

グローバル自動運転関連株式ファンド (為替ヘッジあり) / (為替ヘッジなし)

追加型投信 / 内外 / 株式



■投資信託説明書(交付目論見書)のご請求・お申込み



今村証券株式会社
金融商品取引業者 北陸財務局長(金商)第3号
加入協会: 日本証券業協会

■資料の作成、設定・運用



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

ファンドの特徴

1 自動運転技術の進化・普及により、業績拡大が期待される世界の企業の株式に投資します。

■自動運転*の実現に必要な技術を持つ企業に着目します。

*ドライバー（人間）が行っている様々な運転操作をシステムが行うことを指します。

2 実質的な運用は、リサーチ力に強みのあるニューバーガー・バーマン・グループが行います。

■ファンド・オブ・ファンズ方式で運用を行います。

※投資対象とする外国投資信託の運用は、ニューバーガー・バーマン・インベストメント・アドバイザーズ・エル・エル・シー（米国）が行います。

3 （為替ヘッジあり）と（為替ヘッジなし）の2つのファンドからお選びいただけます。

■（為替ヘッジあり）

実質組入外貨建資産については、原則として対円での為替ヘッジを活用し、為替変動リスクの低減を図ります。ただし、完全に為替変動リスクを回避することはできません。

■（為替ヘッジなし）

実質組入外貨建資産については、原則として対円での為替ヘッジを行いません。

※販売会社によってはいずれか一方のみの取扱いとなる場合があります。
詳しくは販売会社にお問い合わせください。

※資金動向、市況動向等によっては、上記のような運用ができない場合があります。

Car

ニューバーガー・バーマン・グループについて

- ニューバーガー・バーマン・グループは1939年創業の米国の独立系運用会社です。
- 投資対象とする外国投資信託は、リサーチによる銘柄選択が重要と考えておりグローバル株式調査部門が運用します。



本社オフィスビル: 米国ニューヨーク

【設立日】
1939年6月22日

【運用資産残高】
約3,154億米ドル
(約36兆円)

【社員数】
約2,050名

豊富な
投資経験

徹底した
リサーチを
可能にする体制

パフォーマンス
重視の
企業文化

- 自動運転の実現に必要な主要技術の競争優位性を評価することや、市場の将来性を予想するためには十分なリサーチが重要です。
- また、自動運転は幅広い産業に変化をもたらすため、産業横断的なリサーチ、分析も重要です。

運用体制

グローバル株式調査部門

セクター別
アナリスト
41名

専任の
ポートフォリオ
マネージャー

1,000社以上の
グローバル企業を調査

年間1,589回の企業経営陣取材
(2017年)

債券部門、
マルチアセット
部門と協働

- 投資対象とする外国投資信託は、41名のアナリストを擁するグローバル株式調査部門が銘柄選択を担当し、専任のポートフォリオマネージャーがファンドを構築する運用体制となっています。

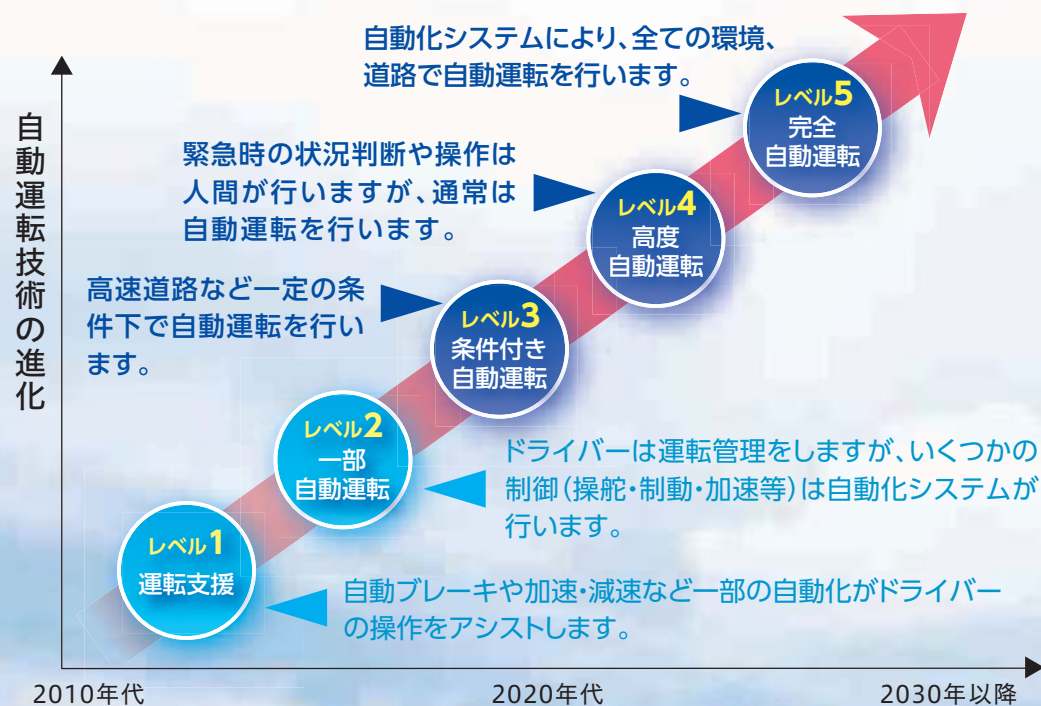
(注) 2018年9月末現在。運用資産残高は同時点の為替レート(1米ドル=113.50円)で換算。

(出所) ニューバーガー・バーマン・グループ、Bloombergのデータを基に委託会社作成

自動運転技術の進化で市場はさらなる拡大へ

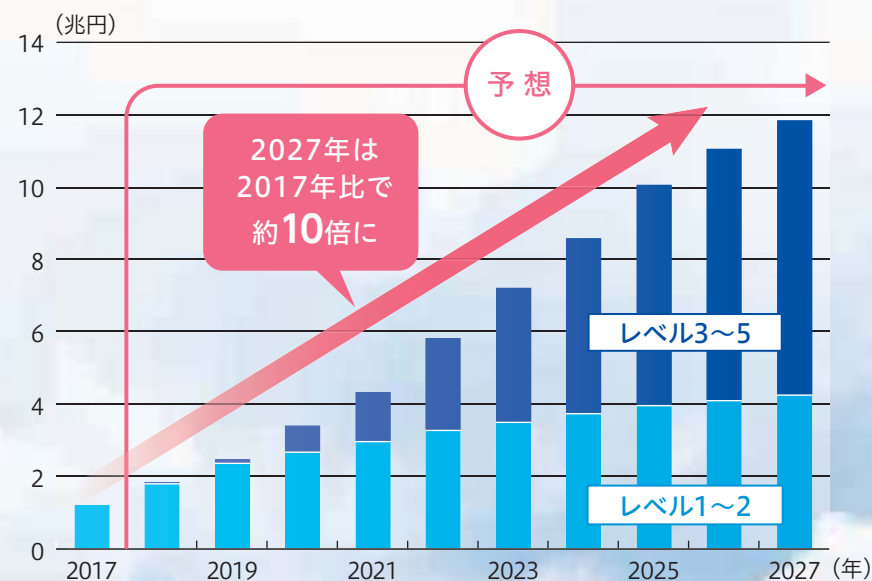
- 安全性が確保された「車社会」の実現に向け、各自動車メーカーは、ドライバーの負担を軽減する自動ブレーキなどを搭載した自動運転車の開発に注力しています。
- IT技術やAI技術の進化は目覚ましく、これらを応用した自動運転技術も急速に進化するとみられます。現在の自動運転技術はレベル1～2の水準ですが、まもなくレベル3水準に達する見通しです。
- 自動車に搭載される自動運転関連部品・システム市場は、2027年には約12兆円、2017年比で約10倍へ拡大が予想されます。

自動運転技術の推移



(注) 自動運転のレベルは国や業界団体などにより異なります。
(出所) 内閣府等の資料を基に委託会社作成

自動車に搭載される自動運転関連部品・システム市場の推移



(注1) データは2017年～2027年。2018年以降は、ニューバーガー・バーマン・グループの予想。
(注2) データは各年末の為替レートで換算、2018年以降は2018年10月末現在の為替レート(1米ドル=113.05円)で換算。
(出所) ニューバーガー・バーマン・グループ、Bloombergのデータ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。

※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および市場環境の変動等を示唆あるいは保証するものではありません。

自動運転車の普及により社会的利便性が向上

- 自動運転車の普及により、交通事故の削減や交通渋滞の緩和、高齢者等の移動支援、自動搬送による物流関連のドライバー不足の解消など、社会問題の解決に貢献することが期待されています。
- このように社会的利便性の向上が見込まれることなどが、各政府が自動運転車の普及を後押しする背景とみられます。

自動運転車の普及拡大イメージ

自動運転車の普及拡大

交通事故の削減

国家的プロジェクトとして各政府が推進

高齢化社会における移動困難者の支援

交通渋滞による環境的・経済的損失等の問題解消

自動運転の実用化・導入に関する枠組みの構築

輸送の小口化や高頻度化に対応する効率的な物流の実現



【例】交通渋滞の解消

前のクルマとの車間距離を一定に保ちながら走る「追従走行」に加え、他の車と通信することで、車間距離をきめ細かく制御し、スムーズな走行が可能に。



【例】効率的な物流の実現

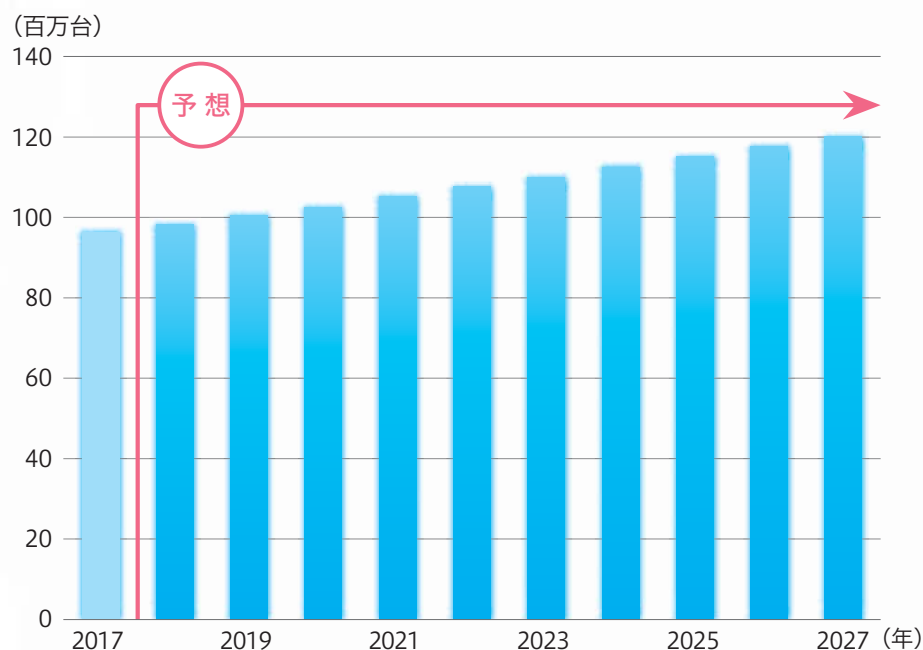
ブレーキやアクセルの情報を車車間通信により共有することで、トラック等を隊列で走行させる。これらの実用化によって、ドライバー不足の解消やトラックの稼働率の向上が期待される。

(出所) 各種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。

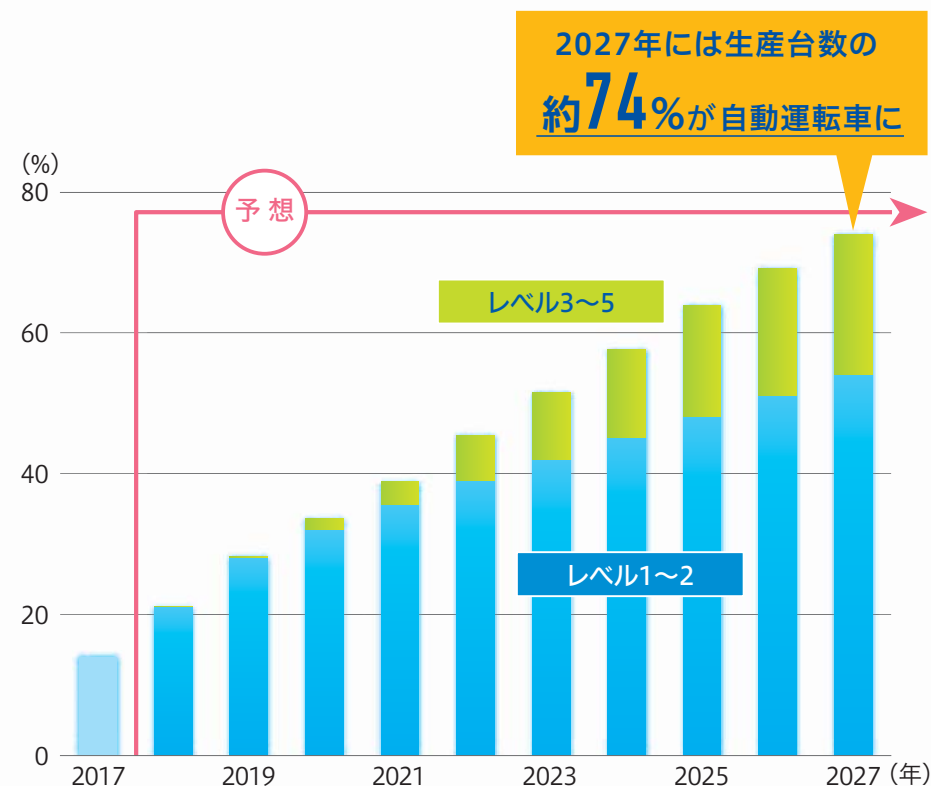
自動運転車の普及が急拡大

- 世界の自動車販売台数は、2017年から2027年までに年率2.2%と安定した成長が予想されています。
- そのなかで、世界の自動車生産台数における自動運転車の割合は、2017年の約14%から2027年には約74%に増加すると予想されており、今後急速に普及が進むとみられます。

世界の自動車販売台数の実績と予想



世界の自動車生産台数における自動運転車の割合の推移



(注) データは2017年～2027年。2018年以降の世界の自動車販売台数はFOURINの予想。2018年以降の世界の自動車生産台数における自動運転車の割合はニューバーガー・バーマン・グループの予想。

(出所) FOURIN「世界自動車統計年刊」(2018年版)、ニューバーガー・バーマン・グループ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および市場環境の変動等を示唆あるいは保証するものではありません。

各政府も自動運転技術開発を後押し

- 米国、欧州、日本、中国等の各政府は、交通事故対策や高齢者対策など社会的なニーズもあることから、自動運転技術の開発を後押ししています。
- 米国、欧州、日本、中国等の主要自動車メーカーは、自動運転車の独自開発に加え、自動運転技術を保有するテクノロジー企業などと共同での開発も進めています。

主要国・地域と主要自動車メーカーの取組み

米国



政府

運輸省は、衝突回避のために自動ブレーキを2022年9月までに全車に標準搭載することで自動車メーカー20社と合意(2016年3月)。
NHTSA(運輸省国家道路交通安全局)が、改訂版ガイドラインを発表(2017年9月)。

企業

【GM(ゼネラル・モーターズ)】

- ▶ 2019年にも米国の複数都市で自動運転車を使用した無人タクシーサービスを始めると発表(2017年11月)。
- ▶ ハンドル等のない自動運転車を2019年にも実用化すると発表(2018年1月)。

欧州



政府

EU加盟各国が、自動運転分野での協力に関する「アムステルダム宣言」に調印、2019年までに自動運転の実用化・導入に関する統一の取組みを構築すべく、欧州共通戦略の策定を目指す(2016年4月)。
ドイツはレベル3相当の自動運転を実用化する観点から、道路交通法(StVG)を改正(2017年6月施行)。

企業

【BMW(ビーエムダブリュー)】

- ▶ 2021年までに複数の完全自動運転車が連携して稼働するシステムの実現を目指す。
- ▶ 自動運転プラットフォームの開発を目的に、自動運转向けのテクノロジーを開発するKPIIT社とTTTech社との提携を発表(2018年10月)。

日本



政府

内閣府は、東京オリンピック・パラリンピックに向けて自動走行システムの公道での大規模実証実験の実施を開始(2017年10月～)。国内の自動車メーカーや部品メーカー、大学・研究機関、海外メーカー等が参加。

企業

【トヨタ自動車】

- ▶ 同社の自動運転への取組み、ビジョン、戦略、開発などを示した「自動運転白書」を発表(2017年9月)。
- ▶ ソフトバンクと新しいモビリティサービスの構築に向けて戦略的提携に合意(2018年10月)。

【本田技研工業】

- ▶ GMと自動運転技術で提携すると発表(2018年10月)。
- ▶ 無人タクシー等モビリティサービスの分野で自動運転技術の開発を手掛けるGMクルーズ社に事業資金など約3,000億円を投じる見込み。

中国



政府

中国政府は「自動車産業中長期発展計画」を発表。今後10年間で新エネルギー車と自動運転車等を中心に、国際競争力を持つ企業グループを育成する方針で、自動車強国を目指す(2017年4月)。
中国政府は2035年完成予定の未来都市「雄安新区」で、個人の乗用車を全て自動運転車にすると発表(2018年4月)。

企業

【長安汽車】

- ▶ 自動運転車の公道での長距離試運転に成功(2016年4月)。
- ▶ ミインテルと自動車の自動運転・インターネット接続・自動応答・人工知能(AI)の4つの領域で連携することを決定(2017年4月)。

(出所) 国土交通省、内閣府、各社資料等を基に委託会社作成

※個別銘柄に言及していますが、例示を目的とするものであり、当ファンドにおいて当該銘柄に投資するとは限りません。また、個別銘柄を推奨するものではありません。

高い自動運転技術を保有する企業に着目

- 自動運転車の普及により、カメラやセンサー、アルゴリズム（AI活用）、通信技術などの重要な技術を提供するテクノロジー企業に新たな成長機会が生まれます。
- このような自動車部品のすそ野の広がり恩恵を受け、自動運転の実現に必要な技術を持つ企業に着目します。



完成車
メーカー

自動車産業のバリューチェーン

自動運転技術の進化で新たな自動車部品が登場

- 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、新たな自動車部品が登場しています。

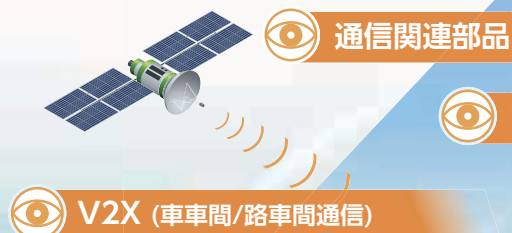


大手自動車部品
メーカー



半導体・ソフトウェア・
電子部品等のサプライヤー

自動運転車の主な新規部品



通信関連部品

高性能カメラ

V2X (車車間/路車間通信)

「車とモノとの通信」の総称 (Vehicle-to-everything) 。
自動車同士、自動車と交通システム (信号機や
道路標識など) 間で通信を行う技術。

IR (赤外線) レーザー

暗視装置 (ナイトビジョン) として利用される赤外線カメラ。また、前方車両に取り付けられた
赤外線マーカを、後続車両に設置された赤外線カメラを使用して認識するなど赤外線による
車車間通信に利用。

LiDAR (ライダー) (Light Detection and Ranging)

パルス状に照射したレーザー光による散乱光を測定することで、障害物まで
の距離や三次元形状 (立体像) を計測。自動運転車の高度な「眼」となる。

車内

レーダー/センサー

センサーフュージョン

カメラやレーダーなど複数のセンサーからの情報を組み合わせることにより
個々のセンサーの欠陥を補足し、障害物の正確な位置と形態を認知する技術。

超音波センサー

近距離の障害物を検知、駐車
アシストなどに使用。

ビジョン

複数のカメラからの画像データを解析し、
障害物をより正確に認知する技術。

レーダー/センサー

電波による測定技術。自動運転車には、特徴の
異なる多種多様なレーダーやセンサーが搭載
され、適材適所に使い分けられている。

(出所) ニューバーク・バーマン・グループの資料等を基に
委託会社作成

※上記はイメージであり、実際とは異なる場合があります。

自動運転システムを構成する機能



認知 (センサー)

人の眼の部分

カメラ、レーダー、
レーザー、LiDAR



判断* (AI:人工知能)

人の頭の部分

ビジョン、
センサーフュージョン

* 自車の状況、周辺環境情報を分析、走行進路の決定や操作指示



操作

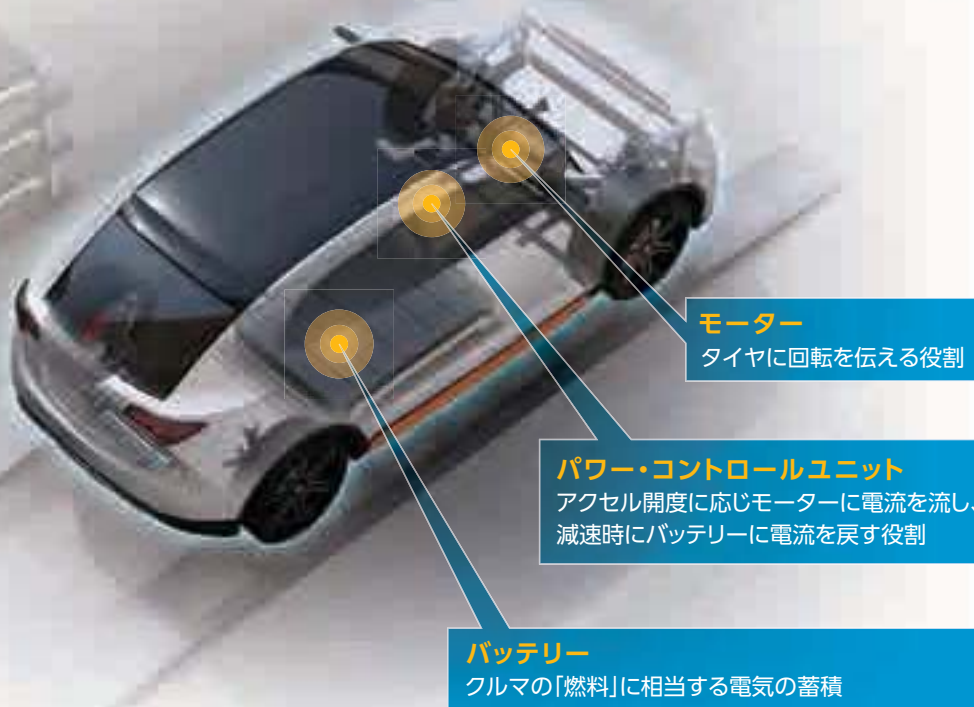
人の手足の部分

ステアリング、
アクセル、ブレーキ

自動運転関連企業は、電気自動車(EV)でも活躍

- クルマの駆動系が機械制御から電子制御に置き換わることから、電気自動車(EV)は、ガソリン車やディーゼル車と比べて、より多くの電子部品を使用します。
- EV技術も自動運転技術も、「クルマの電装化」を進めるという点では同じです。自動運転関連企業はEV技術開発でも活躍が期待されています。

電気自動車(EV)の基本構造



電気自動車(EV)の主な要素技術と自動運転関連企業

要素技術		関連企業
半導体		インフィニオンテクノロジーズ(独)、アナログ・デバイセズ(米)、テキサス・インスツルメンツ(米)、NXPセミコンダクターズ(蘭)
バッテリー	充電機器	アプティブ(英)、コンチネンタル(独)、日本電産(日)
パワー・コントロールユニット	インバータ・コンバータ	アプティブ(英)、ヴァレオ(仏)、インフィニオンテクノロジーズ(独)、アナログ・デバイセズ(米)
	マイクロコントローラー	テキサス・インスツルメンツ(米)、ルネサスエレクトロニクス(日)
モーター		ヴァレオ(仏)、日本電産(日)
電気系統 (ワイヤーハーネス)		アプティブ(英)、TEコネクティビティ(スイス)、アンフェノール(米)

(注1) 2018年10月末現在。

(注2) 上記の関連企業情報はニューバーガー・バーマン・グループが各種情報を基に推定したものであり、実際とは異なることがあります。

(出所) ニューバーガー・バーマン・グループ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。

※個別銘柄に言及していますが、例示を目的とするものであり、当ファンドにおいて当該銘柄に投資するとは限りません。また、個別銘柄を推奨するものではありません。

組入銘柄の紹介①

自動運転分野における豊富な技術蓄積を有する

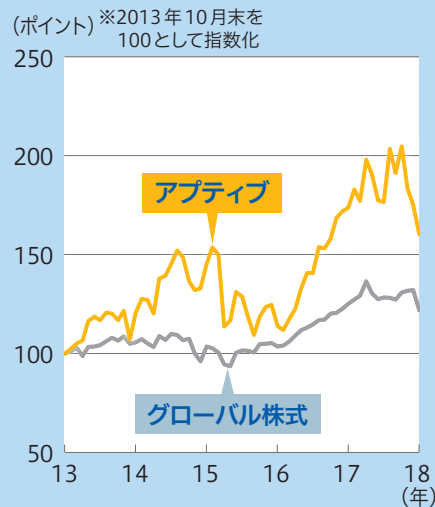
アプティブ(英国)

銘柄概要・注目点

- ワイヤーハーネス(自動車内の配線)等の電気系統関連に強みをもち、自動運転分野における豊富な技術蓄積を有します。
- 配車サービスを手掛けるリフト社と協働で、ロボ・タクシー(自動運転タクシーサービス)事業に参入しています。
- 自動運転関連の売上比率は15%程度*。

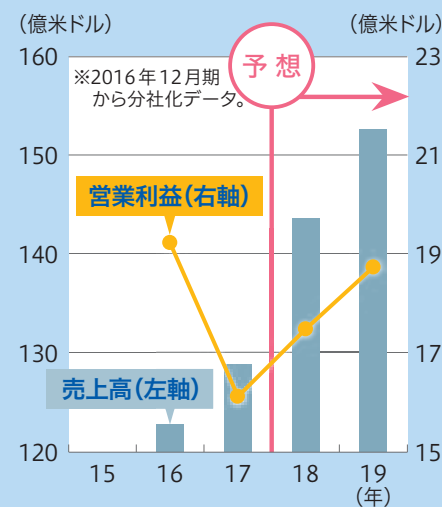
株価等の推移

2013年10月末～2018年10月末



売上高と営業利益の推移

2016年12月期～2019年12月期



高性能なアナログ半導体に強みを持つ大手半導体企業

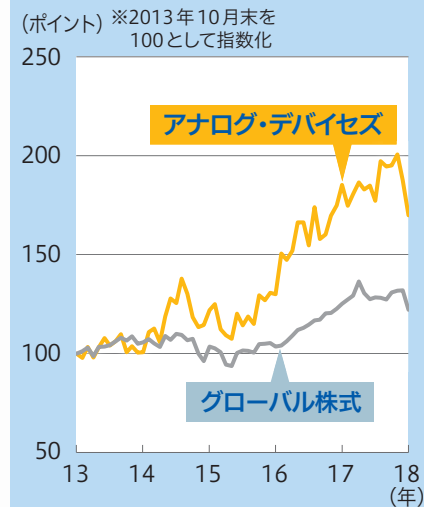
アナログ・デバイスズ(米国)

銘柄概要・注目点

- 家電や自動車、スマートフォン等に幅広く使われるアナログ半導体の大手企業です。
- 2017年に高い技術力を有し自動車向けに強みを持つ半導体メーカーのリニアテクノロジー社の買収を完了させ、自動運転関連事業を強化しています。ミリ波レーダー中心に自動車レーダー分野でリーダー企業の地位を確立しています。今後の業績拡大が期待されます。
- 自動運転関連の売上比率は16%～18%程度*。

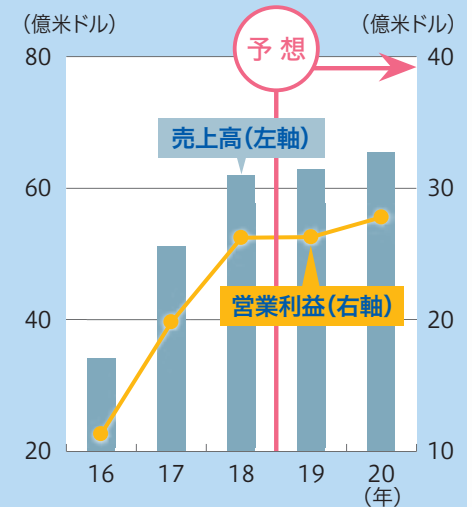
株価等の推移

2013年10月末～2018年10月末



売上高と営業利益の推移

2016年10月期～2020年10月期



(注1) *が付き自動運転関連の売上比率は2018年10月末現在のニューバーガー・バーマン・グループ調査による推定値です。

(注2) 「株価等の推移」はともに米ドルベース。グローバル株式はMSCI AC Worldのデータを使用。売上高、営業利益の予想はBloomberg。

(出所) ニューバーガー・バーマン・グループ、Bloombergのデータを基に委託会社作成

※上記は組入銘柄の例であり、当ファンドにおいて今後も当該銘柄の保有を継続するとは限りません。また当該銘柄を推奨するものではありません。

※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および市場環境の変動等を示唆あるいは保証するものではありません。

組入銘柄の紹介②

自動運転車の仮想走行試験に必要なシミュレーションソフトを開発

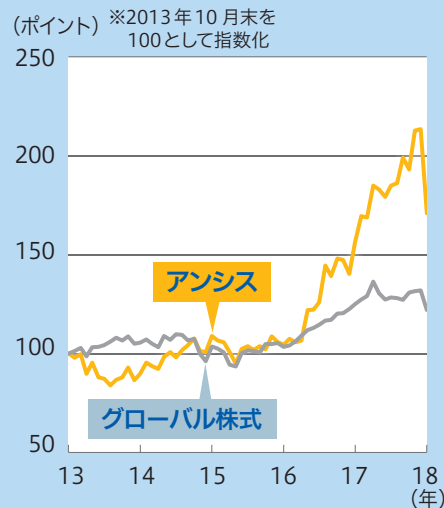
アンシス(米国)

銘柄概要・注目点

- 様々な産業向けにシミュレーション解析ソフトを提供する米国のソフトウェア企業です。同社のシミュレーションソフトは自動運転車の仮想走行試験などに活用されており、世界中の自動車メーカーを顧客として抱えています。
- 仮想走行試験を実行することで、実際の自動運転車の走行試験よりも安全かつ経済的に自動運転車の開発スピードを早めることが可能になると考えられます。今後、人が運転に介入しない高度な自動運転車の開発を進める中で、こうした仮想走行試験の需要が高まることが期待されます。
- 自動運転関連の売上比率は15%~20%程度*。

株価等の推移

2013年10月末~2018年10月末



売上高と営業利益の推移

2015年12月期~2019年12月期



自動運転技術開発で先行、モビリティサービスの開発に積極的

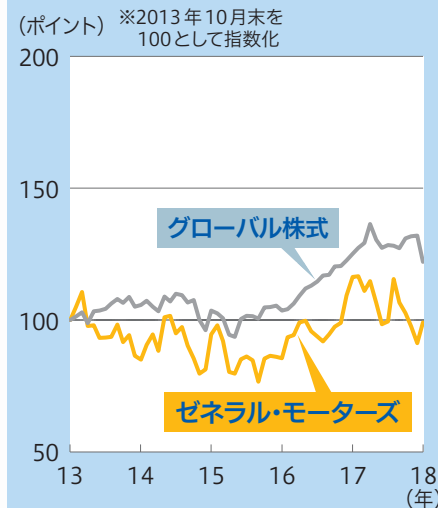
ゼネラル・モーターズ(米国)

銘柄概要・注目点

- 米国の大手自動車メーカーです。2016年に自動運転企業のクルーズオートメーション社を買収するなど、自動運転事業を強化しています。
- 高度な自動運転技術を活用したロボ・タクシーへの参入を表明しており、ものづくりだけでなく、モビリティサービスにも積極的に進出し、収益の多様化を図っています。
- 自動運転関連のR&D比率は10%程度*。

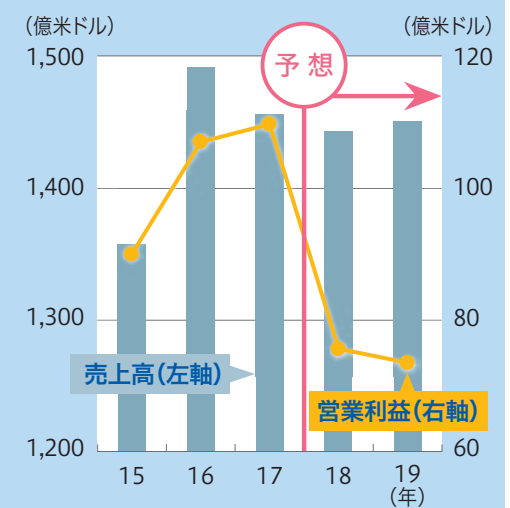
株価等の推移

2013年10月末~2018年10月末



売上高と営業利益の推移

2015年12月期~2019年12月期



(注1) *が付く自動運転関連の売上比率およびR&D比率は2018年10月末現在のニューバーク・バーマン・グループ調査による推定値です。

(注2) 「株価等の推移」はともに米ドルベース。グローバル株式はMSCI AC Worldのデータを使用。売上高、営業利益の予想はBloomberg。

(出所) ニューバーク・バーマン・グループ、Bloombergのデータを基に委託会社作成

※上記は組入銘柄の例であり、当ファンドにおいて今後も当該銘柄の保有を継続するとは限りません。また当該銘柄を推奨するものではありません。

※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および市場環境の変動等を示唆あるいは保証するものではありません。

組入銘柄の紹介③

日本の自動車部品大手、自動運転技術のソリューションを提供

デンソー(日本)

銘柄概要・注目点

- 自動運転技術やEV(電気自動車)の中核技術を幅広く有しており、自動車メーカーにトータル・ソリューションを提供できる自動車部品企業です。
- 「電動化」、「自動運転」を重点投資分野としており、研究開発費の半分相当を両分野に投入する方針です。主要顧客であるトヨタ自動車とともに、日本車メーカーの自動運転技術開発をリードする立場にあります。
- 自動運転関連の売上比率は5%~10%程度*。

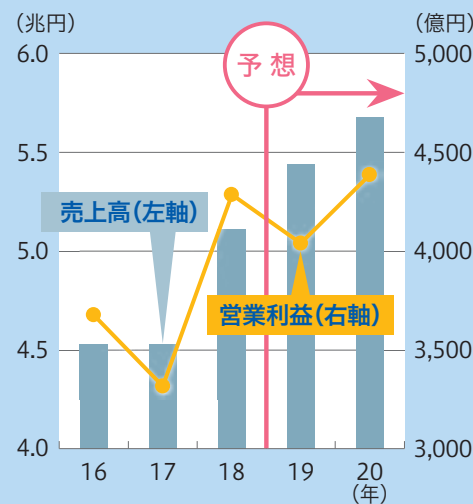
株価等の推移

2013年10月末~2018年10月末



売上高と営業利益の推移

2016年3月期~2020年3月期



自動運転技術を活用した物流ソリューションを提供

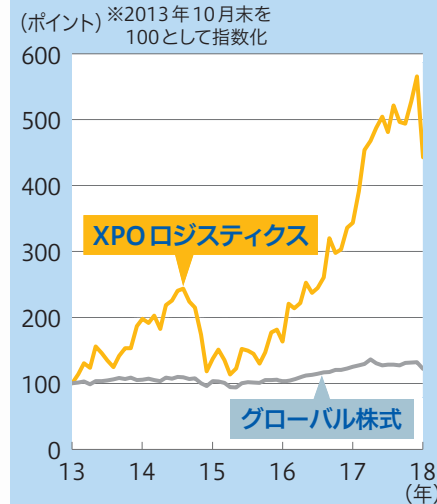
XPOロジスティクス(米国)

銘柄概要・注目点

- 米国の物流ソリューションの大手企業です。自動運転技術を活用し、物流施設や工場内の配送、梱包、積載作業の無人化・効率化ソリューションを提供しています。
- 自動運転技術は、自動車産業のみならず様々な産業における「輸送」を変革させる可能性があります。他社に先駆けて技術導入を進め、差別化されたサービスを提供しており、今後の成長が注目されます。
- 自動運転関連のR&D比率は50%程度*。

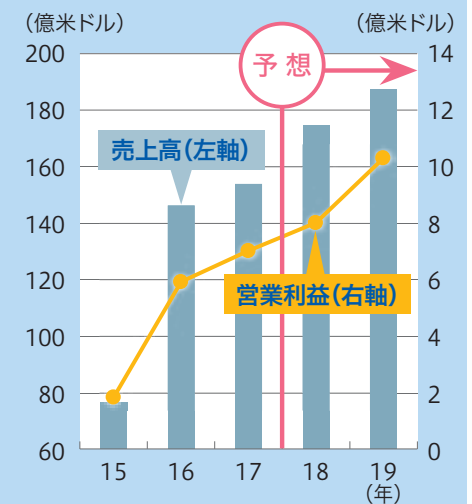
株価等の推移

2013年10月末~2018年10月末



売上高と営業利益の推移

2015年12月期~2019年12月期



(注1) *が付く自動運転関連の売上比率およびR&D比率は2018年10月末現在のニューバーガー・バーマン・グループ調査による推定値です。

(注2) 左の「株価等の推移」はともに円ベース、右の「株価等の推移」はともに米ドルベース。グローバル株式はMSCI AC Worldのデータを使用。売上高、営業利益の予想はBloomberg。

(出所) ニューバーガー・バーマン・グループ、Bloombergのデータを基に委託会社作成

※上記は組入銘柄の例であり、当ファンドにおいて今後も当該銘柄の保有を継続するとは限りません。また当該銘柄を推奨するものではありません。

※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および市場環境の変動等を示唆あるいは保証するものではありません。

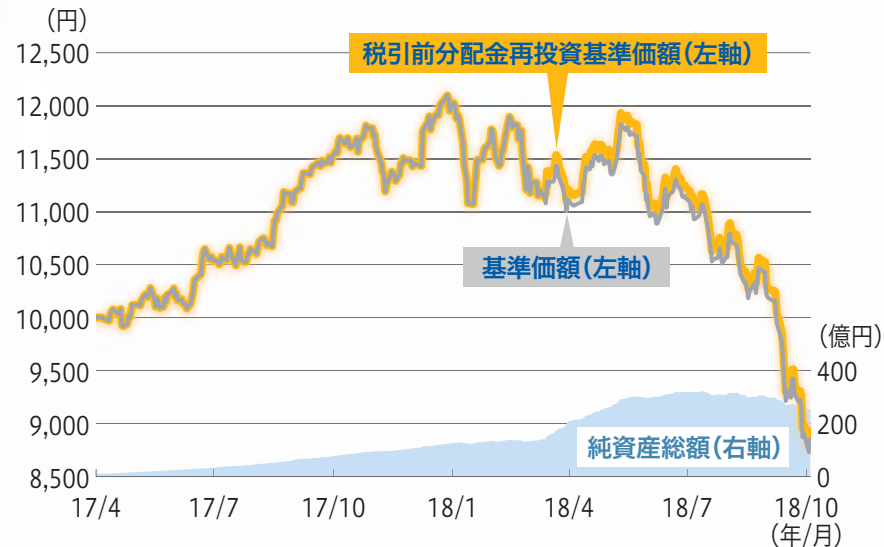
基準価額および純資産総額の推移

(為替ヘッジあり)

(2017年4月28日(設定日)～2018年10月31日)

2018年10月31日現在

	基準価額	純資産総額
(為替ヘッジあり)	8,854円	約257億円



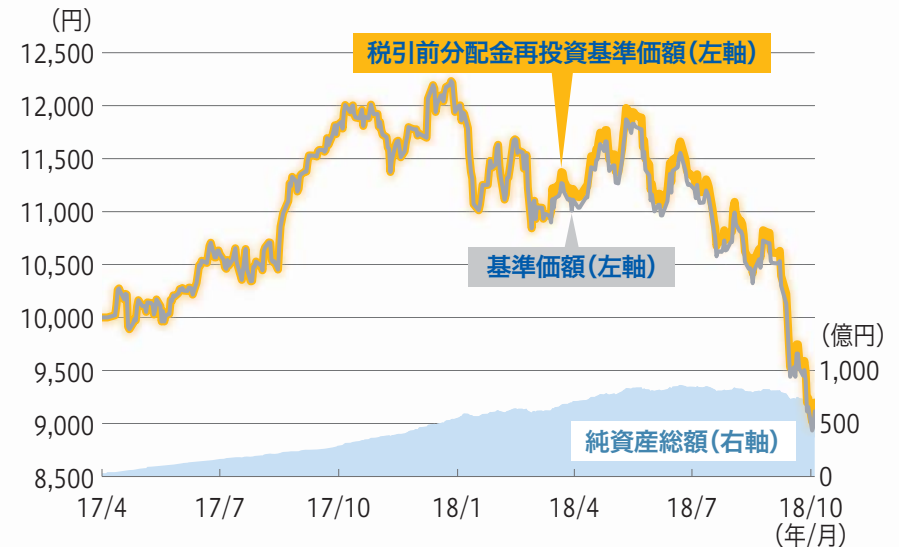
決算期	第1期(2018年4月10日)	設定来累計(2018年10月31日)
	分配金 (対設定時基準価額比率)	騰落率 (税引前分配金再投資ベース)
(為替ヘッジあり)	100円(1.0%)	-10.7%

(為替ヘッジなし)

(2017年4月28日(設定日)～2018年10月31日)

2018年10月31日現在

	基準価額	純資産総額
(為替ヘッジなし)	9,113円	約707億円



決算期	第1期(2018年4月10日)	設定来累計(2018年10月31日)
	分配金 (対設定時基準価額比率)	騰落率 (税引前分配金再投資ベース)
(為替ヘッジなし)	100円(1.0%)	-8.0%

(注1) 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2) 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3) 「対設定時基準価額比率」は、「当期分配金」(税引前)の設定時基準価額(10,000円)に対する比率で、当ファンドの収益率とは異なります。

(注4) 「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。

※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23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。

ポートフォリオの概要(2018年10月末現在)

資産構成比率(%)

株式	94.9
先物等	0.0
現金等	5.1
合計	100.0

組入上位5カ国・地域(%)

国・地域名	構成比率
米国	55.3
日本	12.3
中国	4.3
英国	4.3
ドイツ	3.5

組入上位5業種(%)

業種名	構成比率
自動車・自動車部品	22.7
テクノロジー・ハードウェア・機器	17.7
半導体・半導体製造装置	16.7
電気通信サービス	12.3
ソフトウェア・サービス	10.7

バリュエーション等

組入銘柄数	46
予想PER(倍)	16.7
PBR(倍)	4.1

組入上位5通貨(%)

通貨名	構成比率
米ドル	75.7
日本円	12.3
香港ドル	5.0
ユーロ	3.5
韓国ウォン	2.0

規模別構成比率(%)

規模	構成比率
大型株	60.2
中型株	23.7
小型株	10.9
合計	94.9

(注1) 構成比率は当ファンドの組入投資信託をシェアクラスとして含む「オートノマス・ビークル・ファンド」の純資産総額を100%として算出。資産構成比率の数値は四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合があります。なお、規模別構成比率は資産構成比率における株式の内訳です。

(注2) 規模別分類はニューバーガー・バーマン・グループによる分類です。業種はGICS(世界産業分類基準)による分類です。

(注3) 組入通貨は為替ヘッジ前の値です。

(注4) 予想PER、PBRは「オートノマス・ビークル・ファンド」の現金等を除くベースで各銘柄の取得可能なデータを基に加重平均し算出。予想PERはBloombergの予想。

(出所) ニューバーガー・バーマン・グループ、Bloombergのデータを基に委託会社作成

※上記は当ファンドの組入投資信託をシェアクラスとして含む「オートノマス・ビークル・ファンド」のポートフォリオ概要であり、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はありません。

組入上位10銘柄(2018年10月末現在)

組入上位10銘柄

順位	銘柄	業種	国・地域	時価総額 (億円)	組入比率 (%)	自動運転に関連する技術
1	アプティブ	自動車・自動車部品	英国	22,875	4.3	ADAS モジュール全般
2	アナログ・デバイセズ	半導体・半導体製造装置	米国	35,173	4.1	自動車レーダー
3	アンフェノール	テクノロジー・ハードウェア・機器	米国	30,488	4.1	車載コネクタ
4	ベライゾン・コミュニケーションズ	電気通信サービス	米国	266,681	3.9	通信ネットワーク
5	アンシス	ソフトウェア・サービス	米国	14,252	3.4	シミュレーションソフト
6	ゼネラル・モーターズ	自動車・自動車部品	米国	58,383	3.0	自動運転車
7	ASML	半導体・半導体製造装置	オランダ	95,056	3.0	半導体露光装置
8	テキサス・インスツルメンツ	半導体・半導体製造装置	米国	102,026	3.0	車載半導体
9	ヴィオニア	自動車・自動車部品	スウェーデン	3,309	2.9	ADAS モジュール全般
10	マグナ・インターナショナル	自動車・自動車部品	カナダ	18,776	2.7	ADAS モジュール全般

(注1) 時価総額は2018年10月末現在の為替レート(1米ドル=113.05円、1ユーロ=127.82円)で換算しています。

(注2) 組入比率は当ファンドの組入投資信託をシェアクラスとして含む「オートノマス・ビークル・ファンド」の純資産総額を100%として算出。

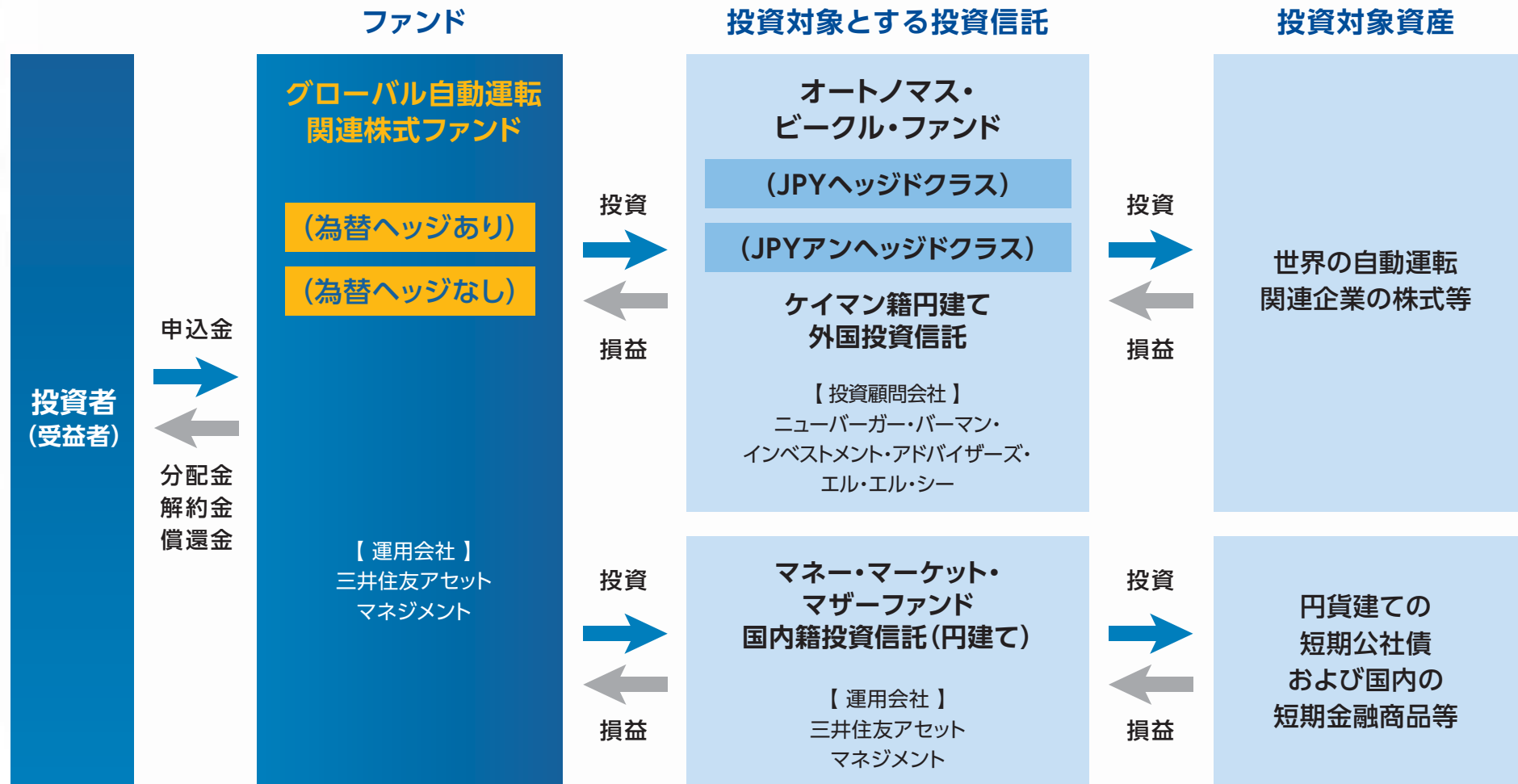
(注3) 業種はGICS(世界産業分類基準)による分類です。なお、自動運転に関連する技術はニューバーガー・バーマン・グループによる分類です。

(出所) ニューバーガー・バーマン・グループ、Bloombergのデータを基に委託会社作成

※上記は当ファンドの組入投資信託をシェアクラスとして含む「オートノマス・ビークル・ファンド」の組入銘柄であり、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はありません。
当ファンドにおいて今後も当該銘柄の保有を継続するとは限りません。また当該銘柄を推奨するものではありません。

ファンドのしくみ

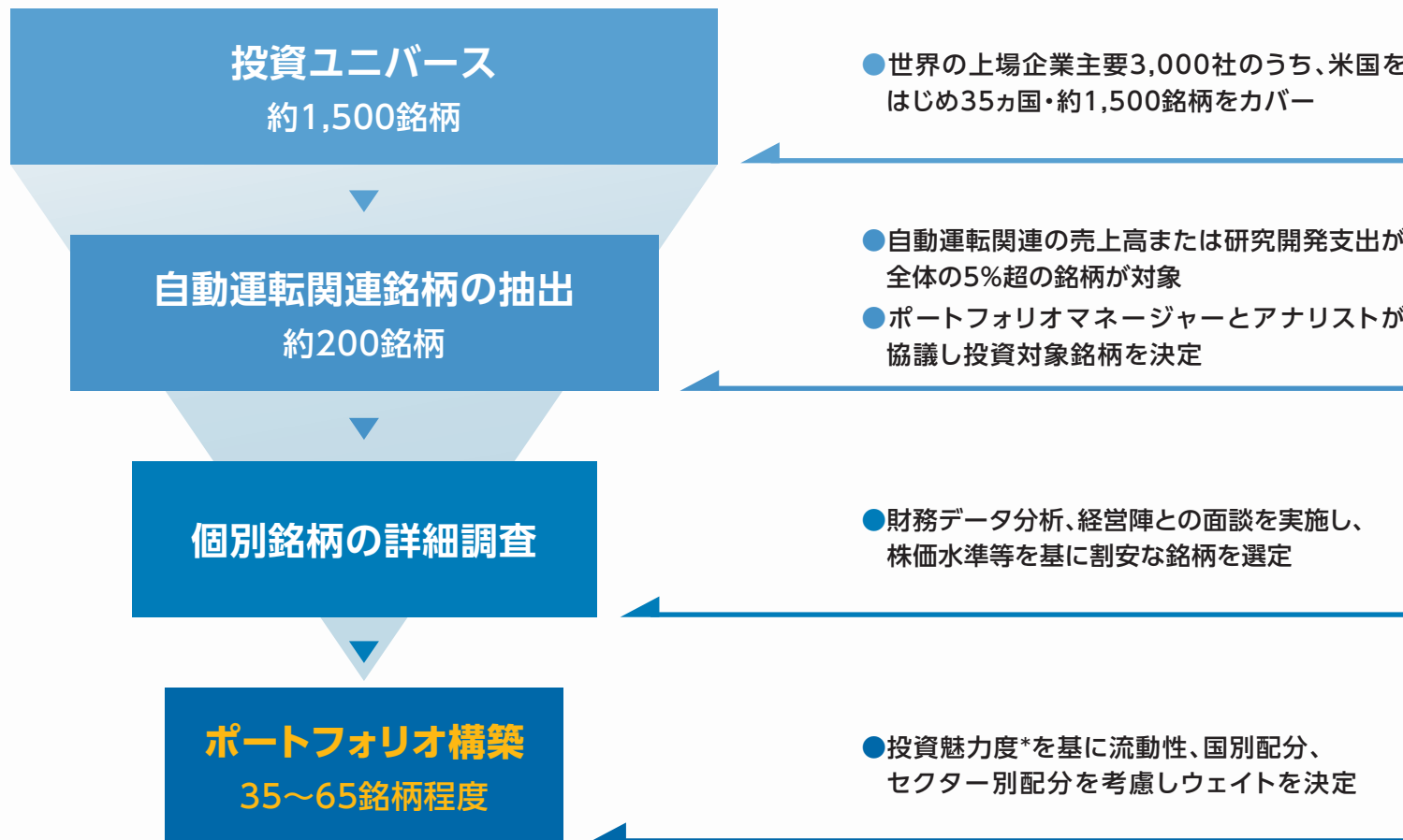
■ファンド・オブ・ファンズ方式で運用を行います。



※「オートノマス・ビークル・ファンド(JPYヘッジドクラス)／(JPYアンヘッジドクラス)」の組入比率を原則として高位に保ちます。したがって、ファンドの実質的な主要投資対象は世界の自動運転関連企業の株式となります。

投資対象とする外国投資信託の運用プロセス

- ポートフォリオマネージャーが、アナリストと綿密に連携しポートフォリオを構築、徹底した議論に基づき、テーマとの適合性を検証します。
- 自動運転の実現に必要な技術の競争状況を分析し、投資対象銘柄の絞込みを行います。



*アナリストが独自に算定した目標株価と現在の株価の差(アップサイド)に基づき、様々なシナリオにおけるリスクや売買流動性を考慮して判断されます。

(注) 上記の運用プロセスは2018年10月末現在のものであり、今後変更される場合があります。
(出所) ニューバーガー・バーマン・グループの資料を基に委託会社作成

(ご参考) 為替ヘッジについて

- (為替ヘッジあり) は、実質組入外貨建資産に対し、原則として対円での為替ヘッジを行うため、為替変動の影響は限定的になると考えられます。ただし、完全に為替変動リスクを回避することはできません。
- 対円での為替ヘッジとは、通貨の先渡(フォワード)取引等を利用し、為替変動リスクを低減することです。
- 対円での為替ヘッジには、為替ヘッジコストがかかります。例えば、米ドル売り円買いの為替ヘッジを行う場合、円の短期金利が米ドルの短期金利を下回っているときは、その短期金利差相当分が為替ヘッジコスト*となります。米国の金利上昇等により日米の短期金利差が拡大した場合、為替ヘッジコストが増加します。

*通貨の先渡取引等を利用した実際の為替ヘッジコストは、需給要因等により大きく変動することがあります。

対円での為替ヘッジの効果

為替ヘッジあり

為替変動の
影響は限定的

※為替ヘッジコストがかかります。

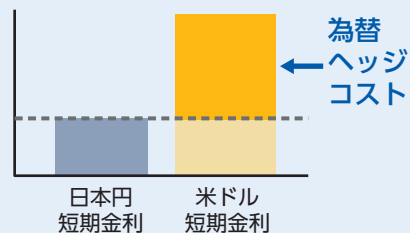
為替ヘッジなし

円安による影響
(為替差益)

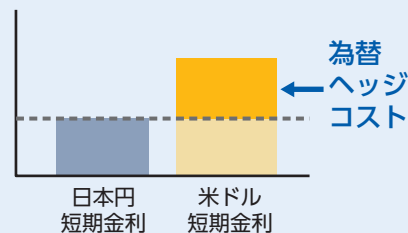
円高による影響
(為替差損)

為替ヘッジコストのイメージ

短期金利差が大きい場合

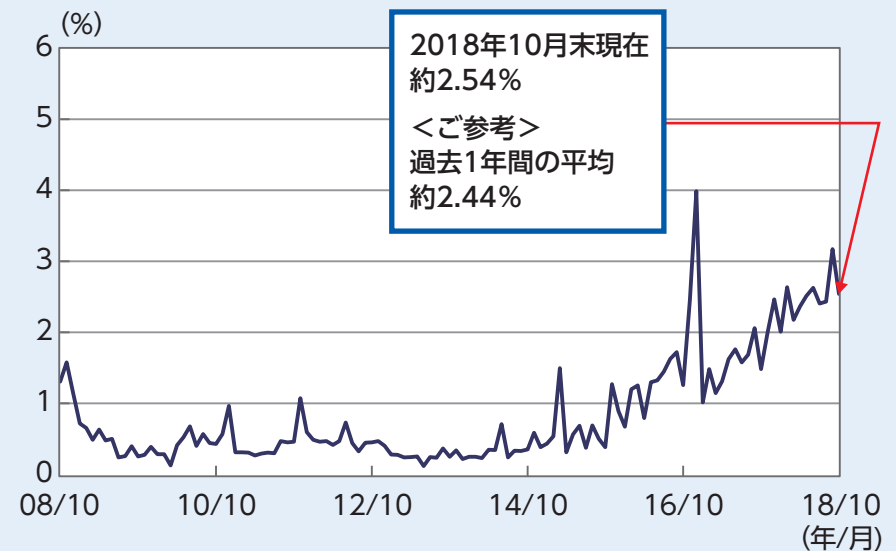


短期金利差が小さい場合



(注) 上記は、対円での為替ヘッジコスト(費用)を説明するイメージです。日本円の短期金利が米ドルの短期金利を上回ると、為替ヘッジプレミアム(収益)となります。

為替ヘッジコストの推移(年率)



(注1) データは2008年10月末～2018年10月末。

(注2) 為替ヘッジコストは、各月末時点における米ドル・円のスポットレートと1ヵ月物フォワードレートを用いて算出し年率換算。

(出所) 一般社団法人 投資信託協会のデータを基に委託会社作成

※上記は過去のデータを基に委託会社が算出した結果であり、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。

※上記は米ドルについて記載しています。当ファンドが米ドル以外の通貨に実質的に投資する場合には、当該通貨に対する為替ヘッジを行います。

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4月10日。休業日の場合は翌営業日)決算を行い、分配を行います。
- 分配対象額は、経費控除後の配当等収益と売買益(評価益を含みます。)等の範囲内とします。
- 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上昇分を勘案して分配を行います。

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①

基準価額の変動要因

ファンドは、投資信託を組み入れることにより運用を行います。ファンドが組み入れる投資信託は、主として内外の株式を投資対象としており、その価格は、保有する株式の値動き、当該発行者の経営・財務状況の変化、為替相場の変動等の影響により上下します。ファンドが組み入れる投資信託の価格の変動により、ファンドの基準価額も上下します。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。

運用の結果としてファンド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、ファンド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。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。

為替変動リスク

●(為替ヘッジあり)(為替ヘッジなし)…円高は基準価額の下落要因です

外貨建資産への投資は、円建資産に投資する場合の通常のリスクのほかに、為替変動による影響を受けます。ファンドが保有する外貨建資産の価格が現地通貨ベースで上昇する場合であっても、当該現地通貨が対円で下落(円高)する場合、円ベースでの評価額は下落することがあります。為替の変動(円高)は、ファンドの基準価額が下落する要因となります。

●(為替ヘッジあり)…為替ヘッジにより、円高が基準価額に与える影響は限定的です

実質外貨建資産に対し原則として対円での為替ヘッジを行うため、為替の変動による影響は限定的と考えられます(ただし、完全に為替変動リスクを回避することはできません。)

ファンドのリスクおよび留意点②

カントリーリスク…投資国の政治・経済等の不安定化は、基準価額の下落要因です

海外に投資を行う場合には、投資する有価証券の発行者に起因するリスクのほか、投資先の国の政治・経済・社会状況の不安定化や混乱などによって投資した資金の回収が困難になることや、その影響により投資する有価証券の価格が大きく変動することがあり、基準価額が下落する要因となります。

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

ファンド固有の留意点

●特定の業種・テーマへの集中投資に関する留意点

ファンドは、特定の業種・テーマに絞った銘柄選定を行いますので、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。また、市場環境、金利および経済・法制度・金融面の諸情勢が、特定の業種・テーマに対して著しい影響を及ぼすことがあります。当該業種・テーマに属する銘柄は、これらの情勢等に対して同様の反応を示すことがあります。

投資信託に関する留意点

- 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。
- 投資資産の市場流動性が低下することにより投資資産の取引等が困難となった場合は、ファンドの換金申込みの受付けを中止すること、および既に受け付けた換金申込みを取り消すことがあります。

お申込みメモ (詳しくは投資信託説明書(交付目論見書)をご覧ください。)

購入・換金の日	原則として、申込不可日を除きいつでも購入、換金の申込みができます。
購入単位	販売会社または委託会社にお問い合わせください。
購入価額	購入申込受付日の翌営業日の基準価額となります。
換金価額	換金申込受付日の翌営業日の基準価額となります。
換金代金	原則として、換金申込受付日から起算して6営業日目以降にお支払いします。
申込不可日	ニューヨークもしくは香港の取引所またはニューヨークもしくはロンドンの銀行の休業日のいずれかに当たる場合には、購入、換金の申込みを受け付けません。
決算および分配	年1回(毎年4月10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	2017年4月28日から2024年4月10日まで
繰上償還	委託会社は、受益者にとって有利であると認めるとき、各ファンドの残存口数が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は、あらかじめ受益者に書面により通知する等の所定の手続きを経て、繰上償還させることがあります。
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。ただし、販売会社によっては当ファンドを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。

ファンドの費用等(詳しくは投資信託説明書(交付目論見書)をご覧ください。)

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>3.24%(税抜き3.0%)</u> を上限として、販売会社がそれぞれ別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1.2204%(税抜き1.13%)</u> の率を乗じた額 ※投資対象とする投資信託の信託報酬等を含めた場合、 <u>年1.8804%(税抜き1.79%)程度</u> となります。
その他の費用・ 手数料	上記のほか、ファンドの監査費用や有価証券の売買時の手数料、資産を外国で保管する場合の費用等(それらにかかる消費税等相当額を含みます。)が信託財産から支払われます。これらの費用に関しましては、その時々取引内容等により金額が決定し、運用状況により変化するため、あらかじめ、その金額等を具体的に記載することはできません。

※ファンドの費用(手数料等)の合計額、その上限額、計算方法等は、投資者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。

委託会社、その他の関係法人

委託会社	三井住友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	委託会社にお問い合わせください。(ファンドの募集・販売の取扱い等を行います。)

販売会社一覧①(2018年11月27日現在)

販売会社名	登録番号	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	一般社団法人 日本投資顧問業 協会	一般社団法人 金融先物取引業 協会	備考
藍澤證券株式会社	金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第6号	○		○		
あかつき証券株式会社	金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第67号	○		○	○	※1
池田泉州T T証券株式会社	金融商品取引業者 近畿財務局長(金商)第370号	○				
今村証券株式会社	金融商品取引業者 北陸財務局長(金商)第3号	○				
エース証券株式会社	金融商品取引業者 近畿財務局長(金商)第6号	○				
株式会社SBI証券	金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第44号	○	○		○	
岡三オンライン証券株式会社	金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第52号	○		○	○	
岡三にいがた証券株式会社	金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第169号	○				
岡地証券株式会社	金融商品取引業者 東海財務局長(金商)第5号	○				
香川証券株式会社	金融商品取引業者 四国財務局長(金商)第3号	○				
カブドットコム証券株式会社	金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第61号	○			○	
木村証券株式会社	金融商品取引業者 東海財務局長(金商)第6号	○				
ぐんぎん証券株式会社	金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第2938号	○				
GMOクリック証券株式会社	金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第77号	○	○		○	
静岡東海証券株式会社	金融商品取引業者 東海財務局長(金商)第8号	○				
第四証券株式会社	金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第128号	○				
高木証券株式会社	金融商品取引業者 近畿財務局長(金商)第20号	○				
中銀証券株式会社	金融商品取引業者 中国財務局長(金商)第6号	○				
東海東京証券株式会社	金融商品取引業者 東海財務局長(金商)第140号	○	○		○	
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	○	○			
奈良証券株式会社	金融商品取引業者 近畿財務局長(金商)第25号	○				
西日本シティT T証券株式会社	金融商品取引業者 福岡財務支局長(金商)第75号	○				
野村證券株式会社	金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第142号	○	○	○	○	
八十二証券株式会社	金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第21号	○		○		
浜銀T T証券株式会社	金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第1977号	○				
播陽証券株式会社	金融商品取引業者 近畿財務局長(金商)第29号	○				
フィデリティ証券株式会社	金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第152号	○				
フィリップ証券株式会社	金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第127号	○			○	
マネックス証券株式会社	金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第165号	○		○	○	
丸八証券株式会社	金融商品取引業者 東海財務局長(金商)第20号	○				
三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社	金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第2336号	○	○	○	○	

※1:グローバル自動運転関連株式ファンド(為替ヘッジなし)のみのお取り扱いとなります。

販売会社一覧②(2018年11月27日現在)

販売会社名	登録番号	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	一般社団法人 日本投資顧問業 協会	一般社団法人 金融先物取引業 協会	備考
むさし証券株式会社	金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第105号	○	○			
明和証券株式会社	金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第185号	○				
めぶき証券株式会社	金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第1771号	○				
楽天証券株式会社	金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第195号	○	○	○	○	
ワイエム証券株式会社	金融商品取引業者 中国財務局長(金商)第8号	○				
株式会社足利銀行	登録金融機関 関東財務局長(登金)第43号	○			○	
株式会社大分銀行	登録金融機関 九州財務局長(登金)第1号	○				※1
株式会社大垣共立銀行	登録金融機関 東海財務局長(登金)第3号	○			○	※1
株式会社関西アーバン銀行	登録金融機関 近畿財務局長(登金)第16号	○			○	
株式会社京都銀行	登録金融機関 近畿財務局長(登金)第10号	○			○	
株式会社熊本銀行	登録金融機関 九州財務局長(登金)第6号	○				
株式会社滋賀銀行	登録金融機関 近畿財務局長(登金)第11号	○			○	※1
株式会社ジャパンネット銀行	登録金融機関 関東財務局長(登金)第624号	○			○	※1
株式会社親和銀行	登録金融機関 福岡財務支局長(登金)第3号	○				
株式会社大光銀行	登録金融機関 関東財務局長(登金)第61号	○				
株式会社中京銀行	登録金融機関 東海財務局長(登金)第17号	○				
株式会社トマト銀行	登録金融機関 中国財務局長(登金)第11号	○				
株式会社富山銀行	登録金融機関 北陸財務局長(登金)第1号	○				
株式会社富山第一銀行	登録金融機関 北陸財務局長(登金)第7号	○				※2
株式会社南都銀行	登録金融機関 近畿財務局長(登金)第15号	○				
株式会社百十四銀行	登録金融機関 四国財務局長(登金)第5号	○			○	
株式会社福井銀行	登録金融機関 北陸財務局長(登金)第2号	○			○	
株式会社福岡銀行	登録金融機関 福岡財務支局長(登金)第7号	○			○	
株式会社北越銀行	登録金融機関 関東財務局長(登金)第48号	○			○	
株式会社宮崎銀行	登録金融機関 九州財務局長(登金)第5号	○				※1
株式会社山形銀行	登録金融機関 東北財務局長(登金)第12号	○				※1、2
株式会社山梨中央銀行	登録金融機関 関東財務局長(登金)第41号	○				
みずほ信託銀行株式会社	登録金融機関 関東財務局長(登金)第34号	○		○	○	

※1: グローバル自動運転関連株式ファンド(為替ヘッジなし)のみのお取扱いとなります。

※2: ネット専用です。

重要な注意事項

- 当資料は三井住友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: 2018年10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ください。
＜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>





Sumitomo Mitsui Asset Management