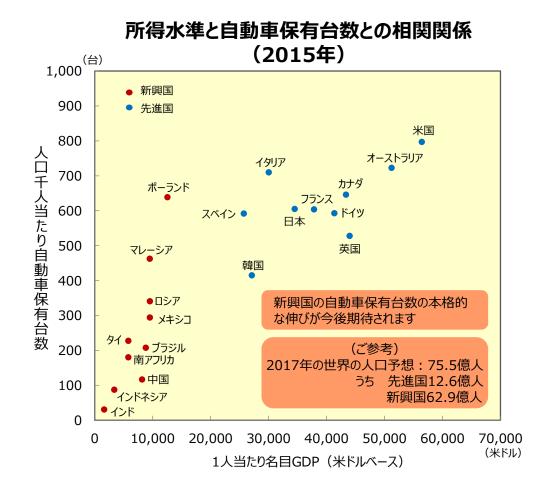
⁽注2) グループ分類は株式20%超を保有しているメーカーをひとつのグループとみなしています。

⁽出所) FOURIN「世界自動車統計年刊」(2009年版~2017年版) のデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

[※]上記は過去の実績であり、市場環境等を示唆あるいは保証するものではありません。また、個別銘柄への投資を推奨するものではありません。

4

■ 新興国を中心に所得水準が向上し、自動車に対する需要が拡大していることなどが販売台数増加の背景です。

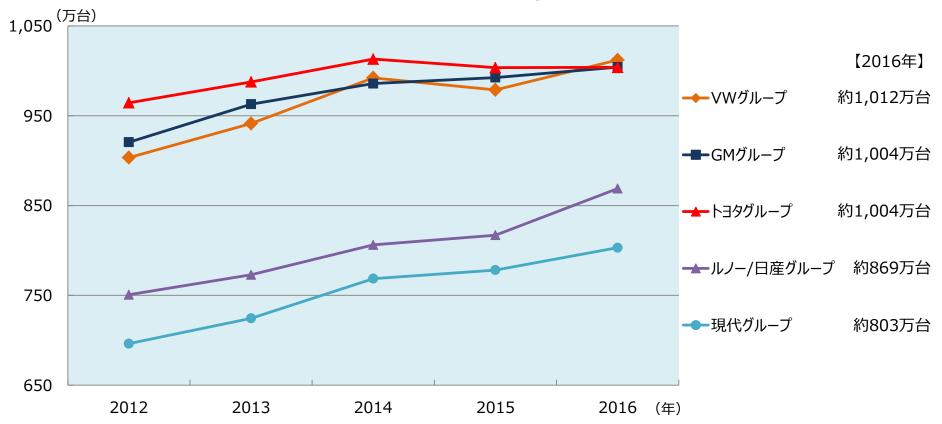


(出所) FOURIN「世界自動車統計年刊」(2017年版)、IMF「World Economic Outlook Database, April 2018」、国連「World Population Prospects: The 2017 Revision」のデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

※上記は過去の実績であり、市場環境等を示唆あるいは保証するものではありません。

- 2016年は、トヨタグループが世界自動車販売台数で5年ぶりにトップの座を明け渡し、VWグループがトップとなりました。ただし、上位3グループの販売台数の差はわずかで拮抗しています。
- 上位の自動車メーカーの中でも、1-3位グループと4-5位グループの差は100万台以上開いています。

グループ別世界自動車販売台数推移



(注1) データは2012年~2016年。

(注2)上位5グループは2016年の販売台数上位5グループとしています。また、グループ分類は株式20%超を保有しているメーカーをひとつのグループとみなしています。

(出所) FOURIN「世界自動車統計年刊」(2017年版) のデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

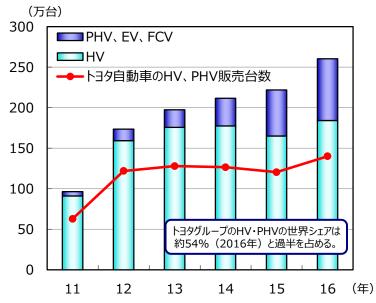
- 先進国を中心にCO2・燃費規制をはじめ環境規制強化が一段と強まっており、従来のガソリンエンジンから電気エネルギーを活用したハイブリッド車(HV)、プラグイン・ハイブリッド車(PHV)、電気自動車(EV)等の電動車へのシフトが加速し、エコカー(環境対応車)市場の規模拡大が見込まれています。
- また、日米欧等では政府による燃費規制が強化される一方、エコカー等の普及策もまとめられており、世界の自動車 メーカーは燃費向上技術等の技術革新が求められています。

日米欧の燃費規制の動向

地域	取組み
欧州	燃費規制として2020年までに「CO₂排出量95g/km」という長期目標を掲げており、この規制に対して一定量のHVやPHV、EVを投入し対応してくることが見込まれています。
米国	2012年8月に新燃費基準と温室効果ガス排出基準を最終決定しました。この決定により、2025年までの新燃費基準は、走行燃費が乗用車・トラックで54.5m/g(マイル/ガロン)(約23.2km/L)、CO2排出量が乗用車で143g/mi(グラム/マイル)(約89g/km)となりました。
日本	ガソリン乗用自動車について、2020年度を目標年度として、燃費を20.3km/L(JC08モードによる燃費値)とすることを検討しています。 現行燃費基準17.0km/L (2015年度目標)と比べて20%程度 改善する見通しです。

(出所) 各種報道を基に三井住友アセットマネジメント作成

世界HV、PHV、EV、FCV市場規模の推移



- (注1) データは2011年~2016年。
- (注2) FCVは燃料電池自動車。
- (出所) FOURIN「世界自動車調査月報」(2017年7月号)、トヨタ自動車 ホームページのデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

主なハイブリッド車とガソリン車等の燃費比較

メーカー名	通称名	エンジン 種別	総排気量 (L)	燃費値 (km/L)	CO ₂ 排出量 (g/km)
トヨタ自動車	プリウス	ハイブリッド	1.8	40.8	57
トヨタ自動車	アクア	ハイブリッド	1.5	38.0	61
ホンダ	フィット	ハイブリッド	1.5	37.2	62
トヨタ自動車	カローラ	ハイブリッド	1.5	34.4	67
ホンダ	アコード	ハイブリッド	2.0	31.6	73
トヨタ自動車	パッソ	ガソリン	1.0	28.0	83
ダイハツ	ミラ	ガソリン(軽)	0.7	24.2	96
トヨタ自動車	カローラ	ガソリン	1.5	23.4	99
トヨタ自動車	クラウン	ハイブリッド	2.5	23.2	100
マツダ	アテンザ	ディーゼル	2.2	22.4	115
BMW	BMW 320d	ディーゼル	2.0	19.4	133

(出所) 国土交通省「自動車の燃費性能に関する公表(2018年5月1日現在)」の データを基に三井住友アセットマネジメント作成

※上記は自動車の燃費性能の例示を目的とするものであり、個別銘柄を推奨するものではありません。

トヨタ自動車のハイブリッド車戦略

- トヨタ自動車は、グローバルでハイブリッド車の商品ラインナップの拡充を図っています。
- 2015年末から販売されている4代目となる新型プリウスは、開発にあたりハイブリッドシステムの大幅なコストダウンや電池システムの改良、燃費性能の一層の向上に取り組みました。ハイブリッド車の商品ラインナップの拡充に加え、さらなる高性能化やコスト低減が今後も進展すると考えられます。
- また、中国で2015年秋に中国産ハイブリッドユニットを搭載した「カローラ」の販売を開始し、2019年にはプラグイン・ハイブリッド車 (PHV) 販売も計画しており、今後、中国での現地調達、現地生産による販売の拡大が期待されます。

(出所) トヨタ自動車ホームページ、各種報道等を基に三井住友アセットマネジメント作成 ※上記は例示を目的とするものであり、個別銘柄への投資を推奨するものではありません。

主要自動車メーカーのハイブリッド車等への取組み

メーカー名	各社の動向
ゼネラルモーターズ	「Volt」などのシリーズ式プラグイン・ハイブリッド(PHV)、「Chevrolet Spark EV」に代表されるバッテリー式電動車(BEV)、水素燃料電池車(FCEV)等、電動車は全方位展開の戦略。
フォード	「プリウス」や「Volt」のような電動車専用モデルを投入するのではなく、既存モデルに電動パワートレインのオプションを追加することで幅広い選択肢を 提供し、市場の反応を見て次の製品へ繋げる戦略(「Power of Choice」)を採用。
フォルクスワーゲン	2017年11月、2018~2022年の5年間で電動化を中心とする次世代技術に340億ユーロを投資すると発表。2025年に全体の25%にあたる300万台の電気自動車(EV)を販売する方針。2030年までに全ての車種に電動車を設定する計画を進めている。
ルノー/日産自動車	電気自動車(EV)で先行。2017年8月、ルノーと東風汽車は中国で電気自動車(EV)を共同開発する合弁会社を設立すると発表。2019年以降に生産を開始する予定。
ホンダ	国内では11車種がハイブリッド車となっており2018年1-4月累計の登録車におけるハイブリッド車比率は49%。トヨタに次ぎ、水素燃料電池車(FCEV)を2016年3月に発売。

(出所) FOURIN「世界自動車調査月報」、各種報道等を基に三井住友アセットマネジメント作成

※上記は例示を目的とするものであり、個別銘柄を推奨するものではありません。

■ ハイブリッド技術は、電気自動車(EV)、プラグインハイブリッド車(PHV)、燃料電池自動車(FCV)の要素技術を

含むコア技術です。

ハイブリッド車 (HEV)



(Hybrid Electric Vehicle)

エンジンとモーター等異なる2つ以上の動力源を持つ車です。



外部から充電した電気を動力源とし、モーターにより 走行する車です。

プラグイン・ ハイブリッド車 (PHV)



家庭用電源等から直接 バッテリーに充電できるハイ ブリッド車です。

燃料電池自動車 (FCV)



(FC)を動力源とする車です。

水素と酸素を化学反応させて電気をつくる燃料電池

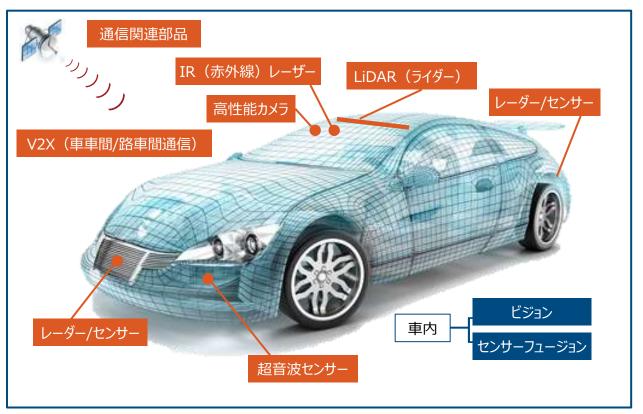
(Fuel Cell Vehicle)

(出所) トヨタ自動車ホームページを基に三井住友アセットマネジメント作成

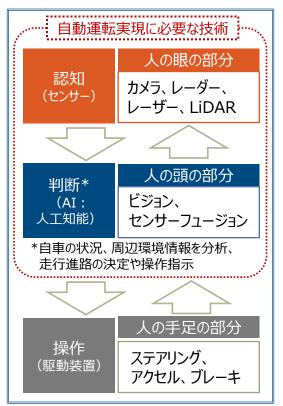
※上記は参考資料として掲載するものであり、今後の市場環境等を示唆あるいは保証するものではありません。また、個別銘柄への投資を推奨するものではありません。

■ 自動運転技術が進化することでレーダー、センサー類、データ制御関連部品など、新たな自動車部品の登場が期待されます。

自動運転車の主な新規部品



自動運転システムを構成する機能



(出所) 各種資料を基に三井住友アセットマネジメント作成

※上記は理解を深めていただくためのイメージです。

■世界自動車業界

・世界の自動車販売台数は、BRICs等新興国のモータリゼーションの継続、米国等先進国の販売回復により、 2016年は過去最高を更新し、今後も年率約2.2%の成長継続の見込み。

■トヨタ自動車の動向

- ・2017年度は円安による採算改善に加え原価改善も寄与し大幅増益。2018年度は円高の影響があり減益の見込み。
- ・2017年度の連結販売台数は896.4万台(前年度比+0.7万台、-0.1%)。欧州や中南米、オセアニアは増加したが、 北米、アジアが減少。
- ・2018年度連結決算見通し(2018年5月9日現在)

連結販売台数 895.0万台 (前年度比-1.4万台、同-0.2%) 連結売上高 29.0兆円 (同-3,795億円、同-1.3%) 連結営業利益 2兆3,000億円 (同-998億円、同-4.2%)

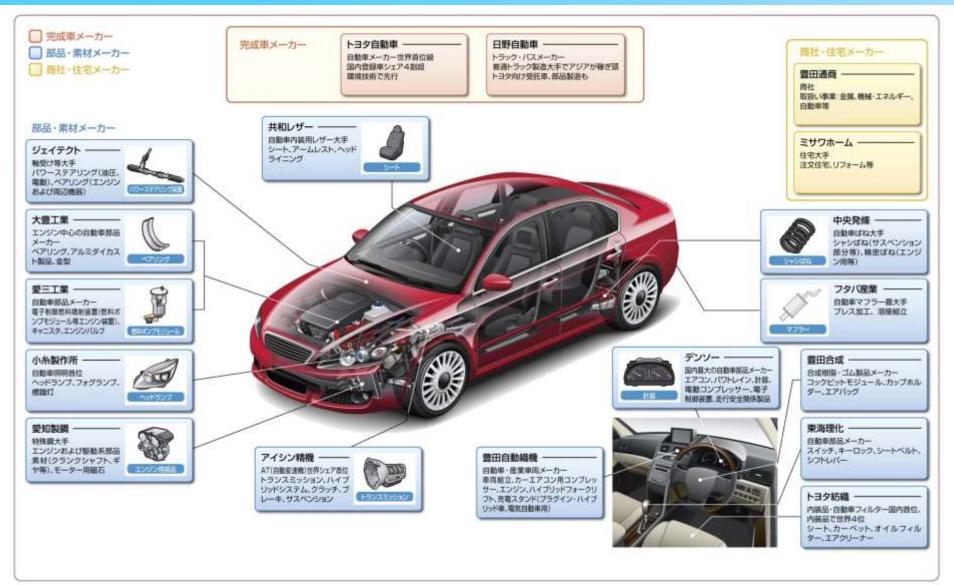
■トヨタグループ各社の動向

・グループの部品メーカー各社は、トヨタ自動車以外の国内外の自動車メーカーへの製品供給を拡大、 広範囲な収益機会の追求から、自動車の世界需要拡大の恩恵を享受。

■注目ポイント

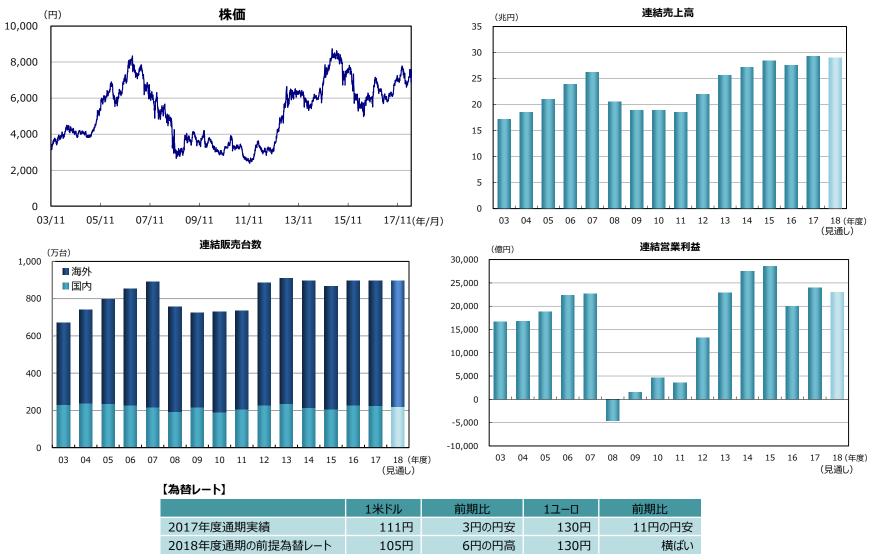
- ・現地化(海外での開発・部品調達・生産)推進による生産コスト、為替リスクの低減。
- ・新興国で売れるクルマづくりと生産革新がもたらす販売台数の拡大と収益性の向上。
- ・ハイブリッド車による先行者メリットの享受。
- ・環境規制と安全規制を見据えた自動車技術の向上。

- (注) 2018年度の見通しは、当資料作成基準日における情報であり今後変更される場合があります。最新の見通しについてはトヨタ自動車のホームページをご確認ください。
- (出)トヨタ自動車、各種資料を基に三井住友アセットマネジメント作成
- ※上記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示唆あるいは保証するものではありません。また、個別銘柄への投資を推奨するものではありません。



(出所) 各社ホームページ、会社四季報(2018年2集) 等を基に三井住友アセットマネジメント作成

- ※各図はあくまでイメージであり、実際のものとは異なります。
- ※会社の概要については今後変更される場合があります。また、個別銘柄への投資を推奨するものではありません。



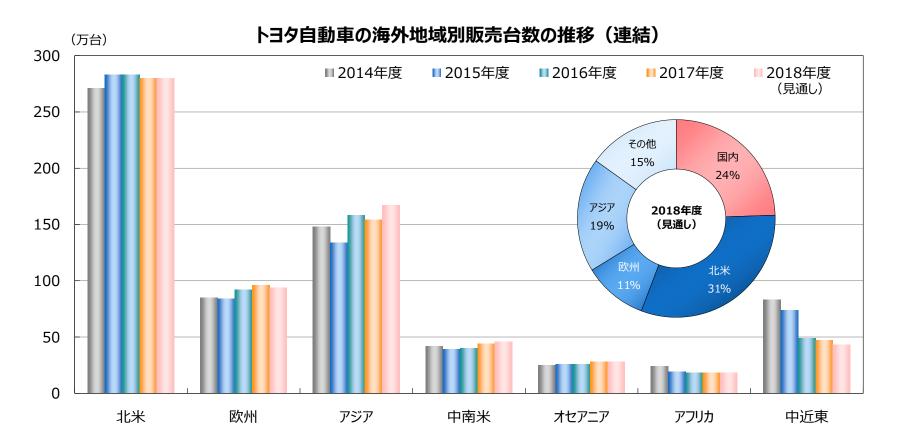
(注1) データは、株価は2003年11月13日~2018年5月31日、他のグラフは2003年度~2018年度。2018年度の見通しは、トヨタ自動車が発表したもの。

(注2) 2018年度の見通しは、当資料作成基準日における情報であり今後変更される場合があります。最新の見通しについてはトヨタ自動車のホームページをご確認ください。

(出所)トヨタ自動車決算資料、FactSet、QUICKのデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

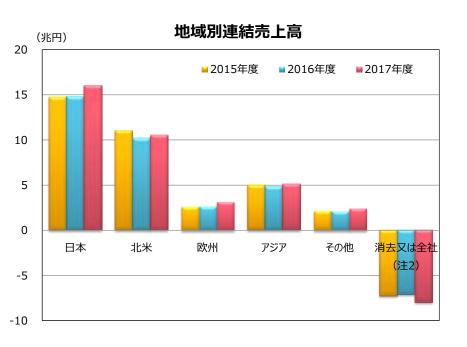
※上記は過去の実績および将来の予想であり、将来の投資成果や今後の市場環境等を示唆あるいは保証するものではありません。また、個別銘柄への投資を推奨するものではありません。

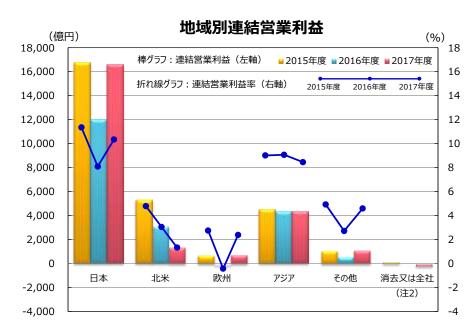
- 海外地域別販売をみると、2017年度は欧州は好調でしたが北米、アジアが低調でした。2018年度は北米が横ばいながらアジアの回復を見込んでおり、海外販売全体では増加を見込んでいます。
- 連結販売台数の約76%が海外販売となる見通しです(2018年度)。



- (注1) データは2014年度~2018年度。2018年度の見通しは、トヨタ自動車が発表したもの。
- (注2) 2018年度の見通しは、当資料作成基準日における情報であり今後変更される場合があります。最新の見通しについてはトヨタ自動車のホームページをご確認ください。
- (注3) 数値は切り捨ての関係上、合計が100%とならない場合があります。
- (出所) トヨタ自動車決算資料、FactSetのデータ等を基に三井住友アセットマネジメント作成

連結ベースでの地域別収益性比較





(注1) データは2015年度~2017年度。

(注2) 消去又は全社とは、売上高に関してはセグメント間の内部取引を消去するもの、営業利益に関しては各セグメントに配賦できなかった一般管理費等の共通費用を計上するものです。 (出所) トヨタ自動車決算資料を基に三井住友アセットマネジメント作成

■ デンソー、アイシン精機は、世界トップ10に入る自動車部品メーカーです。

世界自動車部品メーカーの部品事業売上高上位10社の推移

順位	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
1	デンソー(日)	Bosch (独)	Bosch (独)	Bosch (独)	Bosch (独)
2	Bosch (独)	デンソー (日)	デンソー (日)	デンソー(日)	デンソー (日)
3	Continental (独)	Magna International(加)	Magna International (加)	Continental (独)	ZF (独)
4	アイシン精機(日)	Continental (独)	現代MOBIS(韓)	現代MOBIS(韓)	Magna International (加)
5	Magna International (加)	現代MOBIS(韓)	Continental (独)	ZF (独)	Continental (独)
6	現代MOBIS(韓)	Johnson Controls (米)	Johnson Controls (米)	Magna International(加)	現代MOBIS(韓)
7	Johnson Controls (米)	アイシン精機(日)	アイシン精機(日)	Johnson Controls (米)	アイシン精機(日)
8	Faurecia (仏)	Faurecia (仏)	Faurecia (仏)	アイシン精機(日)	Johnson Controls (米)
9	ZF (独)	ZF (独)	ZF (独)	Faurecia (仏)	Faurecia (仏)
10	TRW Automotive (米)	TRW Automotive (米)	Lear (米)	Lear (米)	Lear (米)

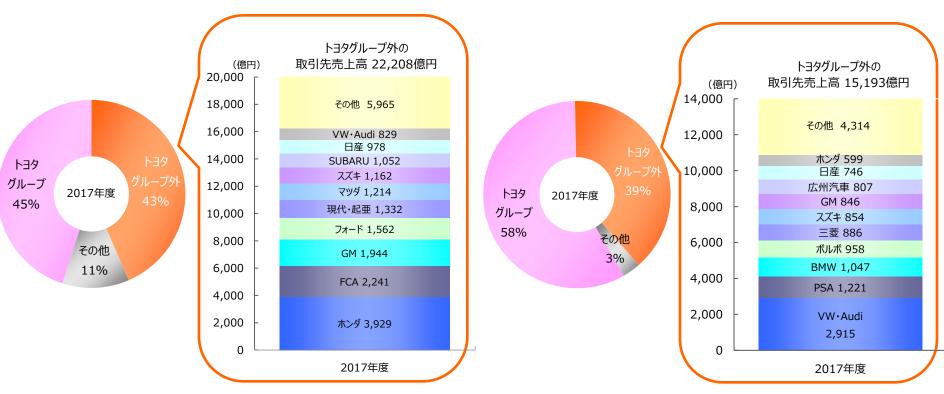
⁽注) データは2012年~2016年(日本企業は2012年度~2016年度)。米ドルベース。 (出所) FOURIN「世界自動車調査月報」を基に三井住友アセットマネジメント作成

[※]上記は過去の実績であり、今後の市場環境等を示唆あるいは保証するものではありません。また、個別銘柄への投資を推奨するものではありません。

- 高い技術力を持つトヨタグループの自動車部品メーカーはグループ以外との取引も活発です。
- トヨタグループ外への売上高比率は、デンソー 43%、アイシン精機 39%(いずれも2017年度)となっています。

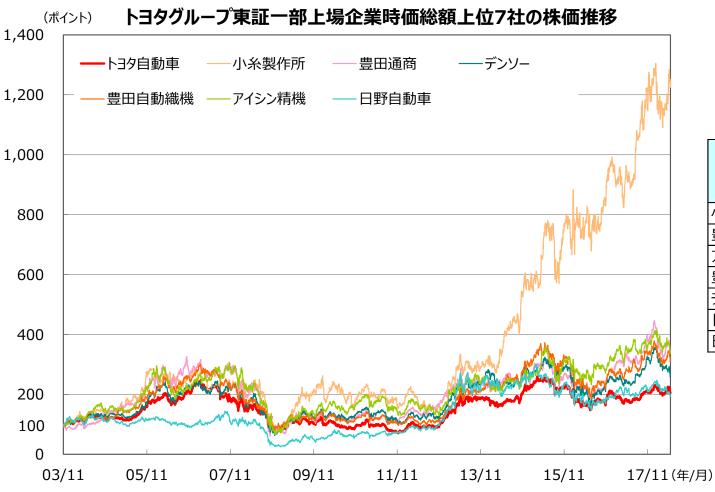
【デンソー】取引先別の連結売上高構成比

【アイシン精機】 取引先別の連結売上高構成比



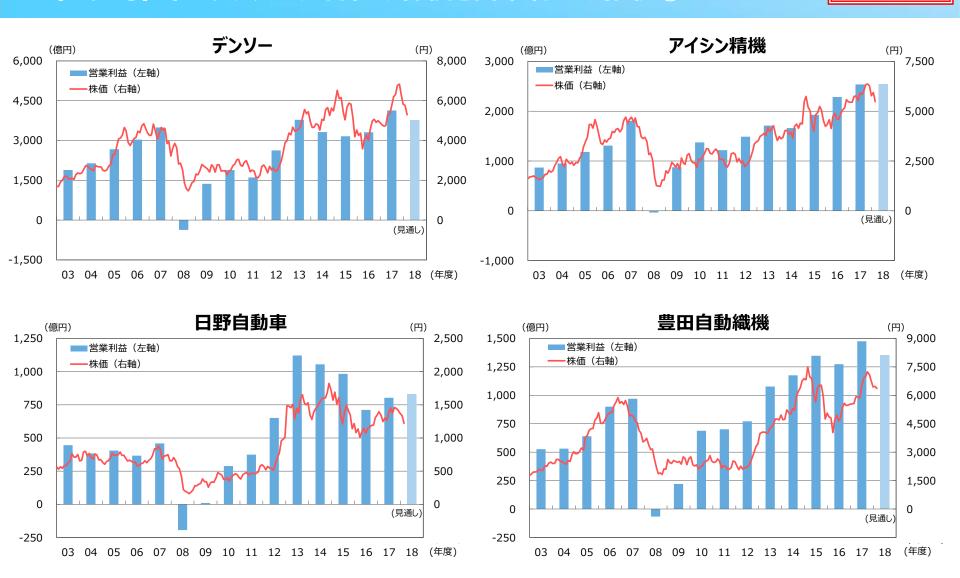
環境技術や安全技術等トヨタグループの高い技術力は、世界の 自動車メーカーに、その需要が広がっています。

- (注1) 数値は四捨五入の関係上、合計が100%とならない場合があります。
- (注2) 円グラフにあるその他は、デンソーは市販・新事業、アイシン精機は住生活・その他事業の売上高を指します。
- (出所)各社決算資料を基に三井住友アセットマネジメント作成



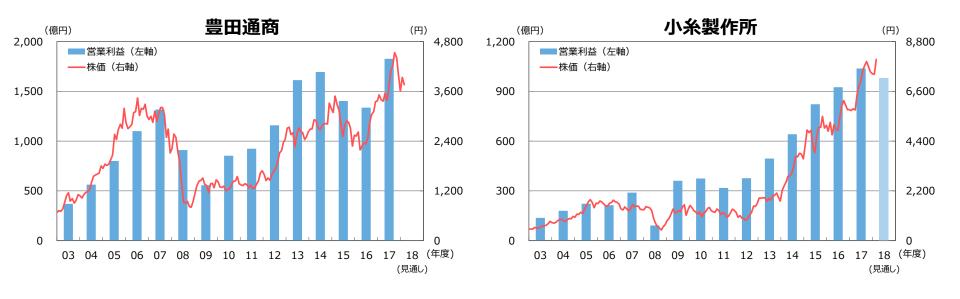
株価騰落	李
03年11月1	.3⊟~
18年5月3	31⊟
小糸製作所	1,152%
豊田通商	245%
アイシン精機	239%
豊田自動織機	212%
デンソー	163%
トヨタ自動車	105%
日野自動車	94%
	-

- (注1) データは2003年11月13日~2018年5月31日。2003年11月13日を100として指数化。
- (注2) 上記は2018年5月31日現在での時価総額上位7社です。
- (出所) FactSetのデータを基に三井住友アセットマネジメント作成



(注1) データは、株価が2003年4月末〜2018年5月末、営業利益が2003年度〜2018年度(2004年3月期〜2019年3月期)。2018年度の見通しは、各社が発表したもの。 (注2) 2018年度の見通しは、当資料作成基準日における情報であり今後変更される場合があります。最新の見通しについては各社のホームページをご確認ください。 (出所) FactSet、QUICK、各社決算資料のデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

※上記は過去の実績および将来の予想であり、将来の投資成果や今後の市場環境を示唆あるいは保証するものではありません。また、個別銘柄への投資を推奨するものではありません。

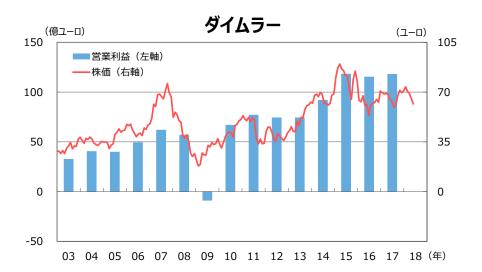


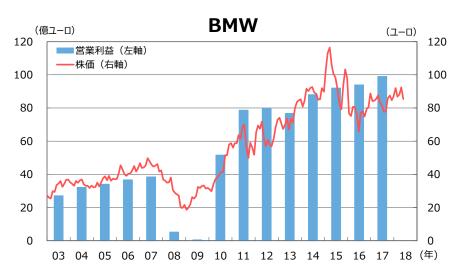
⁽注1)データは、株価が2003年4月末〜2018年5月末、営業利益が2003年度〜2018年度(2004年3月期〜2019年3月期)。2018年度の見通しは、各社が発表したもの。 豊田通商の2018年度営業利益は未発表。

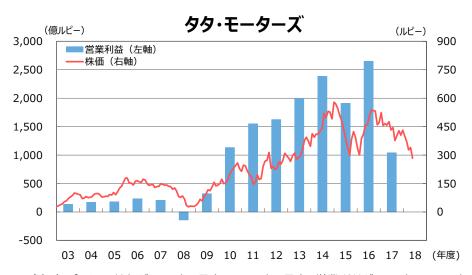
⁽注2) 2018年度の見通しは、当資料作成基準日における情報であり今後変更される場合があります。最新の見通しについては各社のホームページをご確認ください。

⁽出所) FactSet、QUICK、各社決算資料のデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

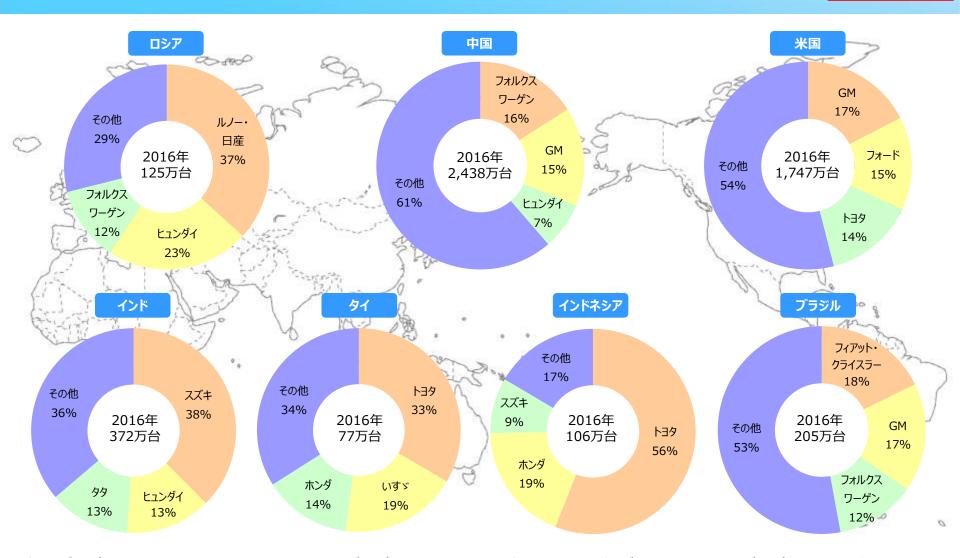
[※]上記は過去の実績および将来の予想であり、将来の投資成果や今後の市場環境を示唆あるいは保証するものではありません。また、個別銘柄への投資を推奨するものではありません。







- (注1) データは、株価が2003年1月末〜2018年5月末、営業利益が2003年〜2017年(2003年12月期〜2017年12月期)。ただし、タタ・モーターズは株価が2003年4月末〜2017年5月末、営業利益が2003年度〜2017年度(2004年3月期〜2018年3月期)。いずれも現地通貨ベース。
- (注2) 実績の営業利益はFactSet基準によるEBIT (Earnings Before Interest and Taxes、支払金利前税引前利益) ベース。
- (出所) FactSet、各社決算資料のデータを基に三井住友アセットマネジメント作成
- ※上記は過去の実績であり、将来の投資成果や今後の市場環境を示唆あるいは保証するものではありません。また、個別銘柄への投資を推奨するものではありません。



- (注1)グループ分類は株式20%超を保有しているメーカーをひとつのグループとみなしています。合弁生産会社については、自社ブランドの販売台数のみをグループ販売台数として集計しています。
- (注2) ロシア、中国、米国はトラック・バスを除くベース。他は自動車すべての販売台数。中国の販売台数は出荷ベース。
- (注3) 数値は四捨五入の関係上、合計が100%とならない場合があります。
- (出所) FOURIN「世界自動車統計年刊」(2017年版)のデータを基に三井住友アセットマネジメント作成
- ※上記は企業の例示を目的とするものであり、個別銘柄を推奨するものではありません。
- ※上記は過去の実績であり、今後の市場環境等を示唆あるいは保証するものではありません。

主要自動車メーカーの決算動向

自動車メーカー名		実績(前期比)	概 要
日産自動車	売上高 営業利益	11兆9,512億円(+2.0%) 5,748億円(−22.6%)	グローバル販売台数は前期比約3%の増加と好調でしたが、完成検査問題に よるリコールおよび一時的な生産・出荷停止の影響もあり、営業利益は2期連 続の減益となりました。
本田技研工業	売上高 営業利益	15兆3,611億円(+9.7%) 8,336億円(-0.9%)	売上高は各地域で四輪、二輪事業が好調だったこともあり2期ぶりに増収となりましたが、営業利益は集団訴訟和解金や年金制度改定の影響もあり2期ぶりの減益となりました。
ゼネラルモーターズ(GM)	売上高 営業利益	1,456億米ドル(-2.4%) 110億米ドル(+2.5%)	主力の北米市場での乗用車、レンタカーの不振などにより2期ぶりに減収となりました。営業利益はコスト削減や相対的に採算の良いSUV(多目的スポーツ車)が堅調で増益となりました。
フォルクスワーゲン(VW)	売上高 営業利益	2,307億ユーロ(+6.2%) 155億ユーロ(-2.5%)	グループの世界販売台数は前期比約4%の増加と2期連続で世界販売首位となりましたが、事業拡大や減価償却費増などにより固定費負担が増加し、営業利益は減益となりました。
ヒュンダイモーター	売上高 営業利益	96.4兆ウォン(+2.9%) 4.6兆ウォン(-11.9%)	売上高は米国は低迷したものの韓国国内や新興国が好調で増収となりましたが、営業利益は労働組合のストライキにより生産コストが上昇したことなどにより、 減益となりました。
タタ・モーターズ	売上高 営業利益	2兆9,462億ルピー(+11.6%) 1,179億ルピー(-28.7%)	売上高はインド国内や中国が好調に推移し増収となりましたが、減価償却費などの増加で営業利益は減益となりました。

⁽注1)各社の実績は、日産自動車、本田技研工業、タタ・モーターズが2018年3月期、ゼネラルモーターズ、フォルクスワーゲン、ヒュンダイモーターが2017年12月期。いずれも現地通貨ベース。

⁽注2) ゼネラルモーターズ、フォルクスワーゲン、ヒュンダイモーター、タタ・モーターズの営業利益はBloomberg基準。

⁽出所) Bloomberg、各社決算資料等を基に三井住友アセットマネジメント作成

	テーマ	概 要	主に取り組んでいる会社
HEV	ハイブリッドカー (HEV)	ガソリンエンジンやディーゼルエンジンと、バッテリー (ニッケル水素電池、またはリチウムイオン電池) によるモーターの回転動力を組み合わせた動力源を使う自動車です。	トヨタ自動車、ホンダ、
/EV	電気自動車 (EV)	バッテリー(リチウムイオン電池など)によるモーターの回転動力で走る自動車です。バッテリーの容量、コスト、重量の問題がクリアされれば、ハイブリッドカーに代わる新世代自動車の主役に躍り出ることが期待されます。	日産自動車
	自動運転	自動運転車の普及で、レーダー、センサー類、データ制御関連部品など、新たな自動車部品の登場が期待されます。	Mobileye、 Sensata Technologies
	バッ テ リー	自動車駆動用バッテリーとして、HEVやEVにはニッケル水素電池やリチウムイオン電池が搭載されています。特に、リチウムイオン電池は今後の能力やコストの改善が期待されるバッテリーで、電池メーカーや電池材料メーカーなどにより技術開発が進められています。	LG化学、 Johnson Controls
親	所興国の小型車	新興国では中間所得層の増加などにより自動車の普及率向上が期待されています。各自動車メーカーは低価格の小型車を開発し、投入する計画です。	ヒュンダイモーター 、 タタ・モーターズ
	代替燃料	限りある資源であり、使用により CO_2 を排出する石油に代わる燃料の総称です。エタノール、バイオ燃料、圧縮天然ガス燃料などが挙げられます。	Petroleo Brasileiro. Novozymes
	燃費改善	エンジン効率の向上、駆動系の改良、ころがり抵抗の低減(エコタイヤ)などの技術開発・改良による 燃費向上が期待されます。	ブリヂストン、Borgwarner
	電装化	電子制御による車両の軽量化、安全性の追求ならびにITを活用したクルマ社会の構築(CO_2 排出ゼロを目指す電気自動車社会システム、渋滞半減を目指すクルマネットワーク社会システムなど)が進んでいます。	デンソー、Autoliv
	軽量化	車体への高張力鋼板の使用、自動車部品の金属からの樹脂素材への転換、炭素繊維の使用などが 進んでいます。	新日鐵住金、東レ、ニフコ
	サービス	自動車ディーラー、自動車の補修部品販売、中古車事業など自動車に関連する様々なサービス事業が展開されています。日本ではカーシェアリングといった新事業も育っています。	オリックス、ユー・エス・エス

⁽注)投資テーマおよび概要は、2018年2月末現在の状況に基づく例示です。

⁽出所) 各種資料を基に三井住友アセットマネジメント作成

[※]上記は例示を目的とするものであり、個別銘柄を推奨するものではありません。

MEMO(1)

情報提供資料

重要な注意事項

【投資信託商品についてのご注意(リスク、費用)】

●投資信託に係るリスクについて

投資信託の基準価額は、投資信託に組み入れられる有価証券の値動き等(外貨建資産には為替変動もあります。)の影響により上下します。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。運用の結果として投資信託に生じた利益および損失は、すべて受益者に帰属します。したがって、投資信託は預貯金とは異なり、投資元本が保証されているものではなく、一定の投資成果を保証するものでもありません。

- ●投資信託に係る費用についてご投資いただくお客さまには以下の費用をご負担いただきます。
- ◆直接ご負担いただく費用・・・購入時手数料 上限3.78% (税込)
 - ···換金 (解約) 手数料 上限1.08% (税込)
 - ・・・信託財産留保額 上限2.40%
- ◆投資信託の保有期間中に間接的にご負担いただく費用・・・信託報酬 上限 年3.834% (税込)
- ◆その他費用・・・監査費用、有価証券の売買時の手数料、デリバティブ取引等に要する費用(それらにかかる消費税等相当額を含みます。)、および外国における資産の保管等に要する費用等が信託財産から支払われます。また、投資信託によっては成功報酬が定められており当該成功報酬が信託財産から支払われます。投資信託証券を組み入れる場合には、お客さまが間接的に支払う費用として、当該投資信託の資産から支払われる運用報酬、投資資産の取引費用等が発生します。これらの費用等に関しましては、その時々の取引内容等により金額が決定し、運用の状況により変化するため、あらかじめその上限額、計算方法等を具体的には記載できません。
- ※なお、お客さまにご負担いただく上記費用等の合計額、その上限額および計算方法等は、お客さまの保有期間に応じて異なる等の理由によりあらかじめ具体的に記載することはできません。

上記に記載しているリスクや費用項目につきましては、一般的な投資信託を想定しております。費用の料率につきましては、三井住友アセットマネジメントが運用するすべての投資信託における、それぞれの費用の最高の料率を記載しております。投資信託に係るリスクや費用は、それぞれの投資信託により異なりますので、ご投資をされる際には、販売会社よりお渡しする投資信託説明書(交付目論見書)や契約締結前交付書面等を必ず事前にご覧ください。

- ●投資信託は、預貯金や保険契約と異なり、預金保険・貯金保険・保険契約者保護機構の保護の対象ではありません。また登録金融機関でご購入の場合、投資者保護基金の支払対象とはなりません。
- ●投資信託は、クローズド期間、国内外の休祭日の取扱い等により、換金等ができないことがありますのでご注意ください。

〔2018年5月31日現在〕

- 当資料は、情報提供を目的として、三井住友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。
- ●資料の内容は作成基準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及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。
- ●当資料にインデックス・統計資料等が記載される場合、それらの知的所有権その他の一切の権利は、その発行者および許諾者に帰属します。
- ●当資料に掲載されている写真がある場合、写真はイメージであり、本文とは関係ない場合があります。

作成基準日:2018年5月末

三井住友アセットマネジメント株式会社 ご不明な点は下記にお問い合わせ下さい。

<お客さま専用フリーダイヤル> 0120-88-2976 受付時間:営業日の午前9時~午後5時

<ホームページ> http://www.smam-jp.com

