

トヨタ自動車 トヨタグループ株式ファンド

追加型投信／国内／株式

当ファンドは、特化型運用を行います。

■投資信託説明書（交付目論見書）のご請求・お申込み



東洋証券株式会社

金融商品取引業者 関東財務局長（金商）第121号

加入協会：日本証券業協会、一般社団法人第二種金融商品取引業協会

■資料の作成、設定・運用



三井住友DS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

1. 「トヨタグループ株式マザーファンド」を通じて、トヨタ自動車およびそのグループ会社の株式に投資し、これらの銘柄群の動きをとらえることを目標に運用を行います。

- グループ会社とは、トヨタ自動車の有価証券報告書、四半期報告書およびこれらに準じる公開情報に開示される連結子会社、持分法適用関連会社をいいます。

2. 組入銘柄の決定や投資比率の決定・調整、銘柄の変更等においては、一定の基準に基づき、規則的な運用を行います。

- 一定の基準についてはファンドの運用プロセス（3ページ）をご参照ください。

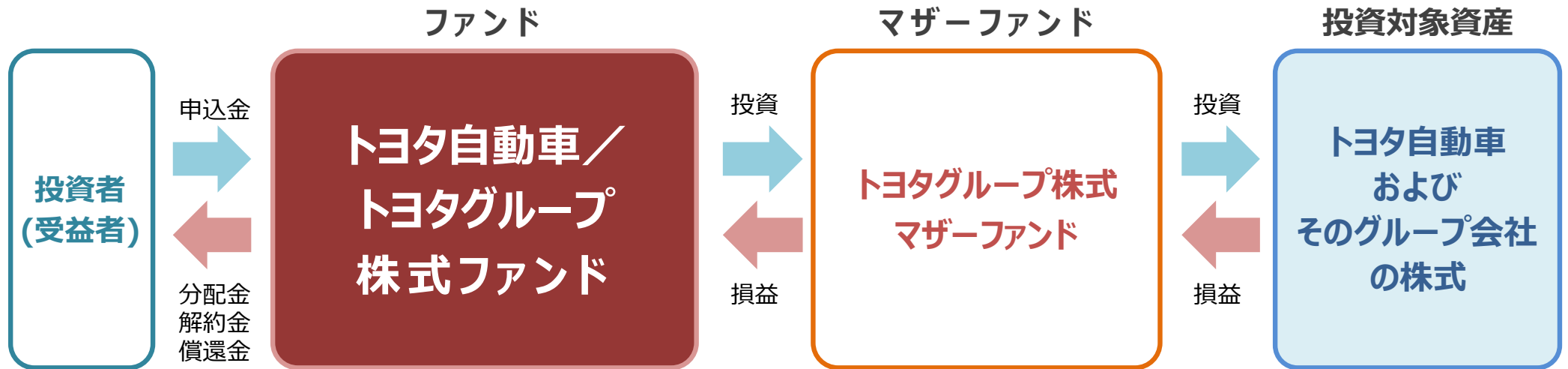
3. 株式の実質組入比率は、通常の状態での高位を保つことを基本とします。

※画像はトヨタ自動車グローバルニュースルームより転載

※資金動向、市況動向に急激な変化が生じたとき、ならびに残存信託期間、残存元本が運用に支障をきたす水準となったとき、グループ会社の定義等に大きな変更があった場合等やむを得ない事情が発生した場合には、上記のような運用ができない場合があります。

ファンドのしくみ

■ ファミリーファンド方式を採用し、マザーファンドの組入れを通じて、実際の運用を行います。



当ファンドは特化型運用を行います。

- トヨタ自動車株式の純資産総額に対する比率は約50%までとします。ただし、同社以外のグループ会社の各株式の純資産総額に対する比率は35%を超えないものとします。
- 当ファンドは、トヨタ自動車およびそのグループ会社の株式に集中して投資を行うため、当該銘柄に経営破たんや経営・財務状況の悪化などが生じた場合には、大きな損失が発生し、ファンドの基準価額が下落することがあります。



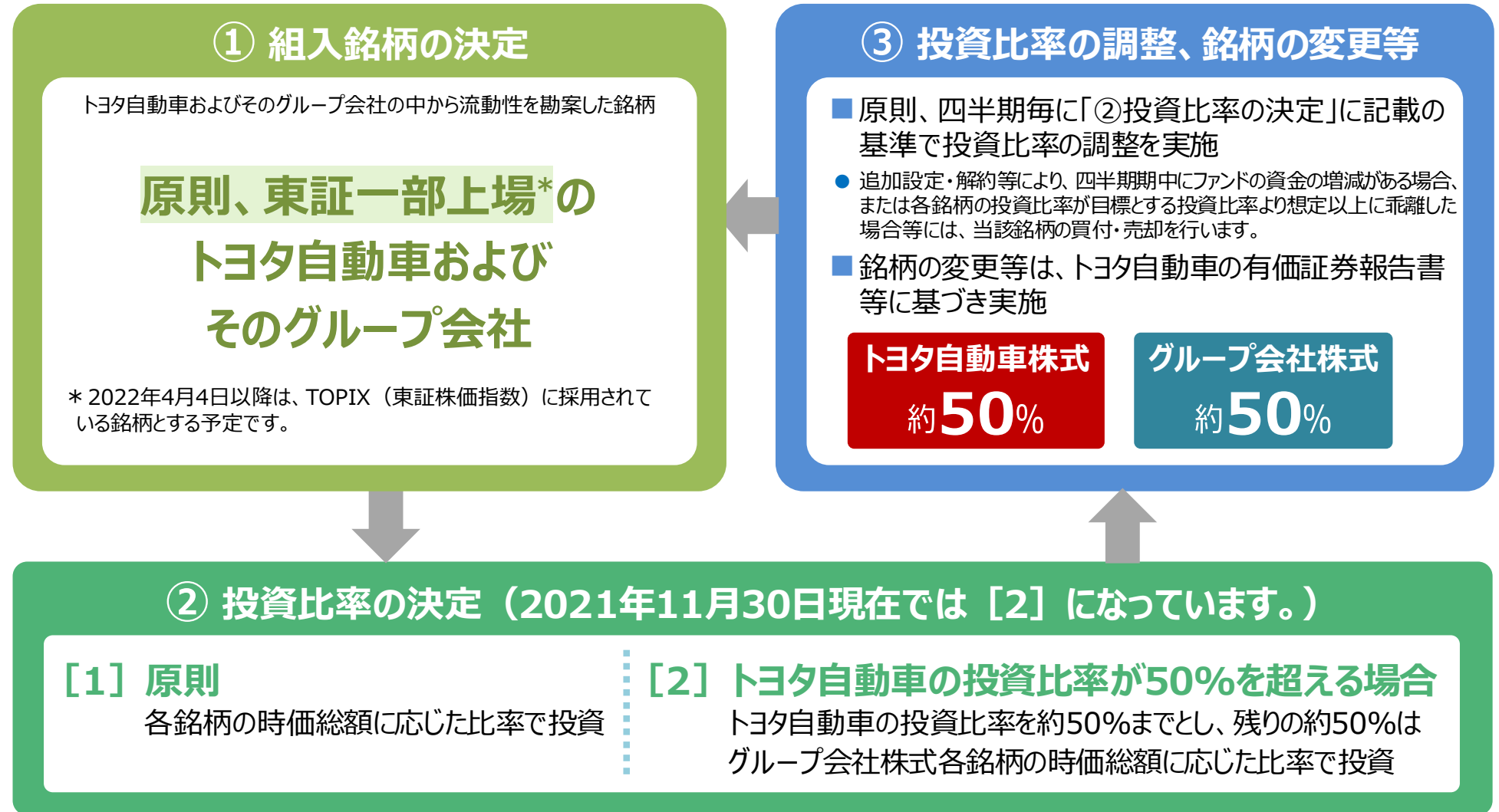
特化型運用とは

一般社団法人投資信託協会規則の「信用リスク集中回避のための投資制限」に定められた、ファンドの純資産総額に対する比率（10%）を超えて、特定の発行体の発行する銘柄に集中して投資する運用のことをいいます。

※ 資金動向、市況動向に急激な変化が生じたとき、ならびに残存信託期間、残存元本が運用に支障をきたす水準となったとき、グループ会社の定義等に大きな変更があった場合等やむを得ない事情が発生した場合には、上記のような運用ができない場合があります。

ファンドの運用プロセス（トヨタグループ株式マザーファンド）

■ 投資イメージ



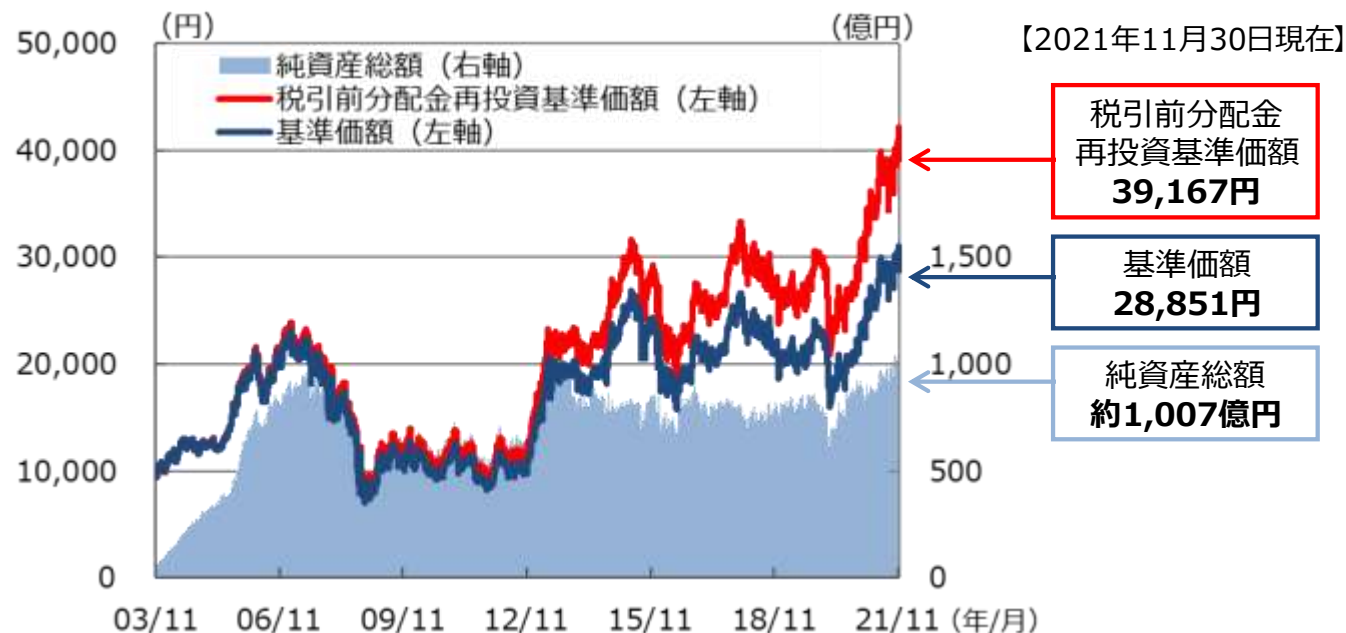
※トヨタグループ株式マザーファンドには、投資比率が非常に高い銘柄が存在します。ファンドは、トヨタ自動車およびそのグループ会社の株式の値動きをとらえることを目標に運用を行っているため、基準価額は、当該銘柄群の株価変動の影響を大きく受けます。

※当ファンドは、あらかじめ決められた一定の方針にて投資を行うファンドであり、銘柄選定や組入比率操作等による追加収益を追求するファンドではありません。

※当ファンドは、投資対象となるトヨタ自動車およびそのグループ会社より投資元本および運用成績を保証されるものではありません。

※上記の運用プロセスは2021年11月末現在のものであり、今後変更される場合があります。

基準価額および純資産総額の推移



組入上位10銘柄

(組入銘柄数 19)

	銘柄	業種	比率 (%)
1	トヨタ自動車	輸送用機器	49.9
2	デンソー	輸送用機器	18.9
3	豊田自動織機	輸送用機器	8.8
4	豊田通商	卸売業	5.1
5	S U B A R U	輸送用機器	4.8
6	アイシン	輸送用機器	3.5
7	小糸製作所	電気機器	3.0
8	日野自動車	輸送用機器	1.6
9	トヨタ紡織	輸送用機器	1.2
10	ジェイテクト	機械	1.0

分配金実績 (1万口当たり、税引前)

決算期	第1~15期	第16期	第17期	第18期	設定来累計 (2021年11月30日まで)
	累計	2019年11月	2020年11月	2021年11月	
分配金 (対前期末基準価額比率)	4,130円 (41.3%)	610円 (2.9%)	400円 (1.7%)	640円 (3.0%)	5,780円 (57.8%)
騰落率 (税引前分配金再投資ベース)	166.0%	14.1%	-6.1%	44.5%	291.7%

(注1) データは2003年11月13日(設定日前日)～2021年11月30日。純資産総額は2003年11月14日(設定日)～2021年11月30日。

(注2) 基準価額、税引前分配金再投資基準価額は、1万口当たり、信託報酬控除後です。

(注3) 税引前分配金再投資基準価額は、分配金(税引前)を分配時に再投資したものと仮定して計算しており、実際の基準価額とは異なります。

(注4) 組入上位10銘柄は2021年11月末現在、業種は東証業種分類です。比率は当ファンドの純資産総額を100%として計算しています。

(注5) 「対前期末基準価額比率」は、各期の分配金(税引前)の前期末基準価額(分配金お支払い後)に対する比率で、当ファンドの収益率とは異なります。第1~15期と設定来累計の欄は、それぞれの分配金累計(税引前)の設定時10,000円に対する比率です。「騰落率」は税引前分配金再投資基準価額を基に算出したものであり、実際の投資家利回りとは異なります。第1~15期の欄は、設定日から第15期末までの騰落率です。

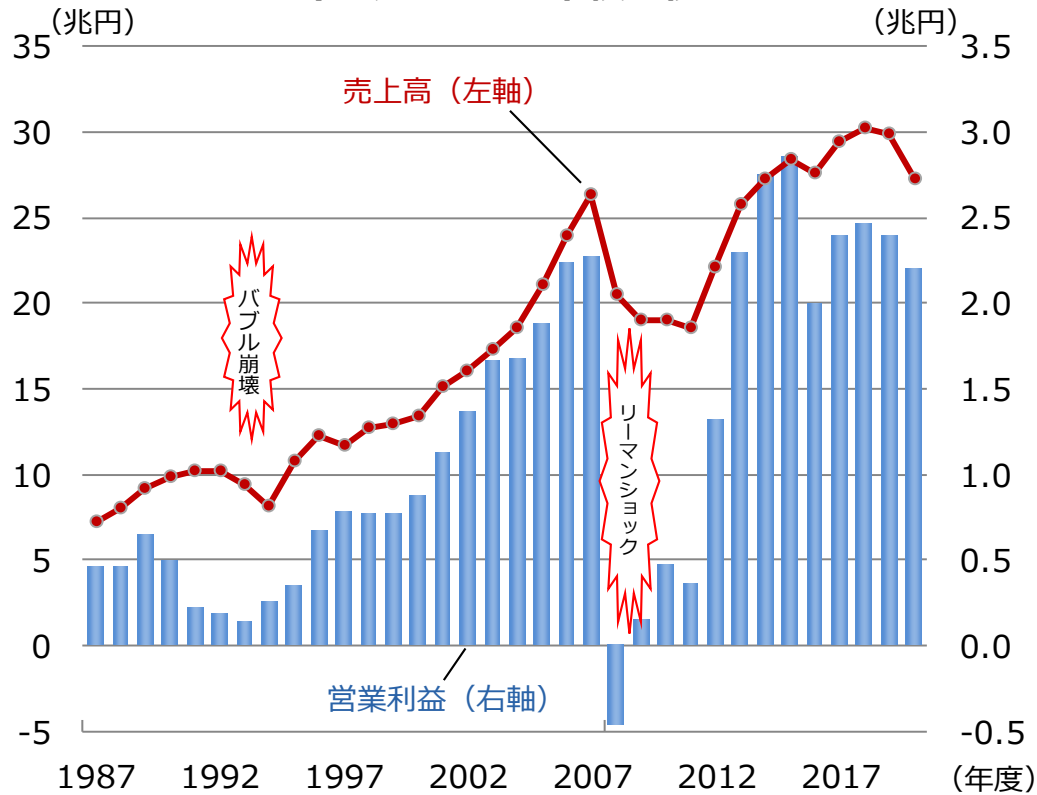
※上記は過去の実績であり、将来の運用成果および分配を保証するものではありません。分配金額は委託会社が分配方針に基づき基準価額水準や市況動向等を勘案して決定します。ただし、委託会社の判断により分配を行わない場合もあります。

※ファンド購入時には、購入時手数料がかかる場合があります。また、換金時にも費用、税金などがかかる場合があります。詳しくは18ページおよび投資信託説明書(交付目論見書)をご覧ください。

中長期的な成長が期待されるトヨタ自動車

- トヨタ自動車の過去の業績推移をみると、バブル崩壊やリーマンショックなどの経済危機が発生した場合も、その後着実に回復しています。2020年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響により業績が悪化しましたが、2021年度は回復が見込まれており、今後も自動運転車の普及などにより業績成長が期待されます。
- トヨタ自動車は、従来の自動車メーカーから、「移動」に関わる革新的な製品やサービスを提供する「モビリティカンパニー」に進化し、グローバル競争に勝ち残れる企業と考えられます。同社の株価はこれまでも長期にわたりTOPIX（東証株価指数）を上回って推移してきました。

トヨタ自動車の業績推移



(注) データは1987年度～2020年度。1995年3月に決算月を6月から3月に変更。そのため1995年3月期は9ヵ月決算。同社は2020年度より国際財務報告基準（IFRS）を適用。2019年度の数値はIFRSベースに遡及修正。

(出所) トヨタ自動車の決算資料を基に委託会社作成

※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、当ファンドの将来の運用成果等を示唆あるいは保証するものでもありません。また、個別銘柄への投資を推奨するものではありません。

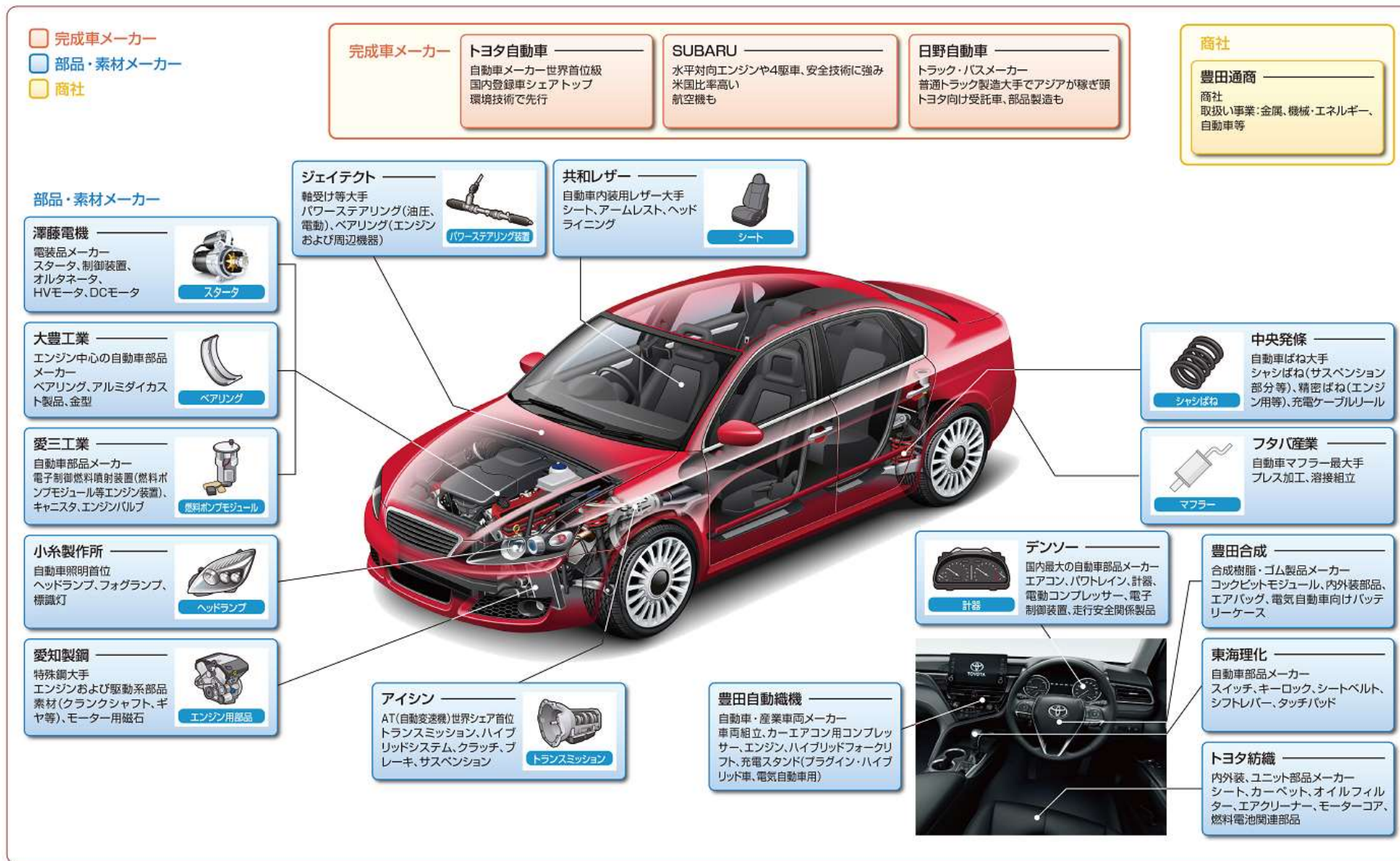
トヨタ自動車の株価とTOPIXの推移



(注1) データは1987年4月末～2021年11月末（月次）。1987年4月末を100として指数化。

(注2) TOPIX（東証株価指数）は参考指数であり、ベンチマークではありません。

(出所) Bloombergのデータを基に委託会社作成



(出所) 各社ホームページ、「会社四季報」等を基に委託会社作成

※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。

※上記は、2021年11月30日現在の当ファンドの全組入銘柄を記載しています。組入銘柄、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。

■ デンソー、アイシンは、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	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
1	Bosch (独)	Bosch (独)	Bosch (独)	Bosch (独)	Bosch (独)
2	デンソー (日)	デンソー (日)	デンソー (日)	デンソー (日)	デンソー (日)
3	ZF (独)	ZF (独)	ZF (独)	ZF (独)	ZF (独)
4	Magna International (加)	Continental (独)	Continental (独)	Continental (独)	Continental (独)
5	Continental (独)	Magna International (加)	Magna International (加)	Magna International (加)	現代MOBIS (韓)
6	現代MOBIS (韓)	アイシン (日)	アイシン (日)	アイシン (日)	アイシン (日)
7	アイシン (日)	現代MOBIS (韓)	現代MOBIS (韓)	現代MOBIS (韓)	Magna International (加)
8	Johnson Controls (米)	Faurecia (仏)	Valeo (仏)	Valeo (仏)	Marelli (日)
9	Faurecia (仏)	Valeo (仏)	Lear (米)	Faurecia (仏)	潍柴動力 (中)
10	Lear (米)	Lear (米)	Faurecia (仏)	Lear (米)	Valeo (仏)

(注) データは2016年～2020年（日本企業は2016年度～2020年度）。米ドルベース。

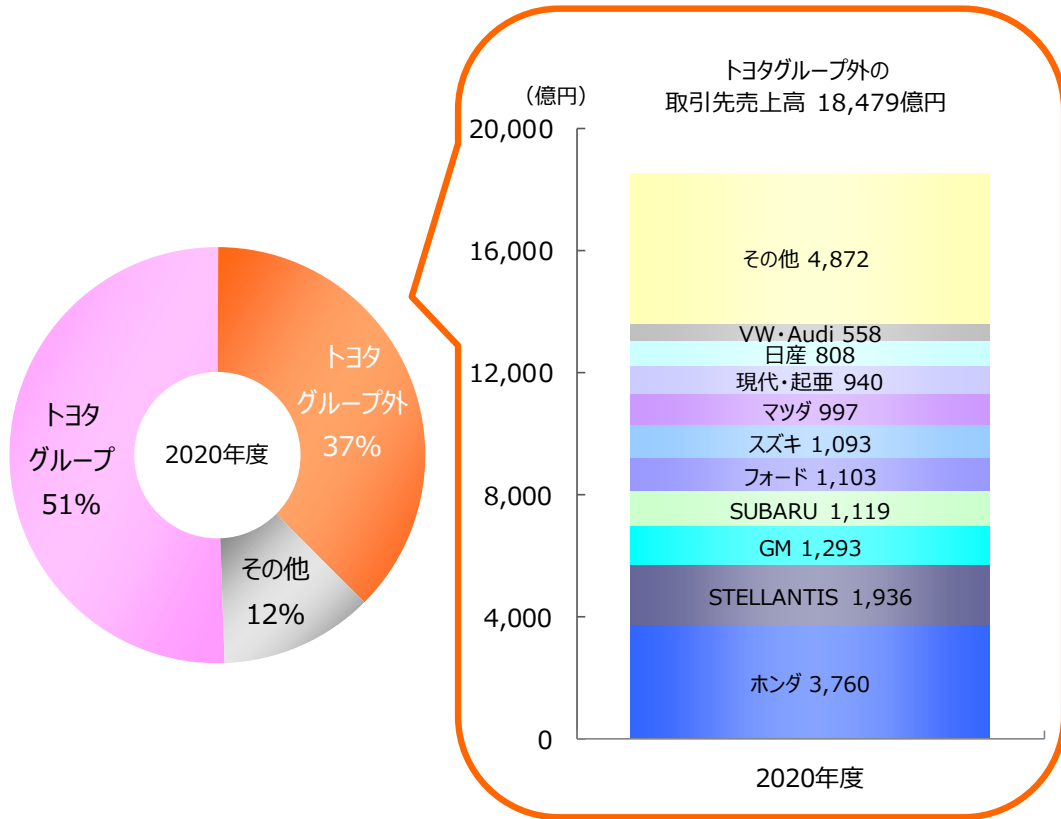
(出所) FOURIN「世界自動車調査月報」を基に委託会社作成

※上記は過去の実績であり、当ファンドの将来の運用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。

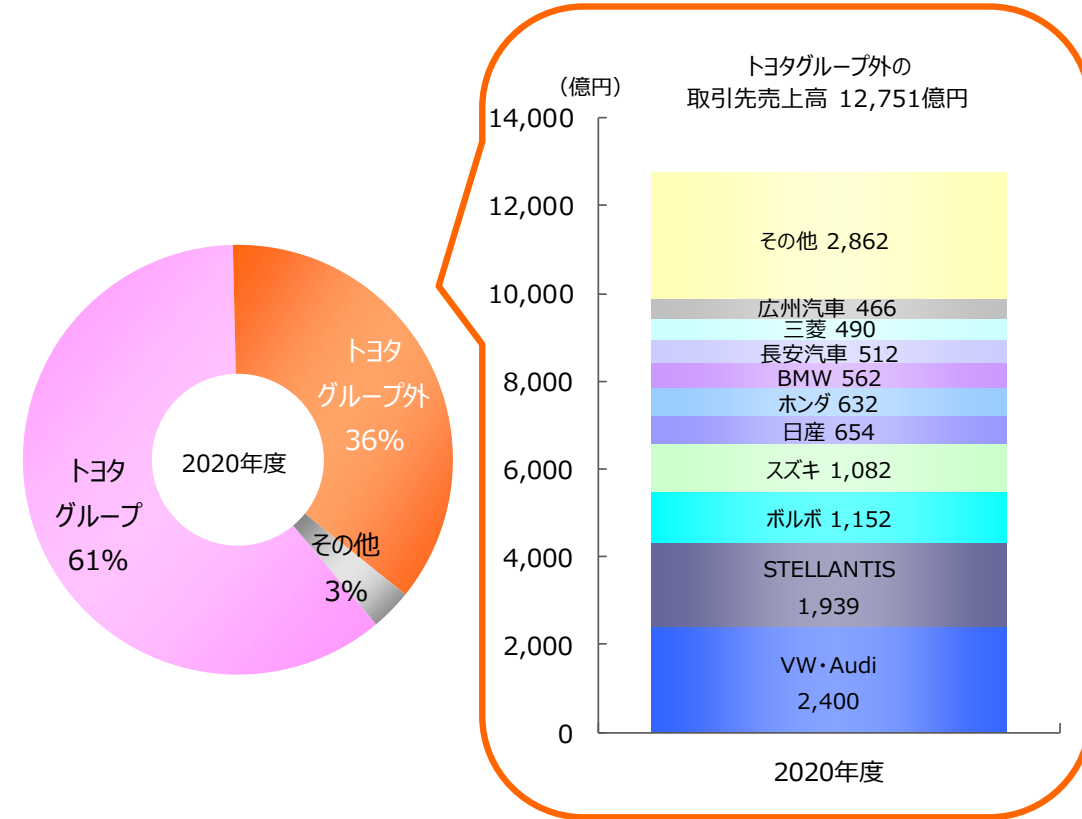
デンソー、アイシンの取引先別の連結売上高

- 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 37%、アイシン 36%（いずれも2020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】 取引先別の連結売上高構成比



(注1) 円グラフにあるその他は、デンソーは市販・非車載事業他、アイシンはエネルギーソリューション関連・その他事業の売上高を指します。

(注2) 円グラフの数値は四捨五入の関係上、合計が100%と異なる場合があります。

(出所) 各社決算資料を基に委託会社作成

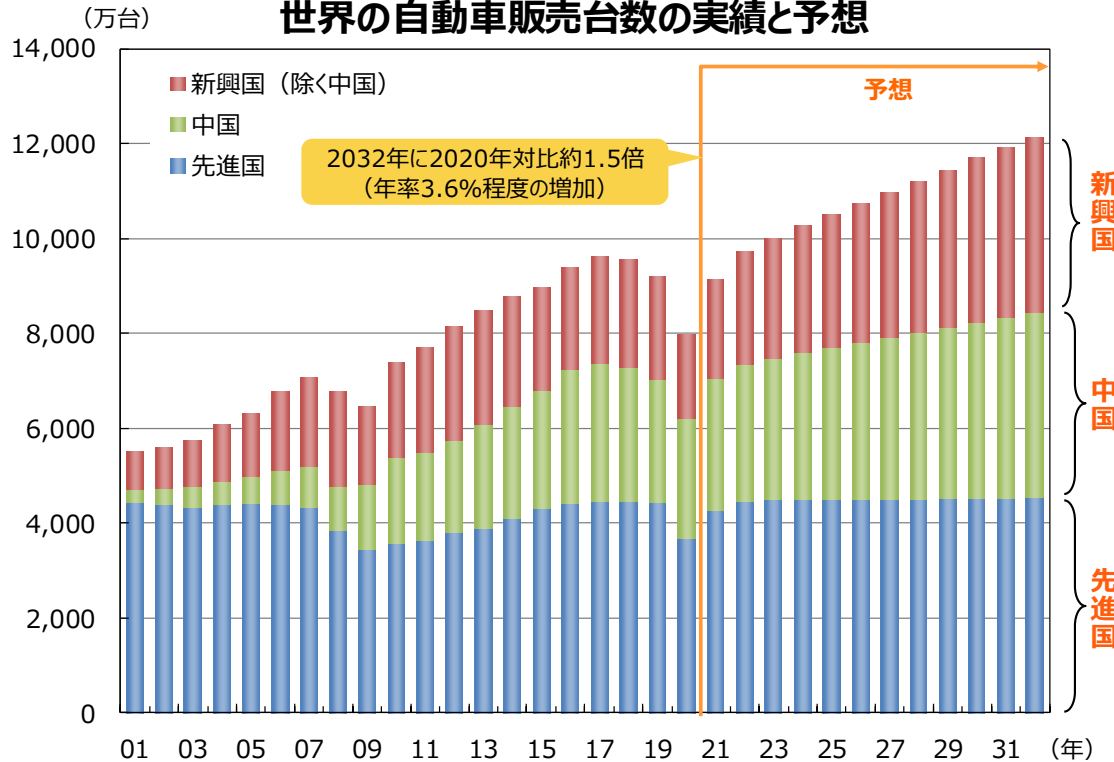
※上記は過去の実績であり、当ファンドの将来の運用成果や今後の市場環境等を示唆あるいは保証するものではありません。また、個別銘柄への投資を推奨するものではありません。

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。

世界の自動車販売は中長期的に緩やかな成長が続く

- 世界の自動車販売台数は、2020年は新型コロナウイルス感染拡大の影響から減少しました。2021年はコロナワクチンの普及により世界経済の回復が期待されることなどから増加に転じる見込みです。
- 世界の自動車販売台数は、2032年までに2020年対比約1.5倍（年率3.6%程度）が予想されています。このうち新興国（除く中国）は同約2.1倍（年率6.4%程度）、中国は同約1.5倍（年率3.6%程度）と新興国がけん引する見通しです。一人当たりの自動車保有率が相対的に低い新興国における自動車需要の高まりを背景に、販売台数は中長期的な増加が期待されます。

世界の自動車販売台数の実績と予想



(ご参考) 2020年の世界の自動車販売台数上位5グループ

トヨタグループ	VWグループ	ルノー/日産/三菱グループ	GMグループ	現代グループ
約1,014	約893	約736	約696	約639

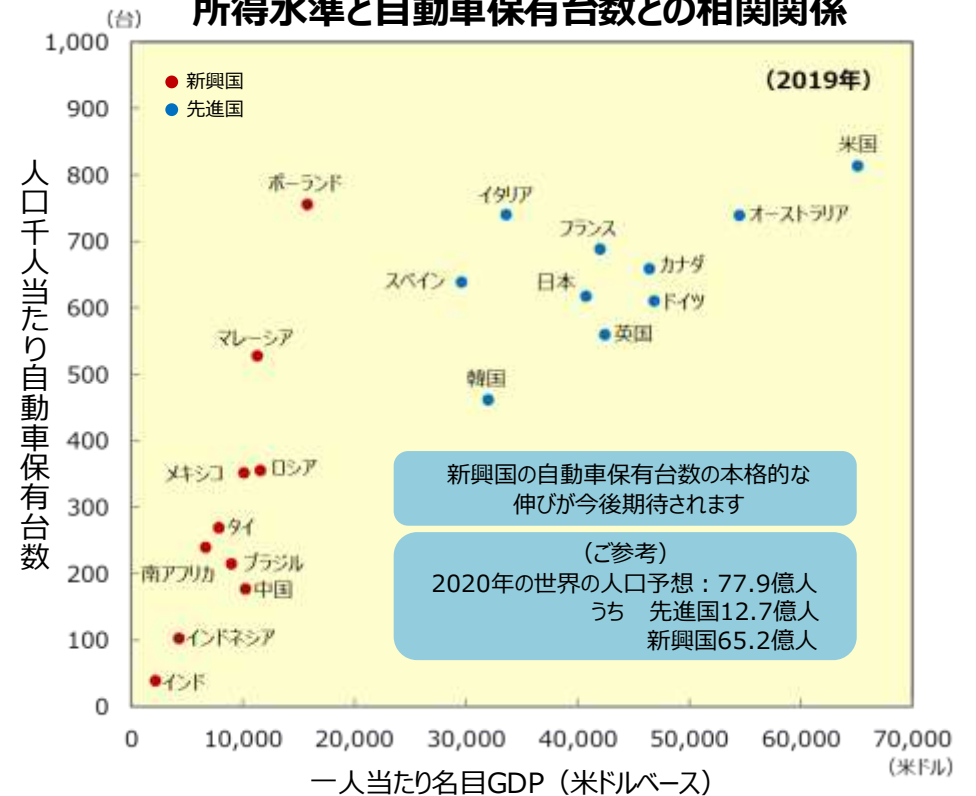
(注1) 世界の自動車販売台数の実績と予想は、2001年～2032年。2021年以降はFOURINの予想。

(注2) 上位5グループは2020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」（2021年版）、IMF「World Economic Outlook Database, October 2021」、国連「World Population Prospects 2019」のデータを基に委託会社作成

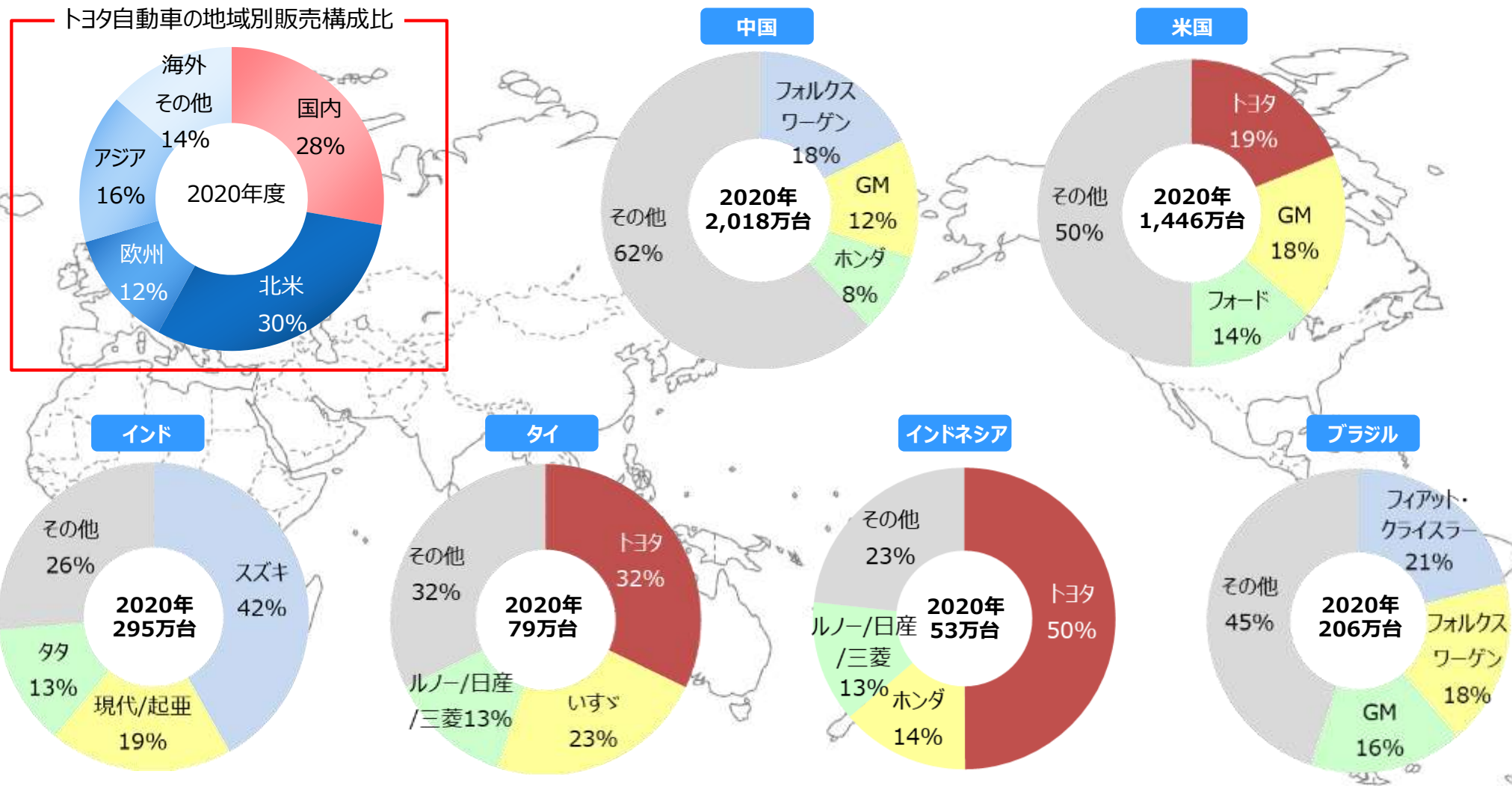
※上記は過去の実績および将来の予想であり、今後の市場環境等を示唆あるいは保証するものではありません。また、当ファンドの将来の運用成果等を示唆あるいは保証するものでもありません。

所得水準と自動車保有台数との相関関係



※左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。

トヨタグループは米国、インドネシア、タイなどで相対的に高いシェアを有しています。



(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。合併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) 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。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) トヨタ自動車の決算資料、FOURIN「世界自動車統計年刊」(2021年版) のデータを基に委託会社作成

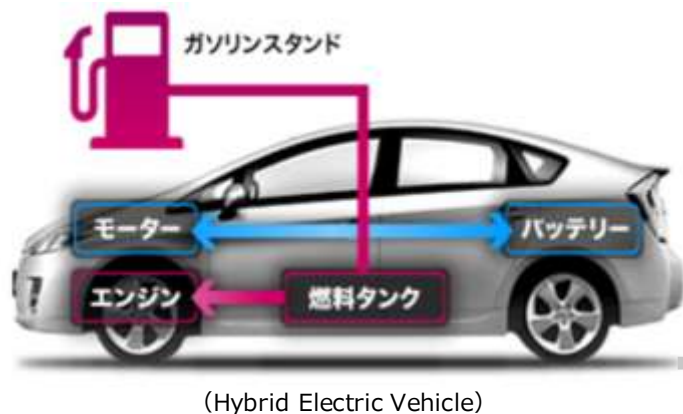
※上記は企業の例示を目的とするものであり、個別銘柄を推奨するものではありません。

※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。

トヨタ自動車の環境に配慮した次世代自動車技術

■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)



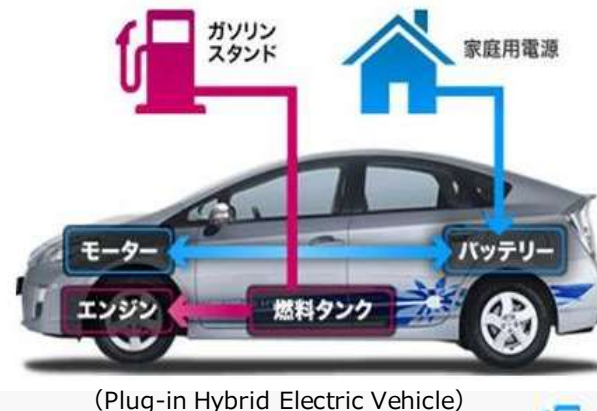
エンジンとモーター等異なる2つ以上の動力源を持つ車です。

電気自動車 (EV)



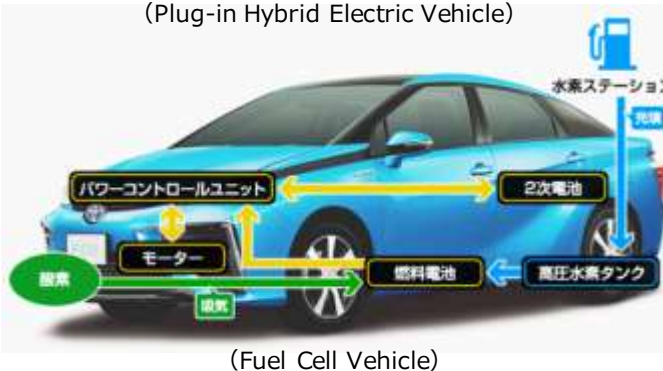
外部から充電した電気を動力源とし、モーターにより走行する車です。

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)



水素と酸素を化学反応させて電気をつくる燃料電池（FC）を動力源とする車です。

(出所) トヨタ自動車ホームページを基に委託会社作成

※上記は参考情報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。

トヨタ自動車の自動運転への取り組み

■ トヨタ自動車は、2020年代前半には一般道路での自動運転の実現を目指しています。

トヨタ自動車の主な自動運転技術

運転知能

Driving Intelligence

● 高精度センシング技術

高精細に周囲の情報をセンシング。

● 認識技術

道路構造・信号の取得や自車位置を推定し、空間情報（地図）との照合により障害物を検出。

● 判断技術

ドライバーの判断を人工知能（AI）で実現。



（出所）トヨタ自動車の資料を基に委託会社作成
※ 上記は理解を深めていただくためのイメージです。

つながる

Connected

● 地図自動生成システム

走行車両から収集するデータをもとに、高精度地図データを生成。複数車両から収集したデータを統合・補正することで位置誤差を解消、リアルタイムにデータを更新。

● インフラ協調・通信

自律センサーだけでは得られない先読み情報入手。



人とクルマの協調

Interactive Intelligence

● 直感的インタラクションによるHMI*

ドライバーとクルマが相互に速度や障害物などの情報を提供し合い、システム状態を共有。

● 車両制御技術

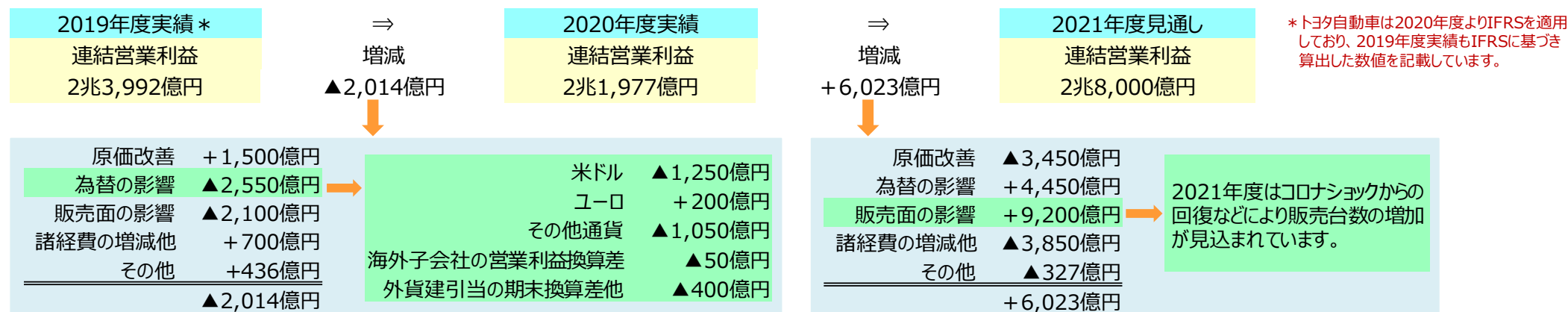
ドライバーが安心して任せられる性能・信頼性。

* HMI : Human Machine Interface



- 2020年度は円高の影響に加え、新型コロナウイルス感染拡大による販売面のマイナス効果により、営業利益は減益となりました。
- 2021年度はコロナショックからの回復などにより販売が大幅に伸長、円安効果もあり、営業利益は増益となる見通しです。

連結営業利益増減要因



会社見通しと市場コンセンサス

決算	(億円)	連結営業収益	連結営業利益	連結純利益	1株当たり利益(円)
2020年度	実績	272,145	21,977	22,452	160.7
2021年度	会社見通し	300,000	28,000	24,900	179.1
2021年度	市場コンセンサス	312,522	30,996	27,687	198.3
2022年度	市場コンセンサス	344,382	36,818	31,752	231.0
決算	(%)	前年度比			
2020年度	実績	▲ 8.9	▲ 8.4	10.3	6.4
2021年度	会社見通し	10.2	27.4	10.9	11.5
2021年度	市場コンセンサス	14.8	41.0	23.3	23.4
2022年度	市場コンセンサス	10.2	18.8	14.7	16.5

<連結販売台数>

	販売台数(千台)	前年度比(%)
2020年度実績	7,646	▲14.6
2021年度見通し	8,550	+11.8

為替レート

2020年度実績 : **1米ドル = 106円** (前年度比3円の円高)
1ユーロ = 124円 (前年度比3円の円安)
 2021年度前提 : **1米ドル = 110円** (前年度比4円の円安)
1ユーロ = 128円 (前年度比4円の円安)

(注1) 同社は2020年度より国際財務報告基準(IFRS)を適用。前年度比は2019年度実績をIFRSベースに基づき算出し比較。連結営業収益は米国会計基準では連結売上高。

(注2) 2021年10月1日付で普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行ったため、1株当たり利益は株式分割後ベースで表示。

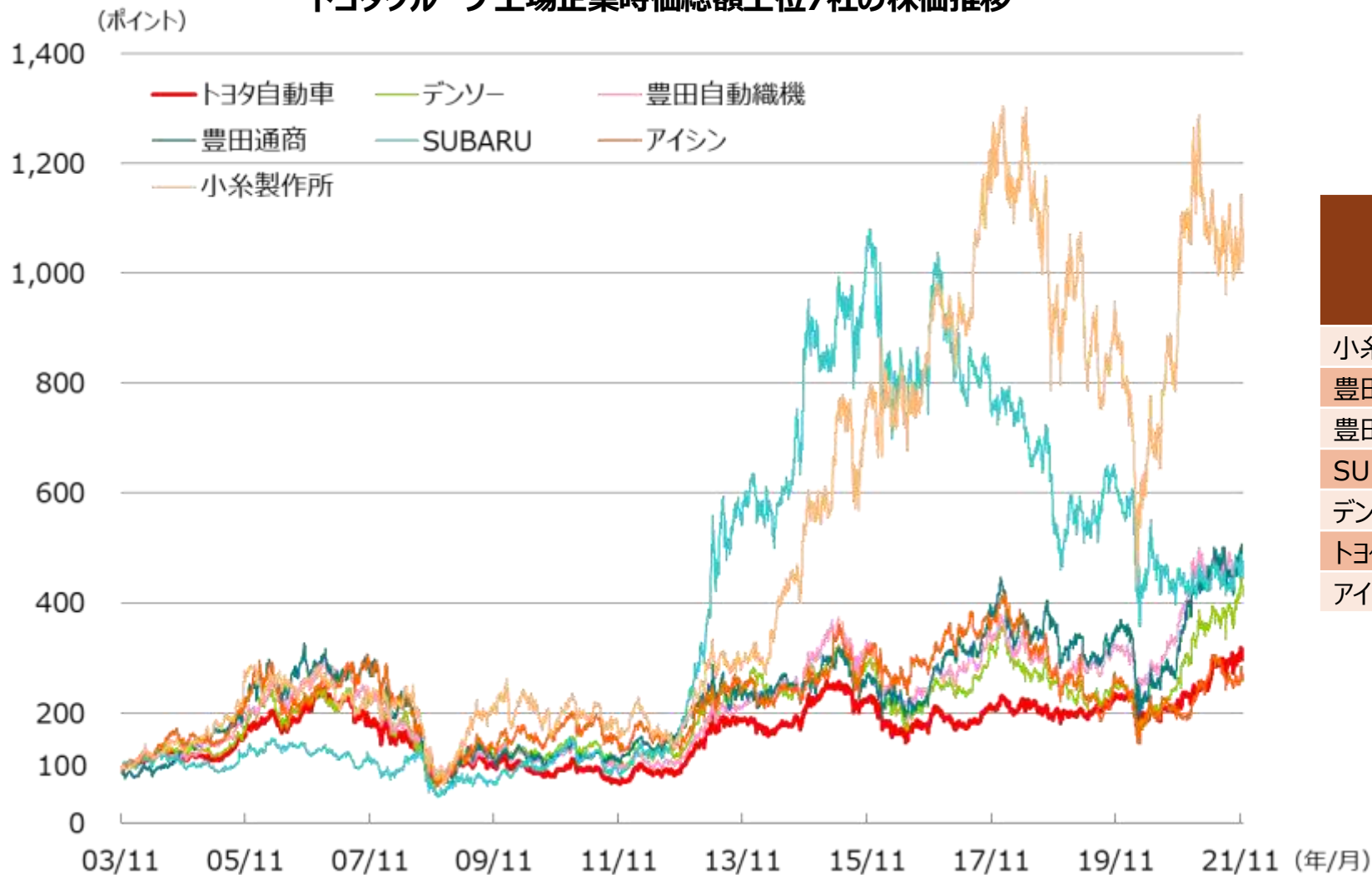
(注3) 2021年度会社見通しおよび市場コンセンサスは、当資料作成時点における情報であり、今後変更される場合があります。トヨタ自動車の最新の見通しについては、トヨタ自動車のホームページをご確認ください。

(注4) 数値は切り捨ての関係上、合計に合致しない場合があります。

(出所) トヨタ自動車の決算資料、Bloombergのデータを基に委託会社作成

※上記は過去の実績および将来の予想であり、当ファンドの将来の運用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。

トヨタグループ上場企業時価総額上位7社の株価推移



株価騰落率 2003年11月13日～ 2021年11月30日	
小糸製作所	920%
豊田自動織機	357%
豊田通商	354%
SUBARU	345%
デンソー	314%
トヨタ自動車	197%
アイシン	158%

(注1) データは2003年11月13日～2021年11月30日（日次）。当ファンドの設定日前日（2003年11月13日）を100として指数化。

(注2) 2021年11月末現在での時価総額上位7社。

(出所) Bloombergのデータを基に委託会社作成

※上記は過去の実績であり、当ファンドの将来の運用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。

分配方針および分配金に関する留意事項

分配方針

- 年1回（原則として毎年11月13日。休業日の場合は翌営業日）決算を行い、分配を行います。
 - 分配対象額の範囲は、経費控除後の繰越分も含めた利子・配当等収益および売買益（評価益を含みます。）等の全額とします。
 - 分配金額は、委託会社が基準価額水準、市況動向等を勘案して、原則として経費控除後の配当等収益を中心に決定します。
- ※ 委託会社の判断により分配を行わない場合もあるため、将来の分配金の支払いおよびその金額について保証するものではありません。

ファンドは計算期間中の基準価額の変動にかかわらず分配を行う場合があります。分配金額は運用状況等により変動します。分配金額は計算期間中の基準価額の上昇分を上回る場合があります。

分配金に関する留意事項

- 分配金は、預貯金の利息とは異なり、ファンドの純資産から支払われますので、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。
- 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、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、分配金の一部または全部が、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、分配金額より基準価額の値上がりが小さかった場合も同様です。

ファンドのリスクおよび留意点

基準価額の変動要因

- 当ファンドは、値動きのある有価証券等に投資しますので、基準価額は変動します。したがって、投資者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。
- 運用の結果として信託財産に生じた利益および損失は、すべて投資者に帰属します。
- 投資信託は預貯金と異なります。また、一定の投資成果を保証するものではありません。
- 当ファンドの主要なリスクは以下の通りです。

■ 価格変動リスク

- **株式市場リスク・・・株式の価格の下落は、基準価額の下落要因です**

内外の政治、経済、社会情勢等の影響により株式相場が下落した場合、ファンドの基準価額が下落する要因となります。また、個々の株式の価格はその発行企業の事業活動や財務状況、これらに対する外部的評価の変化等によって変動し、ファンドの基準価額が下落する要因となります。特に、企業が倒産や大幅な業績悪化に陥った場合、当該企業の株式の価値が大きく下落し、基準価額が大きく下落する要因となります。

- **信用リスク・・・債務不履行の発生等は、基準価額の下落要因です**

ファンドが投資している有価証券や金融商品に債務不履行が発生あるいは懸念される場合に、当該有価証券や金融商品の価格が下がったり、投資資金を回収できなくなったりすることがあります。これらはファンドの基準価額が下落する要因となります。

- **投資銘柄集中リスク・・・特定の業種・銘柄の株式への集中投資は、基準価額が大幅に下落する要因です**

ファンドは、トヨタ自動車およびそのグループ企業の株式に限定して投資するため、銘柄構成が特定業種に集中する傾向や個別の銘柄の組入比率が高くなる傾向があり、基準価額が大幅にまたは継続的に下落する可能性があります。また、日本の株式市場全体の動きとファンドの基準価額の動きが大きく異なることがあります。

- **市場流動性リスク・・・市場規模の縮小・取引量の低下により、不利な条件での取引を余儀なくされることは、基準価額の下落要因です**

ファンドの資金流出入に伴い、有価証券等を大量に売買しなければならない場合、あるいは市場を取り巻く外部環境に急激な変化があり、市場規模の縮小や市場の混乱が生じた場合等には、必要な取引ができなかったり、通常よりも不利な価格での取引を余儀なくされることがあります。これらはファンドの基準価額が下落する要因となります。

その他の留意点

- 当ファンドは「ファミリーファンド方式」により運用するため、当ファンドと同じマザーファンドを投資対象とする他のベビーファンドに追加設定・一部解約により資金の流出入が生じた場合、その結果として、当該マザーファンドにおいても組入有価証券の売買等が生じ、当ファンドの基準価額に影響を及ぼすことがあります。
- ファンドのお申込みに関しては、クーリング・オフ制度の適用はありません。
- ファンドは、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、基準価額にマイナスの影響を及ぼす可能性、換金申込みの受け付けが中止となる可能性、既に受け付けた換金申込みが取り消しとなる可能性、換金代金のお支払いが遅延する可能性等があります。

購入・換金の 申込受付日	原則として、いつでも購入・換金のお申込みができます。
購入単位	お申込みの販売会社にお問い合わせください。
購入価額	購入申込受付日の基準価額
換金価額	換金申込受付日の基準価額
換金代金	原則として、換金申込受付日から起算して5営業日目からお支払いします。
決算および分配	年1回 (毎年11月13日。休業日の場合は翌営業日) 決算を行い、分配方針に基づき分配を行います。 ※ 委託会社の判断により分配を行わない場合もあります。
信託期間	無期限 (2003年11月14日設定)
繰上償還	以下の場合には、繰上償還をすることがあります。 ● 繰上償還をすることが受益者のため有利であると認めるとき ● 残存口数が10億口を下回ることとなったとき ● その他やむを得ない事情が発生したとき
課税関係	課税上は株式投資信託として取り扱われます。 公募株式投資信託は税法上、少額投資非課税制度「NISA (ニーサ)」、未成年者少額投資非課税制度「ジュニアNISA (ニーサ)」の適用対象です。なお、販売会社によっては、NISA、ジュニアNISAでの取扱い対象としない場合があります。 詳しくは販売会社にお問い合わせください。 配当控除の適用が可能です。益金不算入制度の適用はありません。 ※ 上記は作成基準日現在の情報をもとに記載しています。税法が改正された場合等には、変更される場合があります。

■ ファンドの費用

① 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 <u>1.65%（税抜き1.5%）を上限</u> として、販売会社毎に定める手数料率を乗じた額。 詳しくは販売会社にお問い合わせください。
信託財産留保額	ありません。

② 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）	ファンドの純資産総額に <u>年0.759%（税抜き0.69%）</u> の率を乗じた額
その他の費用・ 手数料	以下のその他の費用・手数料について信託財産からご負担いただきます。 ● 監査法人等に支払われるファンドの監査費用 ● 有価証券の売買時に発生する売買委託手数料 ● 資産を外国で保管する場合の費用等 ※上記の費用等については、運用状況等により変動するため、事前に料率、上限額等を示すことができません。

※上記の手数料等の合計額については、保有期間等に応じて異なりますので、表示することができません。

■ 委託会社、その他の関係法人

委託会社	三井住友DSアセットマネジメント株式会社（ファンドの運用の指図等を行います。）
受託会社	三菱UFJ信託銀行株式会社（ファンドの財産の保管および管理等を行います。）
販売会社	東洋証券株式会社（ファンドの募集・販売の取扱い等を行います。）

【重要な注意事項】

- 当資料は、三井住友DSアセットマネジメントが作成した販売用資料であり、金融商品取引法に基づく開示書類ではありません。
- 当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。また、当資料は三井住友DSアセットマネジメント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。
- 投資信託は、値動きのある証券（外国証券には為替変動リスクもあります。）に投資しますので、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。したがって元本や利回りが保証されているものではありません。
- 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。
- 当ファンドの取得のお申込みにあたっては、販売会社よりお渡しする最新の投資信託説明書（交付目論見書）および目論見書補完書面等の内容をご確認の上、ご自身でご判断ください。また、当資料に投資信託説明書（交付目論見書）と異なる内容が存在した場合は、最新の投資信託説明書（交付目論見書）が優先します。投資信託説明書（交付目論見書）、目論見書補完書面等は販売会社にご請求ください。
- 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：2021年11月末

三井住友DS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ください。

<コールセンター> 0120-88-2976 受付時間：午前9時～午後5時（土、日、祝・休日を除く）

<ホームページ> <https://www.smd-am.co.jp>