

当ファンドの仕組みは次の通りです。

| 商品分類 | 追加型投信／内外／株式 | |
|--------|--|--|
| 信託期間 | 2023年2月15日まで（2018年3月16日設定） | |
| 運用方針 | 次世代モビリティ社会創生株マザーファンド受益証券への投資を通じて、主として日本を含む世界各国（新興国を含みます。）の自動車関連企業の株式等（DR（預託証券）を含みます。）に投資を行います。 マザーファンド受益証券の組入比率は高位を維持することを基本とします。 実質組入外貨建資産については、原則として為替ヘッジを行いません。 | |
| 主要運用対象 | ベビーファンド | 次世代モビリティ社会創生株マザーファンド受益証券を主要投資対象とします。 |
| | マザーファンド | 日本を含む世界各国（新興国を含みます。）の自動車関連企業の株式等（DR（預託証券）を含みます。）を主要投資対象とします。 |
| 主な組入制限 | ベビーファンド | 株式への実質投資割合に制限を設けません。 外貨建資産への実質投資割合に制限を設けません。 |
| | マザーファンド | 株式への投資割合に制限を設けません。 外貨建資産への投資割合に制限を設けません。 |
| 分配方針 | 経費等控除後の配当等収益および売買益（評価益を含みます。）等の全額を分配対象額とし、分配金額は、基準価額水準、市況動向等を勘案して委託会社が決定します。ただし、分配対象収益が少額の場合には分配を行わないことがあります。 | |

※当ファンドは、課税上、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、「NISA（少額投資非課税制度）およびジュニアNISA（未成年者少額投資非課税制度）」の適用対象です。
詳しくは販売会社にお問い合わせください。

運用報告書（全体版）

次世代モビリティ社会創生株ファンド

愛称：モビリティ・ライフ

第4期（決算日：2020年2月17日）

受益者のみなさまへ

平素は格別のご愛顧を賜り厚く御礼申し上げます。
さて、お手持ちの「次世代モビリティ社会創生株ファンド」は、去る2月17日に第4期の決算を行いました。ここに謹んで運用状況をご報告申し上げます。
今後とも引き続きお引き立て賜りますようお願い申し上げます。



三菱UFJ国際投信

東京都千代田区有楽町一丁目12番1号
ホームページ <https://www.am.mufg.jp/>

当運用報告書に関するお問い合わせ先

お客様専用
フリーダイヤル **0120-151034**
（受付時間：営業日の9:00～17:00、
土・日・祝日・12月31日～1月3日を除く）

お客様の取引内容につきましては、お取扱いの販売会社にお尋ねください。

ファンドマネージャーのコメント

当期の運用に主眼を置いたポイントをご説明させていただきます。

■投資環境について

当期の世界株式市況は上昇しました。米連邦準備制度理事会（F R B）が金融政策に対して緩和的な姿勢を継続していることや米中貿易交渉が第一段階合意に至ったことなどが株式市況の押し上げ要因となりました。

■運用のポイント

日本を含む世界各国の株式等のなかから、主として自動車産業における技術革新や構造変化等によって高い成長性や競争力などが期待される次世代自動車関連企業を選定して投資することにより、中長期的な値上がり益の獲得をめざして運用を行いました。具体的には、「中国での電気自動車（E V）市場の拡大」、「自動運転システム高度化によるセンサー・半導体市場の拡大」、「カーシェア・ライドシェアなど新しいモビリティサービス市場の拡大」などに注目し、各分野で競争力があり高い成長性を期待できる企業を選定し投資を行いました。

期中におきましては、個別銘柄の業績動向などを検討したうえで、一部銘柄の売買を実施しました。具体的には、BEIJING EASPRING MATERIAL-AやLYFT INC-Aを新規に買い付け、NINGBO SHANSHAN CO LTD-Aを全株売却しました。

上記の運用を行った結果、F R Bによる緩和的な金融政策などを好感して世界的に株式市況が堅調に推移したことに加えて、組入上位のNVIDIA CORPやINTEL CORPの株価が大規模クラウドコンピューティングセンター向け半導体需要の急増を背景に上昇したことなどを理由に基準価額は期首に比べ26.7%の上昇となりました。

■運用環境見通しおよび今後の運用方針

自動車産業においては、世界各国の環境政策や人工知能（A I）技術の進歩などを背景に大きな変革期を迎えています。CO2排出ゼロに向けた自動車電動化への流れ、A I技術の進歩による自動運転実用化への取り組み、自動車の所有から共有への流れなどが同時進行しており、今後ますます加速していくものと考えられます。こうした構造変化によって、ライドシェアのような新しいモビリティサービスが創出されつつあり、自動車製造においては内燃機関から電池・モーターなどへの付加価値シフトが起こり始めています。当ファンドではこうした自動車関連ビジネスの構造変化等から恩恵を享受すると考えられる企業に投資を行ってまいります。

とりわけ、世界最大の自動車市場である中国の自動車政策に注目しています。中国政府は2019年から自動車メーカーが中国で生産および輸入する台数の一定割合を新エネルギー車にするよう義務付けています。世界最大の自動車市場である中国の決定はE V時代の本格的な幕開けにつながると予想され、車載用リチウムイオン電池市場の拡大などに期待しています。



株式運用部
ファンドマネージャー

飯田 太郎 村山 信明 石川 勝士 畑澤 巧 森 俊典

本資料の表記にあたって

- ・原則として、各表の数量、金額の単位未満は切捨て、比率は四捨五入で表記しておりますので、表中の個々の数字の合計が合計欄の値とは一致しないことがあります。ただし、単位未満の数値については小数を表記する場合があります。
- ・一印は組入れまたは売買がないことを示しています。

○設定以来の運用実績

| 決算期 | 基準 (分配落) | 価額 | | | 株組 入比 | 式率 | 株先 物比 | 式率 | 純資 産額 |
|----------------|-------------|----|----|----------|----------|----|----------|-----|----------|
| | | 税分 | 込配 | み金 騰落 | | | | | |
| (設定日) | 円 | | 円 | | % | % | % | 百万円 | |
| 2018年3月16日 | 10,000 | | — | | — | — | — | 300 | |
| 1期(2018年8月15日) | 8,995 | | 0 | △10.1 | 93.1 | | — | 274 | |
| 2期(2019年2月15日) | 7,836 | | 0 | △12.9 | 95.2 | | — | 241 | |
| 3期(2019年8月15日) | 7,202 | | 0 | △8.1 | 94.7 | | — | 223 | |
| 4期(2020年2月17日) | 9,127 | | 0 | 26.7 | 96.2 | | — | 282 | |

(注) 設定日の基準価額は、設定時の価額です。

(注) 当ファンドの値動きを表す適切な指数が存在しないため、ベンチマーク等はありません。

(注) 当ファンドは親投資信託を組み入れますので、「株式組入比率」、「株式先物比率」は実質比率を記載しております。

(注) 「株式先物比率」は買建比率－売建比率。

(注) 設定日の純資産総額は、設定元本を表示しております。

○当期中の基準価額と市況等の推移

| 年月日 | 基準 | 価額 | | 株組 入比 | 式率 | 株先 物比 | 式率 |
|------------|-------|----|------|----------|------|----------|----|
| | | 騰 | 落率 | | | | |
| (期首) | 円 | | % | | % | | % |
| 2019年8月15日 | 7,202 | | — | | 94.7 | | — |
| 8月末 | 7,400 | | 2.7 | | 94.8 | | — |
| 9月末 | 7,762 | | 7.8 | | 94.9 | | — |
| 10月末 | 8,128 | | 12.9 | | 92.6 | | — |
| 11月末 | 8,331 | | 15.7 | | 95.6 | | — |
| 12月末 | 8,662 | | 20.3 | | 96.0 | | — |
| 2020年1月末 | 8,593 | | 19.3 | | 96.0 | | — |
| (期末) | | | | | | | |
| 2020年2月17日 | 9,127 | | 26.7 | | 96.2 | | — |

(注) 騰落率は期首比。

(注) 当ファンドは親投資信託を組み入れますので、「株式組入比率」、「株式先物比率」は実質比率を記載しております。

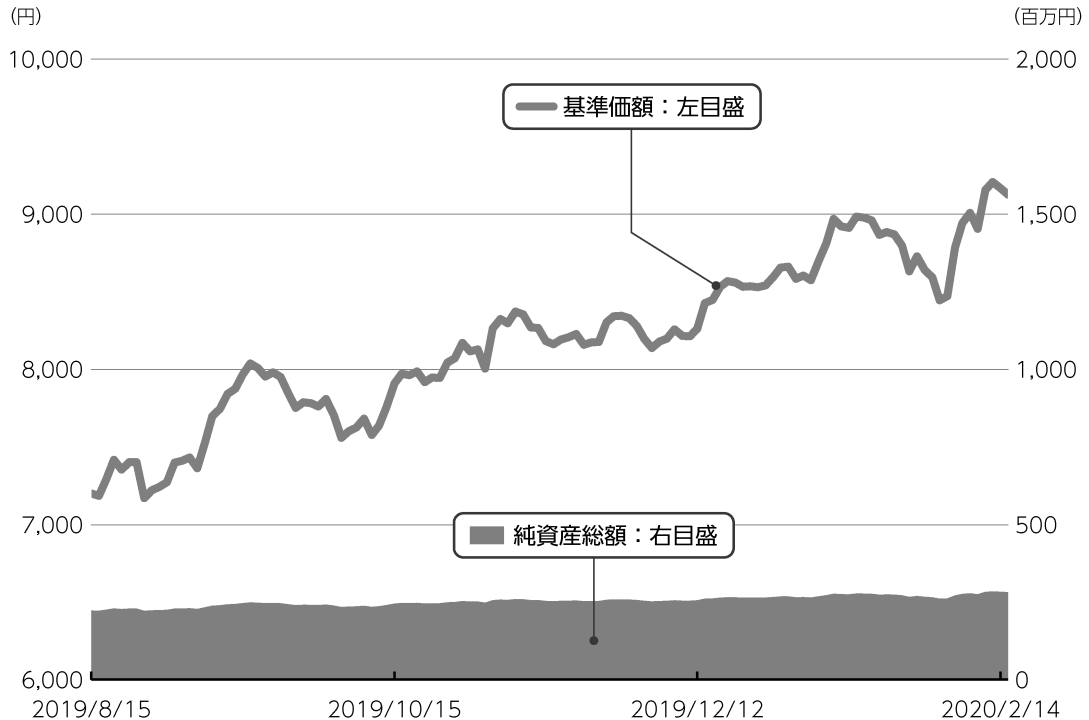
(注) 「株式先物比率」は買建比率－売建比率。

運用経過

第4期：2019年8月16日～2020年2月17日

▶ 当期中の基準価額等の推移について

基準価額等の推移



| | |
|-------|--------|
| 第4期首 | 7,202円 |
| 第4期末 | 9,127円 |
| 既払分配金 | 0円 |
| 騰落率 | 26.7% |

※分配金再投資基準価額は、分配金が支払われた場合、収益分配金(税込み)を分配時に再投資したものとみなして計算したもので、ファンドの運用の実質的なパフォーマンスを示すものです。

※実際のファンドにおいては、分配金を再投資するかどうかについては、受益者のみなさまがご利用のコースにより異なります。また、ファンドの購入価額により課税条件も異なります。従って、各個人の受益者のみなさまの損益の状況を示すものではない点にご留意ください。

基準価額の動き

基準価額は期首に比べ26.7%の上昇となりました。

基準価額の主な変動要因**上昇要因**

F R Bによる緩和的な金融政策などを背景に世界的に株式市況が堅調に推移したことや組入銘柄であるNVIDIA CORP、INTEL CORPの値上がりなどが基準価額の上昇要因となりました。米ドルやユーロなどの主要通貨が円に対して上昇したことも基準価額の上昇要因となりました。

下落要因

組入銘柄であるCHAUN-CHOUNG TECHNOLOGY CORPの値下がりなどが基準価額の下落要因となりました。

第4期：2019年8月16日～2020年2月17日

▶ 投資環境について

▶ 株式市況

世界株式市況は、上昇しました。

世界株式市況は、F R Bが金融政策に対して緩和的な姿勢を継続していることや米中貿易交渉が第一段階合意に至ったことなどが好感され、期を通じて上昇しました。

▶ 為替市況

主要通貨は円に対して上昇しました。

米国経済や米国労働市場の堅調さが確認されたことなどを背景に、米ドルやユーロなどは円に対して上昇しました。

▶ 当該投資信託のポートフォリオについて

▶ 次世代モビリティ社会創生株ファンド

次世代モビリティ社会創生株マザーファンド受益証券への投資を通じて、日本を含む世界各国の株式等のなかから、主として自動車産業における技術革新や構造変化等によって高い成長性や競争力などが期待される次世代自動車関連企業に投資を行いました。

▶ 次世代モビリティ社会創生株マザーファンド

日本を含む世界各国の株式等のなかから、主として自動車産業における技術革新や構造変化等によって高い成長性や競争力などが期待される次世代自動車関連企業を主要投資対象とし、中長期的な値上が

り益の獲得をめざして運用を行いました。具体的には、「中国でのE V市場の拡大」、「自動運転システム高度化によるセンサー・半導体市場の拡大」、「カーシェア・ライドシェアなど新しいモビリティサービス市場の拡大」などに注目し、競争力があり高い成長性を期待できる企業を選定し投資を行いました。

組入銘柄数は47～48銘柄で推移させました。当期では、個別銘柄の業績動向などを検討したうえで、一部銘柄の売買を実施しました。具体的には、BEIJING EASPRING MATERIAL-AやLYFT INC-Aを新規に買い付け、NINGBO SHANSHAN CO LTD-Aを全株売却しました。

▶ 当該投資信託のベンチマークとの差異について

当ファンドの値動きを表す適切な指数が存在しないため、ベンチマーク等はありません。従って、ベンチマークおよび参考指数との対比は表記できません。

▶ 分配金について

収益分配金につきましては、基準価額水準、市況動向、分配対象額の水準等を勘案し、次表の通りとさせていただきます。収益分配に充てなかった利益（留保益）につきましては、信託財産中に留保し、運用の基本方針に基づいて運用します。

分配原資の内訳

(単位：円、1万口当たり、税込み)

| 項目 | 第4期 |
|----------------|-----------------------|
| | 2019年8月16日～2020年2月17日 |
| 当期分配金（対基準価額比率） | －（－％） |
| 当期の収益 | － |
| 当期の収益以外 | － |
| 翌期繰越分配対象額 | 39 |

(注) 対基準価額比率は当期分配金（税込み）の期末基準価額（分配金込み）に対する比率であり、ファンドの収益率とは異なります。

(注) 当期の収益、当期の収益以外は小数点以下切捨てで算出しているため合計が当期分配金と一致しない場合があります。

今後の運用方針 (作成対象期間末での見解です。)

▶ 次世代モビリティ社会創生株ファンド

次世代モビリティ社会創生株マザーファンドを主要投資対象とし、実質的な運用はマザーファンドで行います。

実質組入外貨建資産については、原則として為替ヘッジを行いません。

▶ 次世代モビリティ社会創生株マザーファンド

日本を含む世界各国の株式等のなかから、主として自動車産業における技術革新や構造変化等によって高い成長性や競争力などが期待される次世代自動車関連企業を選定して投資することにより、中長期的な値上がり益の獲得をめざして運用を行います。

自動車産業においては、世界各国の環境政策やAI技術の進歩などを背景に大きな変革期を迎えています。CO₂排出ゼロに向けた自動車電動化への流れ、AI技術の進歩による自動運転実用化への取

り組み、自動車の所有から共有への流れなどが同時進行しており、今後ますます加速していくものと考えられます。こうした構造変化によって、ライドシェアのような新しいモビリティサービスが創出されつつあり、自動車製造においては内燃機関から電池・モーターなどへの付加価値シフトが起り始めています。当ファンドではこうした自動車関連ビジネスの構造変化等から恩恵を享受すると考えられる企業に投資を行ってまいります。とりわけ、世界最大の自動車市場である中国の自動車政策に注目しています。中国政府は2019年から自動車メーカーが中国で生産および輸入する台数の一定割合を新エネルギー車にするよう義務付けています。世界最大の自動車市場である中国の決定はEV時代の本格的な幕開けにつながると予想され、車載用リチウムイオン電池市場の拡大などに期待しています。

2019年8月16日～2020年2月17日

1万口当たりの費用明細

| 項目 | 当期 | | 項目の概要 |
|-------------|--------|---------|---|
| | 金額 (円) | 比率 (%) | |
| (a) 信託報酬 | 71 | 0.864 | (a) 信託報酬 = 期中の平均基準価額 × 信託報酬率 × (期中の日数 ÷ 年間日数) |
| (投 信 会 社) | (34) | (0.418) | ファンドの運用・調査、受託会社への運用指図、基準価額の算出、目論見書等の作成等の対価 |
| (販 売 会 社) | (34) | (0.418) | 交付運用報告書等各種書類の送付、顧客口座の管理、購入後の情報提供等の対価 |
| (受 託 会 社) | (2) | (0.028) | ファンドの財産の保管および管理、委託会社からの運用指図の実行等の対価 |
| (b) 売買委託手数料 | 2 | 0.028 | (b) 売買委託手数料 = 期中の売買委託手数料 ÷ 期中の平均受益権口数 有価証券等の売買時に取引した証券会社等に支払われる手数料 |
| (株 式) | (2) | (0.028) | |
| (c) 有価証券取引税 | 0 | 0.003 | (c) 有価証券取引税 = 期中の有価証券取引税 ÷ 期中の平均受益権口数 有価証券の取引の都度発生する取引に関する税金 |
| (株 式) | (0) | (0.003) | |
| (d) その他費用 | 3 | 0.040 | (d) その他費用 = 期中のその他費用 ÷ 期中の平均受益権口数 |
| (保 管 費 用) | (3) | (0.038) | 有価証券等を海外で保管する場合、海外の保管機関に支払われる費用 |
| (監 査 費 用) | (0) | (0.002) | ファンドの決算時等に監査法人から監査を受けるための費用 |
| (そ の 他) | (0) | (0.000) | 信託事務の処理等に要するその他諸費用 |
| 合 計 | 76 | 0.935 | |

期中の平均基準価額は、8,190円です。

(注) 期中の費用（消費税等のかかるものは消費税等を含む）は、追加・解約により受益権口数に変動があるため、簡便法により算出した結果です。

(注) 各金額は項目ごとに円未満は四捨五入してありません。

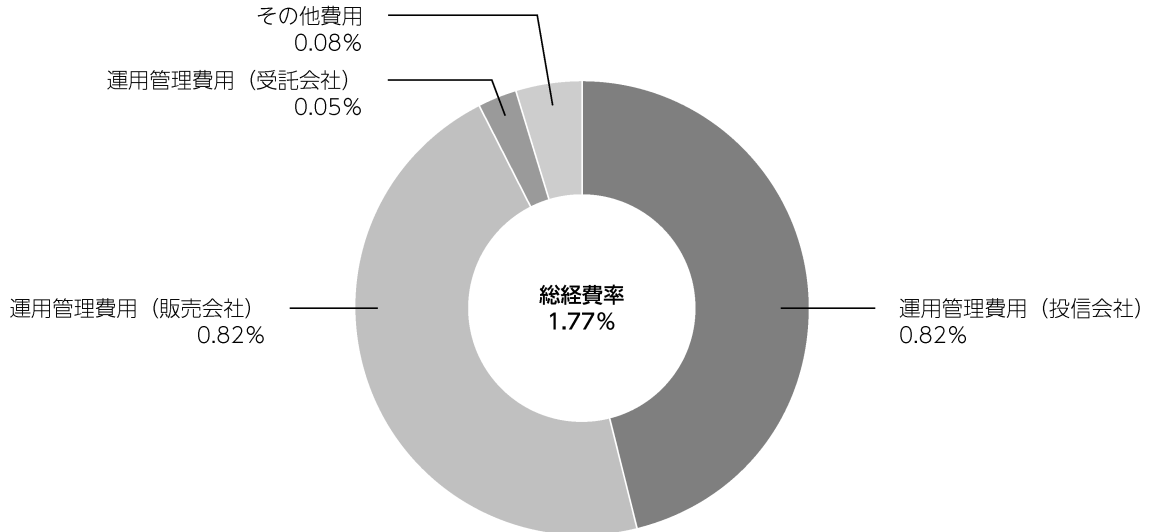
(注) 売買委託手数料、有価証券取引税およびその他費用は、このファンドが組み入れている親投資信託が支払った金額のうち、当ファンドに対応するものを含みます。

(注) 各比率は1万口当たりのそれぞれの費用金額（円未満の端数を含む）を期中の平均基準価額で除して100を乗じたもので、項目ごとに小数第3位未満は四捨五入してあります。

(参考情報)

■ 総経費率

当期中の運用・管理にかかった費用の総額（原則として、募集手数料、売買委託手数料及び有価証券取引税を除く。）を期中の平均受益権口数に期中の平均基準価額（1口当たり）を乗じた数で除した**総経費率（年率）は1.77%**です。



(注) 費用は、1万口当たりの費用明細において用いた簡便法により算出したものです。

(注) 各費用は、原則として、募集手数料、売買委託手数料及び有価証券取引税を含みません。

(注) 各比率は、年率換算した値です。

(注) 前記の前提条件で算出したものです。このため、これらの値はあくまでも参考であり、実際に発生した費用の比率とは異なります。

○売買及び取引の状況

(2019年8月16日～2020年2月17日)

親投資信託受益証券の設定、解約状況

| 銘柄 | 設 定 | | 解 約 | |
|----------------------|---------|---------|-------------|-------------|
| | 口 数 | 金 額 | 口 数 | 金 額 |
| 次世代モビリティ社会創生株マザーファンド | 千口 — | 千円 — | 千口 3,373 | 千円 2,894 |

○株式売買比率

(2019年8月16日～2020年2月17日)

株式売買金額の平均組入株式時価総額に対する割合

| 項 目 | 当 期 | |
|---------------------|----------------------|--|
| | 次世代モビリティ社会創生株マザーファンド | |
| (a) 期中の株式売買金額 | 39,543千円 | |
| (b) 期中の平均組入株式時価総額 | 239,911千円 | |
| (c) 売買高比率 (a) / (b) | 0.16 | |

(注) (b)は各月末現在の組入株式時価総額の平均。

○利害関係人との取引状況等

(2019年8月16日～2020年2月17日)

該当事項はございません。

利害関係人とは、投資信託及び投資法人に関する法律第11条第1項に規定される利害関係人です。

○自社による当ファンドの設定・解約状況

(2019年8月16日～2020年2月17日)

| 期首残高(元本) | 当期設定元本 | 当期解約元本 | 期末残高(元本) | 取引の理由 |
|------------|----------|----------|------------|-------------|
| 百万円 300 | 百万円 — | 百万円 — | 百万円 300 | 当初設定時における取得 |

○組入資産の明細

(2020年2月17日現在)

親投資信託残高

| 銘柄 | 期首(前期末) | | |
|----------------------|---------------|---------------|---------------|
| | 口 数 | 口 数 | 評 価 額 |
| 次世代モビリティ社会創生株マザーファンド | 千口 301,605 | 千口 298,231 | 千円 281,023 |

○投資信託財産の構成

(2020年2月17日現在)

| 項 目 | 当 期 末 | |
|----------------------|---------------|-----------|
| | 評 価 額 | 比 率 |
| 次世代モビリティ社会創生株マザーファンド | 千円 281,023 | % 98.8 |
| コール・ローン等、その他 | 3,527 | 1.2 |
| 投資信託財産総額 | 284,550 | 100.0 |

(注) 次世代モビリティ社会創生株マザーファンドにおいて、期末における外貨建純資産(234,765千円)の投資信託財産総額(281,030千円)に対する比率は83.5%です。

(注) 外貨建資産は、期末の時価をわが国の対顧客電信売買相場の仲値により邦貨換算したものです。なお、期末における邦貨換算レートは以下の通りです。

| | | | |
|------------------|-----------------|-----------------|--------------------|
| 1 アメリカドル=109.80円 | 1 ユーロ=118.96円 | 1 香港ドル=14.13円 | 100インドネシアルピア=0.81円 |
| 100韓国ウォン=9.29円 | 1 ニュー台湾ドル=3.66円 | 1 オフショア元=15.71円 | |

○資産、負債、元本及び基準価額の状況 (2020年2月17日現在)

| 項 目 | 当 期 末 |
|---------------------------|--------------|
| | 円 |
| (A) 資産 | 284,550,976 |
| コール・ローン等 | 3,527,342 |
| 次世代モビリティ社会創生株マザーファンド(評価額) | 281,023,634 |
| (B) 負債 | 2,212,233 |
| 未払解約金 | 15,427 |
| 未払信託報酬 | 2,192,487 |
| 未払利息 | 1 |
| その他未払費用 | 4,318 |
| (C) 純資産総額(A-B) | 282,338,743 |
| 元本 | 309,349,203 |
| 次期繰越損益金 | △ 27,010,460 |
| (D) 受益権総口数 | 309,349,203口 |
| 1万口当たり基準価額(C/D) | 9,127円 |

<注記事項>

- ①期首元本額 309,836,106円
 期中追加設定元本額 1,134,632円
 期中一部解約元本額 1,621,535円
 また、1口当たり純資産額は、期末0.9127円です。

②純資産総額が元本額を下回っており、その差額は27,010,460円です。

③分配金の計算過程

| 項 目 | 2019年8月16日～ 2020年2月17日 |
|---------------------------|---------------------------|
| 費用控除後の配当等収益額 | 957,062円 |
| 費用控除後・繰越欠損金補填後の有価証券売買等損益額 | －円 |
| 収益調整金額 | 10,126円 |
| 分配準備積立金額 | 242,252円 |
| 当ファンドの分配対象収益額 | 1,209,440円 |
| 1万口当たり収益分配対象額 | 39円 |
| 1万口当たり分配金額 | －円 |
| 収益分配金金額 | －円 |

○損益の状況 (2019年8月16日～2020年2月17日)

| 項 目 | 当 期 |
|--------------------|---------------|
| | 円 |
| (A) 配当等収益 | △ 332 |
| 受取利息 | 5 |
| 支払利息 | △ 337 |
| (B) 有価証券売買損益 | 61,638,829 |
| 売買益 | 61,845,907 |
| 売買損 | △ 207,078 |
| (C) 信託報酬等 | △ 2,196,805 |
| (D) 当期繰越損益金(A+B+C) | 59,441,692 |
| (E) 前期繰越損益金 | △85,014,179 |
| (F) 追加信託差損益金 | △ 1,437,973 |
| (配当等相当額) | (9,478) |
| (売買損益相当額) | (△ 1,447,451) |
| (G) 計(D+E+F) | △27,010,460 |
| (H) 収益分配金 | 0 |
| 次期繰越損益金(G+H) | △27,010,460 |
| 追加信託差損益金 | △ 1,437,973 |
| (配当等相当額) | (10,126) |
| (売買損益相当額) | (△ 1,448,099) |
| 分配準備積立金 | 1,199,314 |
| 繰越損益金 | △26,771,801 |

- (注) (B)有価証券売買損益は期末の評価換えによるものを含みます。
 (注) (C)信託報酬等には信託報酬に対する消費税等相当額を含めて表示しています。
 (注) (F)追加信託差損益金とあるのは、信託の追加設定の際、追加設定をした価額から元本を差し引いた差額分をいいます。

*三菱UFJ国際投信では本資料のほかに当ファンドに関する情報等の開示を行っています場合があります。詳しくは、取り扱い販売会社にお問い合わせいただくか、当社ホームページ (<https://www.am.mufg.jp/>) をご覧ください。

次世代モビリティ社会創生株マザーファンド

《第4期》決算日2020年2月17日

[計算期間：2019年8月16日～2020年2月17日]

「次世代モビリティ社会創生株マザーファンド」は、2月17日に第4期の決算を行いました。
以下、法令・諸規則に基づき、当マザーファンドの第4期の運用状況をご報告申し上げます。

| | |
|-------------|---|
| 運 用 方 針 | 主として日本を含む世界各国の自動車関連企業の株式等に投資を行います。 株式等への投資にあたっては、幅広い業種の中から、自動車産業における技術革新や構造変化等によって高い成長性や競争力などが期待される企業を選定します。 株式等の組入比率は高位を維持することを基本とします。 組入外貨建資産については、原則として為替ヘッジを行いません。 |
| 主 要 運 用 対 象 | 日本を含む世界各国（新興国を含みます。）の自動車関連企業の株式等（DR（預託証券）を含みます。）を主要投資対象とします。 |
| 主 な 組 入 制 限 | 株式への投資割合に制限を設けません。 外貨建資産への投資割合に制限を設けません。 |

○設定以来の運用実績

| 決 算 期 | 基 準 価 額 | 期 中 騰 落 率 | | 株 組 入 比 率 | 株 先 物 比 率 | 純 総 資 産 額 |
|----------------|---------|-----------|------|-----------|-----------|-----------|
| | | 期 騰 | 落 率 | | | |
| (設定日) | 円 | | % | % | % | 百万円 |
| 2018年3月16日 | 10,000 | | — | — | — | 298 |
| 1期(2018年8月15日) | 9,054 | △ | 9.5 | 93.5 | — | 273 |
| 2期(2019年2月15日) | 7,948 | △ | 12.2 | 95.6 | — | 240 |
| 3期(2019年8月15日) | 7,363 | △ | 7.4 | 95.1 | — | 222 |
| 4期(2020年2月17日) | 9,423 | | 28.0 | 96.7 | — | 281 |

(注) 設定日の基準価額は、設定時の価額です。

(注) 当ファンドの値動きを表す適切な指数が存在しないため、ベンチマーク等はありません。

(注) 「株式先物比率」は買建比率－売建比率。

(注) 設定日の純資産総額は、設定元本を表示しております。

○当期中の基準価額と市況等の推移

| 年 月 日 | 基 準 価 額 | 騰 落 率 | 株 組 入 比 率 | 株 先 物 比 率 |
|-------------------------|------------|--------|-----------|-----------|
| | | | | |
| (期 首) 2019年 8 月 15 日 | 円 7,363 | % — | % 95.1 | % — |
| 8 月 末 | 7,572 | 2.8 | 95.3 | — |
| 9 月 末 | 7,955 | 8.0 | 95.4 | — |
| 10 月 末 | 8,344 | 13.3 | 93.0 | — |
| 11 月 末 | 8,565 | 16.3 | 96.1 | — |
| 12 月 末 | 8,920 | 21.1 | 96.5 | — |
| 2020年 1 月 末 | 8,862 | 20.4 | 96.5 | — |
| (期 末) 2020年 2 月 17 日 | 9,423 | 28.0 | 96.7 | — |

(注) 騰落率は期首比。

(注) 「株式先物比率」は買建比率－売建比率。

○運用経過

●当期中の基準価額等の推移について

◎基準価額の動き

基準価額は期首に比べ28.0%の上昇となりました。

基準価額等の推移



●基準価額の主な変動要因

(上昇要因)

- ・米連邦準備制度理事会（FRB）による緩和的な金融政策などを背景に世界的に株式市況が堅調に推移したことや組入銘柄であるNVIDIA CORP、INTEL CORPの値上がりなどが基準価額の上昇要因となりました。米ドルやユーロなどの主要通貨が円に対して上昇したことも基準価額の上昇要因となりました。

(下落要因)

- ・組入銘柄であるCHAUN-CHOUNG TECHNOLOGY CORPの値下がりなどが基準価額の下落要因となりました。

●投資環境について

◎株式市況

- ・世界株式市況は、上昇しました。
- ・世界株式市況は、FRBが金融政策に対して緩和的な姿勢を継続していることや米中貿易交渉が第一段階合意に至ったことなどが好感され、期を通じて上昇しました。

◎為替市況

- ・ 主要通貨は円に対して上昇しました。
- ・ 米国経済や米国労働市場の堅調さが確認されたことなどを背景に、米ドルやユーロなどは円に対して上昇しました。

●当該投資信託のポートフォリオについて

- ・ 日本を含む世界各国の株式等のなかから、主として自動車産業における技術革新や構造変化等によって高い成長性や競争力などが期待される次世代自動車関連企業を主要投資対象とし、中長期的な値上がり益の獲得をめざして運用を行いました。具体的には、「中国でのEV市場の拡大」、「自動運転システム高度化によるセンサー・半導体市場の拡大」、「カーシェア・ライドシェアなど新しいモビリティサービス市場の拡大」などに注目し、競争力があり高い成長性を期待できる企業を選定し投資を行いました。
- ・ 組入銘柄数は47-48銘柄で推移させました。当期では、個別銘柄の業績動向などを検討したうえで、一部銘柄の売買を実施しました。具体的には、BEIJING EASPRING MATERIAL-AやLYFT INC-Aを新規に買い付け、NINGBO SHANSHAN CO LTD-Aを全株売却しました。

○今後の運用方針

- ・ 日本を含む世界各国の株式等のなかから、主として自動車産業における技術革新や構造変化等によって高い成長性や競争力などが期待される次世代自動車関連企業を選定して投資することにより、中長期的な値上がり益の獲得をめざして運用を行います。
- ・ 自動車産業においては、世界各国の環境政策やAI技術の進歩などを背景に大きな変革期を迎えています。CO₂排出ゼロに向けた自動車電動化への流れ、AI技術の進歩による自動運転実用化への取り組み、自動車の所有から共有への流れなどが同時進行しており、今後ますます加速していくものと考えられます。こうした構造変化によって、ライドシェアのような新しいモビリティサービスが創出されつつあり、自動車製造においては内燃機関から電池・モーターなどへの付加価値シフトが起こり始めています。当ファンドではこうした自動車関連ビジネスの構造変化等から恩恵を享受すると考えられる企業に投資を行ってまいります。
- ・ とりわけ、世界最大の自動車市場である中国の自動車政策に注目しています。中国政府は2019年から自動車メーカーが中国で生産および輸入する台数の一定割合を新エネルギー車にするよう義務付けています。世界最大の自動車市場である中国の決定はEV時代の本格的な幕開けにつながると予想され、車載用リチウムイオン電池市場の拡大などに期待しています。

○ 1 万口当たりの費用明細

(2019年8月16日～2020年2月17日)

| 項 目 | 当 期 | | 項 目 の 概 要 |
|---|-----------------|-----------------------------|--|
| | 金 額 | 比 率 | |
| (a) 売 買 委 託 手 数 料 (株 式) | 円 2 (2) | % 0.028 (0.028) | (a) 売買委託手数料＝期中の売買委託手数料÷期中の平均受益権口数 有価証券等の売買時に取引した証券会社等に支払われる手数料 |
| (b) 有 価 証 券 取 引 税 (株 式) | 0 (0) | 0.003 (0.003) | (b) 有価証券取引税＝期中の有価証券取引税÷期中の平均受益権口数 有価証券の取引の都度発生する取引に関する税金 |
| (c) そ の 他 費 用 (保 管 費 用) (そ の 他) | 3 (3) (0) | 0.038 (0.038) (0.000) | (c) その他費用＝期中のその他費用÷期中の平均受益権口数 有価証券等を海外で保管する場合、海外の保管機関に支払われる費用 信託事務の処理等に要するその他諸費用 |
| 合 計 | 5 | 0.069 | |
| 期中の平均基準価額は、8,415円です。 | | | |

(注) 各金額は項目ごとに円未満は四捨五入してあります。

(注) 各比率は1万口当たりのそれぞれの費用金額(円未満の端数を含む)を期中の平均基準価額で除して100を乗じたもので、項目ごとに小数第3位未満は四捨五入してあります。

○売買及び取引の状況

(2019年8月16日～2020年2月17日)

株式

| | | 買 付 | | 売 付 | |
|----|---------|-----------------|-----------------------------|-----------|----------------|
| | | 株 数 | 金 額 | 株 数 | 金 額 |
| 国内 | 上場 | 千株 — | 千円 — | 千株 0.3 | 千円 1,022 |
| | 外 | 百株 13 (—) | 千アメリカドル 55 (△0.26404) | 百株 15 | 千アメリカドル 133 |
| 国 | ユーロ | | 千ユーロ | | 千ユーロ |
| | フランス | — | — | 42 | 16 |
| | オランダ | — | — | 2 | 6 |
| | 香港 | 270 | 千香港ドル 334 | — | 千香港ドル — |
| | 中国オフショア | 239 | 千オフショア元 572 | 98 | 千オフショア元 100 |

(注) 金額は受渡代金。

(注) ()内は株式分割・増資割当および合併等による増減分で、上段の数字には含まれておりません。

○株式売買比率

(2019年8月16日～2020年2月17日)

株式売買金額の平均組入株式時価総額に対する割合

| 項 目 | 当 期 |
|---------------------|-----------|
| (a) 期中の株式売買金額 | 39,543千円 |
| (b) 期中の平均組入株式時価総額 | 239,911千円 |
| (c) 売買高比率 (a) / (b) | 0.16 |

(注) (b)は各月末現在の組入株式時価総額の平均。

○利害関係人との取引状況等

(2019年8月16日～2020年2月17日)

該当事項はございません。

利害関係人とは、投資信託及び投資法人に関する法律第11条第1項に規定される利害関係人です。

○組入資産の明細

(2020年2月17日現在)

国内株式

| 銘柄 | 柄 | 期首(前期末) | 当 期 末 | |
|----------------|--------------|---------|-------|-----------|
| | | 株 数 | 株 数 | 評 価 額 |
| | | 千株 | 千株 | 千円 |
| 繊維製品 (12.5%) | | | | |
| 東レ | | 7.8 | 7.8 | 5,499 |
| 非鉄金属 (5.7%) | | | | |
| 住友金属鉱山 | | 1.1 | 0.8 | 2,512 |
| 電気機器 (51.7%) | | | | |
| 日本電産 | | 0.6 | 0.6 | 8,652 |
| ソニー | | 0.8 | 0.8 | 5,961 |
| ローム | | 0.6 | 0.6 | 4,968 |
| 三井ハイテック | | 2 | 2 | 3,238 |
| 輸送用機器 (10.1%) | | | | |
| デンソー | | 1 | 1 | 4,462 |
| 情報・通信業 (12.6%) | | | | |
| ソフトバンクグループ | | 1 | 1 | 5,540 |
| 不動産業 (7.4%) | | | | |
| パーク24 | | 1.2 | 1.2 | 3,258 |
| 合 計 | 株 数 ・ 金 額 | 16 | 15 | 44,090 |
| | 銘柄 数 < 比 率 > | 9 | 9 | < 15.7% > |

(注) 銘柄欄の()内は、国内株式の評価総額に対する各業種の比率。

(注) 評価額欄の< >内は、純資産総額に対する評価額の比率。

外国株式

| 銘柄 | 株数 | 期首(前期末) | | 当 期 末 | | 業 種 等 |
|------------------------------|--------------|---------|---------|--------|--------------------|-------|
| | | 株 数 | 株 数 | 評 価 額 | | |
| | | | | 外貨建金額 | 邦貨換算金額 | |
| (アメリカ) | 百株 | 百株 | 千アメリカドル | 千円 | | |
| INTEL CORP | 15 | 14 | 95 | 10,473 | 半導体・半導体製造装置 | |
| MICROSOFT CORP | 5 | 4 | 76 | 8,445 | ソフトウェア・サービス | |
| SYNOPSYS INC | 2 | 2 | 44 | 4,842 | ソフトウェア・サービス | |
| MAXIM INTEGRATED PRODUCTS | 10 | 5 | 37 | 4,152 | 半導体・半導体製造装置 | |
| AMAZON.COM INC | 0.49 | 0.38 | 81 | 8,907 | 小売 | |
| KLA CORP | 2 | 2 | 35 | 3,948 | 半導体・半導体製造装置 | |
| NVIDIA CORP | 4 | 3 | 100 | 11,041 | 半導体・半導体製造装置 | |
| AUTOLIV INC | 3 | 3 | 24 | 2,697 | 自動車・自動車部品 | |
| TE CONNECTIVITY LTD | 2 | 2 | 26 | 2,940 | テクノロジー・ハードウェアおよび機器 | |
| ALBEMARLE CORP | 5 | 5 | 51 | 5,688 | 素材 | |
| APTIV PLC | 8 | 7 | 66 | 7,341 | 自動車・自動車部品 | |
| SENSATA TECHNOLOGIES HOLDING | 4 | 4 | 22 | 2,484 | 資本財 | |
| ALPHABET INC-CL C | 0.71 | 0.71 | 107 | 11,855 | メディア・娯楽 | |
| GENTEX CORP | 22 | 20 | 62 | 6,869 | 自動車・自動車部品 | |
| PTC INC | 7 | 7 | 63 | 7,001 | ソフトウェア・サービス | |
| EXPONENT INC | 11 | 7 | 58 | 6,393 | 商業・専門サービス | |
| VEONEER INC | 13 | 13 | 19 | 2,191 | 自動車・自動車部品 | |
| LYFT INC-A | — | 13 | 58 | 6,379 | 運輸 | |
| 小 計 | 株 数 ・ 金 額 | 121 | 119 | 1,035 | 113,654 | |
| | 銘柄 数 < 比 率 > | 17 | 18 | — | <40.4%> | |
| (ユーロ…ドイツ) | | | | 千ユーロ | | |
| CONTINENTAL AG | 1 | 1 | 21 | 2,557 | 自動車・自動車部品 | |
| INFINEON TECHNOLOGIES AG | 25 | 25 | 57 | 6,851 | 半導体・半導体製造装置 | |
| 小 計 | 株 数 ・ 金 額 | 27 | 27 | 79 | 9,409 | |
| | 銘柄 数 < 比 率 > | 2 | 2 | — | <3.3%> | |
| (ユーロ…フランス) | | | | | | |
| BOLLORE | 96 | 54 | 20 | 2,439 | メディア・娯楽 | |
| 小 計 | 株 数 ・ 金 額 | 96 | 54 | 20 | 2,439 | |
| | 銘柄 数 < 比 率 > | 1 | 1 | — | <0.9%> | |
| (ユーロ…オランダ) | | | | | | |
| STMICROELECTRONICS NV | 23 | 20 | 58 | 6,956 | 半導体・半導体製造装置 | |
| ASML HOLDING NV | 1 | 1 | 50 | 6,063 | 半導体・半導体製造装置 | |
| 小 計 | 株 数 ・ 金 額 | 24 | 21 | 109 | 13,020 | |
| | 銘柄 数 < 比 率 > | 2 | 2 | — | <4.6%> | |
| (ユーロ…ベルギー) | | | | | | |
| UMICORE | 10 | 10 | 45 | 5,421 | 素材 | |
| 小 計 | 株 数 ・ 金 額 | 10 | 10 | 45 | 5,421 | |
| | 銘柄 数 < 比 率 > | 1 | 1 | — | <1.9%> | |
| ユ ー ロ 計 | 株 数 ・ 金 額 | 159 | 114 | 254 | 30,290 | |
| | 銘柄 数 < 比 率 > | 6 | 6 | — | <10.8%> | |
| (香港) | | | | 千香港ドル | | |
| BRILLIANCE CHINA AUTOMOTIVE | 340 | 500 | 353 | 4,994 | 自動車・自動車部品 | |
| BYD CO LTD-H | 65 | 65 | 288 | 4,082 | 自動車・自動車部品 | |
| TENCENT HOLDINGS LTD | 13 | 13 | 539 | 7,623 | メディア・娯楽 | |
| MINTH GROUP LTD | 80 | 100 | 247 | 3,497 | 自動車・自動車部品 | |
| GEELY AUTOMOBILE HOLDINGS LT | 580 | 670 | 970 | 13,708 | 自動車・自動車部品 | |
| 小 計 | 株 数 ・ 金 額 | 1,078 | 1,348 | 2,399 | 33,906 | |
| | 銘柄 数 < 比 率 > | 5 | 5 | — | <12.1%> | |

| 銘柄 | 株数 | 当 期 | | 業 種 等 |
|---|----------------------------------|------------------------------------|---|---|
| | | 株数 | 評 価 額 | |
| (インドネシア) VALE INDONESIA TBK | 百株 1,200 | 百株 1,200 | 千インドネシアルピア 375,600 | 千円 3,042 素材 |
| 小 計 | 株数・金額 1,200 | 1,200 | 375,600 | 3,042 <1.1%> |
| (韓国) SAMSUNG SDI CO LTD LG CHEM LTD | 3 0.7 | 3 0.7 | 千韓国ウォン 101,100 28,945 | 9,392 2,688 テクノロジー・ハードウェアおよび機器 素材 |
| 小 計 | 株数・金額 3 | 3 | 130,045 | 12,081 <4.3%> |
| (台湾) SPORTON INTERNATIONAL INC CHAUN-CHOUNG TECHNOLOGY CORP | 30 70 | 30 70 | 千ニュー台湾ドル 628 1,694 | 2,300 6,200 商業・専門サービス テクノロジー・ハードウェアおよび機器 |
| 小 計 | 株数・金額 100 | 100 | 2,322 | 8,500 <3.0%> |
| (中国オフショア) HANGZHOU HIKVISION DIGITAL-A SHENZHEN INOVANCE TECHNOLO-A HUAYU AUTOMOTIVE SYSTEMS -A NINGBO SHANSHAN CO LTD-A BEIJING EASPRING MATERIAL-A SHENZHEN YINGHE TECHNOLOGY-A | 101 31 72 98 — 54 | 101 128 72 — 142 54 | 千オフショア元 360 374 192 — 484 251 | 5,670 5,879 3,016 — 7,609 3,944 テクノロジー・ハードウェアおよび機器 資本財 自動車・自動車部品 素材 素材 資本財 |
| 小 計 | 株数・金額 356 | 497 | 1,662 | 26,121 <9.3%> |
| 合 計 | 株数・金額 3,018 | 3,381 | — | 227,596 <81.0%> |

(注) 邦貨換算金額は、期末の時価をわが国の対顧客電信売買相場の仲値により邦貨換算したものです。

(注) 邦貨換算金額欄の<>内は、純資産総額に対する各国別株式評価額の比率。

○投資信託財産の構成

(2020年2月17日現在)

| 項 目 | 当 期 | |
|--------------|---------------|-----------|
| | 評 価 額 | 比 率 |
| 株式 | 千円 271,687 | % 96.7 |
| コール・ローン等、その他 | 9,343 | 3.3 |
| 投資信託財産総額 | 281,030 | 100.0 |

(注) 期末における外貨建純資産(234,765千円)の投資信託財産総額(281,030千円)に対する比率は83.5%です。

(注) 外貨建資産は、期末の時価をわが国の対顧客電信売買相場の仲値により邦貨換算したものです。なお、期末における邦貨換算レートは以下の通りです。

| | | | |
|-----------------|----------------|----------------|--------------------|
| 1アメリカドル=109.80円 | 1ユーロ=118.96円 | 1香港ドル=14.13円 | 100インドネシアルピア=0.81円 |
| 100韓国ウォン=9.29円 | 1ニュー台湾ドル=3.66円 | 1オフショア元=15.71円 | |

○資産、負債、元本及び基準価額の状況 (2020年2月17日現在)

| 項 目 | 当 期 末 |
|-----------------|--------------|
| | 円 |
| (A) 資産 | 281,030,075 |
| コール・ローン等 | 9,238,110 |
| 株式(評価額) | 271,687,555 |
| 未収配当金 | 104,410 |
| (B) 負債 | 1 |
| 未払利息 | 1 |
| (C) 純資産総額(A-B) | 281,030,074 |
| 元本 | 298,231,598 |
| 次期繰越損益金 | △ 17,201,524 |
| (D) 受益権総口数 | 298,231,598口 |
| 1万口当たり基準価額(C/D) | 9,423円 |

<注記事項>

- ①期首元本額 301,605,078円
 期中追加設定元本額 0円
 期中一部解約元本額 3,373,480円
 また、1口当たり純資産額は、期末0.9423円です。

②期末における元本の内訳（当親投資信託を投資対象とする投資信託ごとの元本額）

次世代モビリティ社会創生株マザーファンド 298,231,598円

③純資産総額が元本額を下回っており、その差額は17,201,524円です。

○損益の状況 (2019年8月16日～2020年2月17日)

| 項 目 | 当 期 |
|------------------|-------------|
| | 円 |
| (A) 配当等収益 | 1,000,719 |
| 受取配当金 | 978,228 |
| 受取利息 | 23,016 |
| その他収益金 | 19 |
| 支払利息 | △ 544 |
| (B) 有価証券売買損益 | 60,948,161 |
| 売買益 | 62,669,399 |
| 売買損 | △ 1,721,238 |
| (C) 保管費用等 | △ 96,808 |
| (D) 当期損益金(A+B+C) | 61,852,072 |
| (E) 前期繰越損益金 | △79,532,985 |
| (F) 解約差損益金 | 479,389 |
| (G) 計(D+E+F) | △17,201,524 |
| 次期繰越損益金(G) | △17,201,524 |

(注) (B)有価証券売買損益は期末の評価換えによるものを含みます。

(注) (F)解約差損益金とあるのは、中途解約の際、元本から解約価額を差し引いた差額分をいいます。