

モビリティ・ライフ通信 vol.1

ファンド情報提供資料
データ基準日：2018年5月末

特集

大きな成長が期待される
中国企業に積極的に投資！
EV*政策に迫る！

* 電気自動車

「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〉」は2018年3月16日に設定され、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っております。本資料「モビリティ・ライフ通信」では、これらの自動車関連企業を取り巻く環境変化について、注目するピックを取り上げてまいります。

世界のEV市場の主戦場となりつつある中国

昨年来、フランスや英国が2040年までにガソリン・軽油車の販売停止を表明するなど、世界的なEV市場の拡大が見込まれます。

なかでもEV市場を大きくけん引すると期待されるのが世界最大の自動車市場である中国です。

フォルクスワーゲン、トヨタ、ホンダ、日産など多くの自動車（完成車）メーカーが2018年から2019年にかけて新型EVの発売を予定していますが、それらのEVの多くが中国市場に投入される予定です。

中国政府が推し進めるEV政策とは

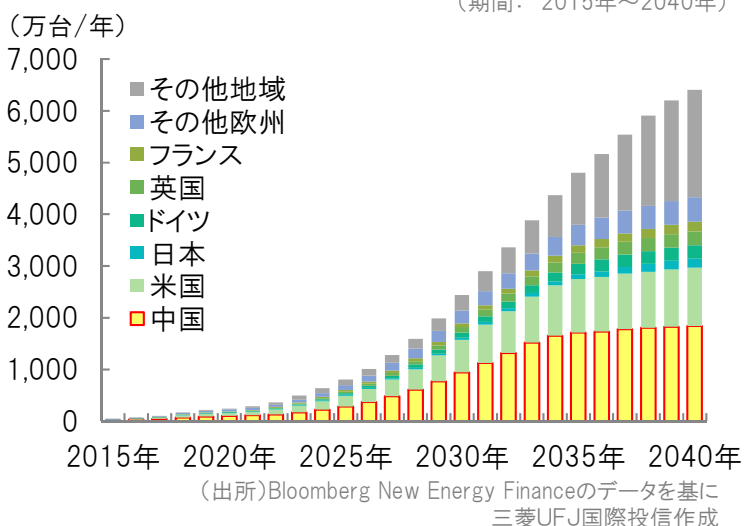
完成車メーカーが続々と中国にEVを投入する理由は、中国政府が推し進めるEV政策にあります。2017年9月、中国は新たな新エネルギー車*（NEV）規制を発表しました。

これにより完成車メーカーは、2019年から中国国内で、生産および輸入する一定割合の販売を新エネルギー車にしなければならず、基準をクリアできない場合にはクリアした他社から新エネルギー車ポイントを購入することが義務付けられました。

* EV、PHV（プラグインハイブリッド車）、燃料電池車が含まれる。HV（ハイブリッド車）は除外。

EV販売台数の世界市場見通し

（期間：2015年～2040年）



中国政府による新エネルギー車規制の概要

| 対象 | 中国で年間の生産・輸入台数が3万台以上の完成車メーカー |
|----|---|
| 内容 | 内燃機関車の生産・輸入台数に対して、2019年に10%、2020年に12%に相当する新エネルギー車ポイント獲得が必要。 EVであれば、航続距離によって異なるが1台で最大5ポイント、PHVであれば基準を満たせば2ポイントを獲得できる。 |

（出所）各種資料を基に三菱UFJ国際投信作成

○上記は当ファンドの理解を深めていただくため、中国のEV市場に関連する銘柄を紹介したものです。したがって、個別銘柄の推奨を目的とするものではなく、当ファンドにおいて上記銘柄を組み入れることを保証するものではありません。
○コメントおよび運用方針は作成時点のものであり、将来予告なく変更されることがあります。
○上記は、過去の実績・状況または作成時点での見通し・分析であり、将来の市場環境の変動や運用状況・成果を示唆・保証するものではありません。
※後記の「本資料のご利用にあたっての注意事項等」の内容を必ずご確認ください。



中国の新エネルギー車販売台数

右図は、中国での新エネルギー車販売台数と当社試算の新エネルギー車ポイント比率*を示しています。

中国政府は2020年に完成車メーカーに対して12%相当の新エネルギー車ポイントの獲得達成を義務づけています。

この目標を達成するには完成車メーカー全体では2017年比で約2倍、120万台程度の新エネルギー車を販売する必要があると当社では考えています。

* 新エネルギー車ポイント比率は新エネルギー車ポイントの中国自動車販売台数に占める比率をさします。

中国の新エネルギー車ポイント獲得状況

2017年の中国における新エネルギー車ポイント獲得状況のトップ10は、全て中国自国の完成車メーカーが占めています。

特に上位のメーカーは2019年の新エネルギー車ポイント基準をすでにクリアし、他社にポイントを売却する立場にあるとみられます。

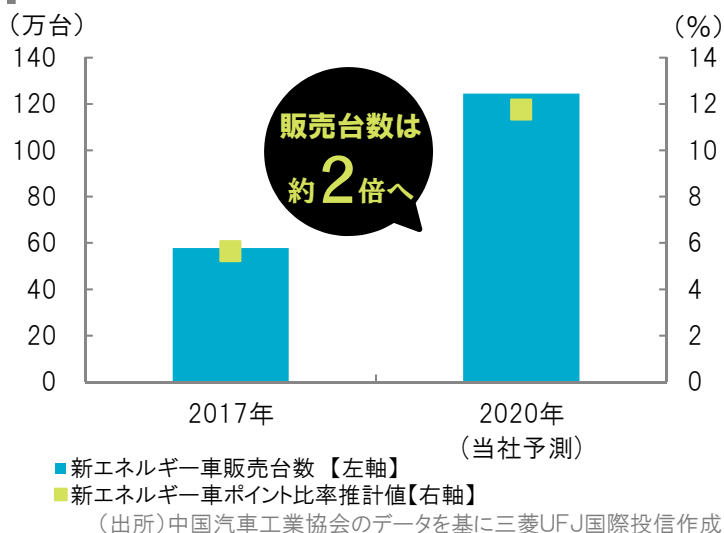
2018年5月23日付の日本経済新聞の記事では「BYDは当初の3年間だけで少なくとも140億元(約2,400億円)の利益を手にするという試算もある」と掲載されています。

当ファンドでは、特に競争力が高いと見ているジーリー・オートモービル・ホールディングスを上位に組み入れているほか、BYDにも投資を行っています。

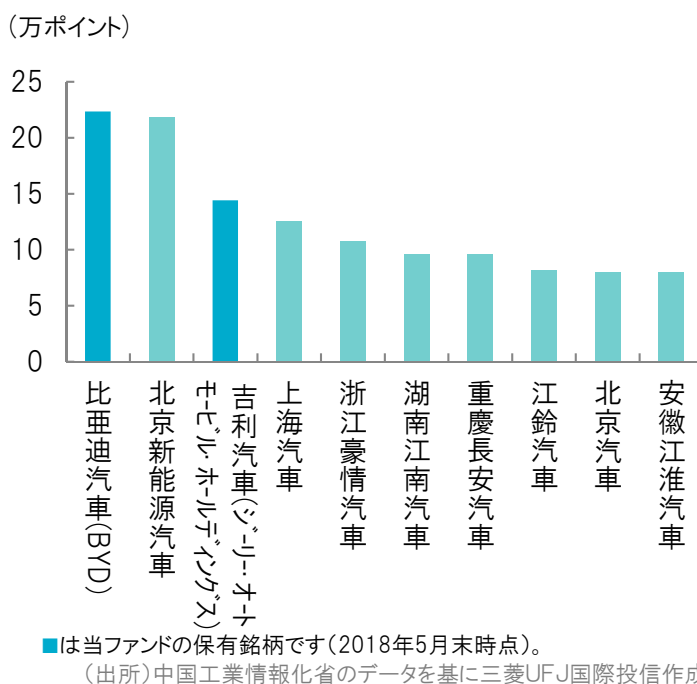
BYD本社展示の新エネルギー車(当社撮影)



中国の新エネルギー車販売台数と新エネルギー車ポイント比率



中国の新エネルギー車ポイント獲得状況(2017年)

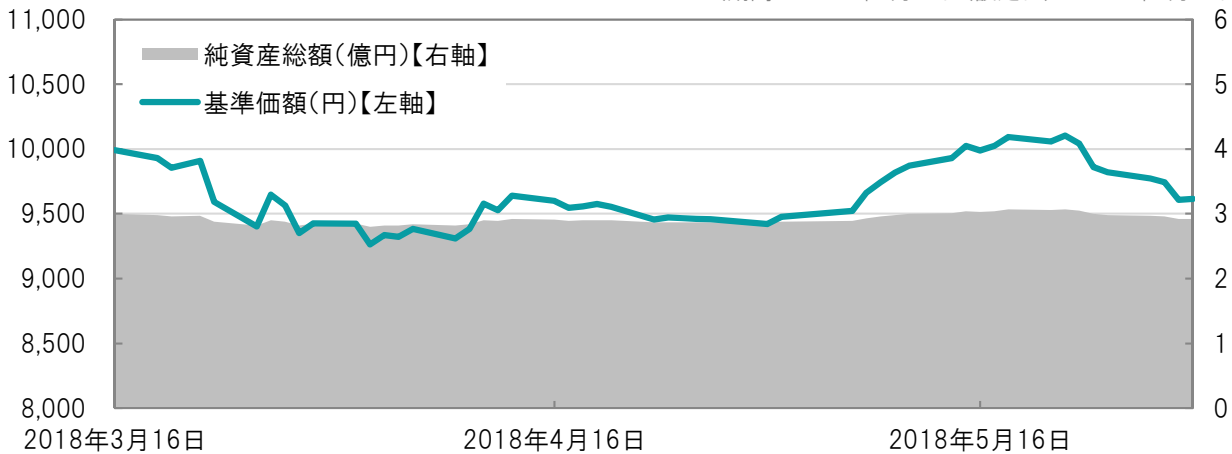


○上記は当ファンドの理解を深めていただくため、中国のEV市場に関連する銘柄を紹介したものです。したがって、個別銘柄の推奨を目的とするものではなく、当ファンドにおいて上記銘柄を組み入れることを保証するものではありません。
 ○コメントおよび運用方針は作成時点のものであり、将来予告なく変更されることがあります。
 ○上記は、過去の実績・状況または作成時点での見通し・分析であり、将来の市場環境の変動や運用状況・成果を示唆・保証するものではありません。
 ○写真はイメージです。
 ※後記の「本資料のご利用にあたっての注意事項等」の内容を必ずご確認ください。



基準価額と純資産総額の推移

(期間: 2018年3月16日(設定日)~2018年5月31日)



- 基準価額(1万口あたり)は、運用管理費用(信託報酬)控除後の値です。
- 信託報酬率は、後記の「ファンドの費用」に記載しています。

組入上位10銘柄(2018年5月末時点)

組入銘柄数: 49 (国内: 10、外国: 39)

| 順位 | 銘柄 | 国・地域 | 業種 | 比率 | 概要 |
|----|-----------------------|--------|------------|-------|--|
| 1 | エヌビディア | 米国 | 情報技術 | 4.04% | 米国の半導体製造大手。グラフィックス処理や高速演算処理に強み。完全自動運転車を作るための開発基盤を作る取り組みも行う。 |
| 2 | ジーリー・オートモービル・ホールディングス | 中国 | 一般消費財・サービス | 3.68% | 中国の自動車メーカー。ボルボ社と協働で開発した新ブランドでは、大手自動車メーカーに先駆けてカーシェア機能を標準搭載。 |
| 3 | 日本電産 | 日本 | 資本財・サービス | 3.47% | 世界有数の小型精密モーターメーカー。電動パワステモーターや先進運転支援システム用センサーなど車載事業を成長事業と位置づけ。 |
| 4 | AMS | オーストリア | 情報技術 | 3.39% | オーストリアのセンサー製造大手。自動運转向けの、自動車の周囲の空間のリアルタイムな情報を取得できるセンシングシステムを提供。 |
| 5 | インテル | 米国 | 情報技術 | 3.32% | 米国の半導体大手。2017年に多数の自動車メーカーに採用されている、運転支援システムのモビルアイ社を約1.7兆円で買収。 |
| 6 | エクスポーネント | 米国 | 資本財・サービス | 3.11% | 重大事故などの調査を請け負う米国の会社。自動車関連の技術の複雑化により、原因究明に必要な高い専門性に強み。 |
| 7 | ニンボー・シャンシャン | 中国 | 素材 | 3.07% | 中国の素材企業。EVに使用されるリチウムイオン電池の主要部材である、正極材、負極材などの製造を手がける。 |
| 8 | アルベマール | 米国 | 素材 | 3.02% | リチウム原料生産も手掛ける米国の化学メーカー。チリや米国などに世界最大規模のリチウム生産拠点を持つ。 |
| 9 | アプティブ | アイルランド | 一般消費財・サービス | 2.90% | 先進運転支援システムなどを手掛ける自動車部品メーカー。米配車企業のリフト社と共同で自動運転タクシーの開発を行う。 |
| 10 | オートリブ | スウェーデン | 一般消費財・サービス | 2.90% | スウェーデンの自動車部品大手。シートベルトやエアバックなどが相互に作用しあう新しい機能が適用された安全システムを開発。 |

(出所)Bloomberg、各社HPを基に三菱UFJ国際投信作成

- 比率は純資産総額に対する割合です。
- 国・地域名は、投資対象銘柄の本国を表現しています。
- 業種はGICS(世界産業分類基準)のセクターで分類しています。
- 2018年6月6日時点の企業HPなどを基に作成しています。
- 上記は当ファンドの理解を深めていただくため、銘柄紹介をしたものです。したがって、個別銘柄の推奨を目的とするものではなく、当ファンドにおいて上記銘柄を組み入れることを保証するものではありません。
- 【GICS(世界産業分類基準)について】Global Industry Classification Standard(“GICS”)は、MSCI Inc. とS&P(Standard & Poor’s)が開発した業種分類です。GICSに関する知的財産所有権はMSCI Inc. およびS&Pに帰属します。

○コメントおよび運用方針は作成時点のものであり、将来予告なく変更されることがあります。
 ○上記は、過去の実績・状況または作成時点での見通し・分析であり、将来の市場環境の変動や運用状況・成果を示唆・保証するものではありません。また、税金・手数料等を考慮していません。

※後記の「本資料のご利用にあたっての注意事項等」の内容を必ずご確認ください。

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】

ファンドの目的・特色

■ファンドの目的

日本を含む世界各国(新興国を含みます。以下同じ。)の株式等を実質的な主要投資対象とし、主として中長期的な値上がり益の獲得をめざします。

■ファンドの特色

特色1 日本を含む世界各国の自動車関連企業の株式等を主要投資対象とします。

※DR(預託証券)に投資する場合があります。

※DR(預託証券)とは、ある国の企業の株式を当該国外の市場で流通させるため、現地法に従い発行した代替証券です。株式と同様に金融商品取引所等で取引されます。

特色2 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次世代自動車関連企業を選定します。

・銘柄選定にあたっては、財務の健全性、株価水準等を考慮して投資を行います。

・三菱UFJ国際投信の香港現地法人であるMitsubishi UFJ Investment Services (HK) Limited(以下、「MUIS香港」といいます)から、主として日本を除くアジア地域に関する投資助言・情報提供を受けます。

特色3 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。

特色4 年2回の決算時(2・8月の各15日(休業日の場合は翌営業日))に分配を行います。

・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。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。

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。(初回決算日は、2018年8月15日です。)

■ファンドの仕組み

・ファミリーファンド方式により運用を行います。

<投資対象ファンド>

次世代モビリティ社会創生株マザーファンド

市況動向および資金動向等により、上記のような運用が行えない場合があります。

投資リスク

■基準価額の変動要因

ファンドの基準価額は、組み入れている有価証券等の価格変動による影響を受けますが、これらの**運用により信託財産に生じた損益はすべて投資者のみなさまに帰属します。**

したがって、**投資者のみなさまの投資元本が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。**

投資信託は預貯金と異なります。

ファンドの基準価額の変動要因として、主に以下のリスクがあります。

| | |
|---|--|
| 価格変動 リスク | 株式の価格は、株式市場全体の動向のほか、発行企業の業績や業績に対する市場の見通しなどの影響を受けて変動します。組入株式の価格の下落は、基準価額の下落要因となります。 |
| 特定の テーマに 沿った銘柄 に投資する リスク | ファンドは、特定のテーマ(自動車関連企業の株式)に沿った銘柄に投資するため、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場合があります。また、より幅広い銘柄に分散投資する場合と比べてファンドの基準価額が大きく変動する場合があります。 |
| 為替変動 リスク | 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ので、為替変動の影響を受けます。 |
| 信用 リスク | 株式の発行企業の経営、財務状況が悪化したり、市場においてその懸念が高まった場合には、株式の価格が下落すること、配当金が減額あるいは支払いが停止されること、倒産等によりその価値がなくなること等があります。 |
| 流動性 リスク | 株式を売買しようとする際に、その株式の取引量が十分でない場合や規制等により取引が制限されている場合には、売買が成立しなかったり、十分な数量の売買が出来なかったり、ファンドの売買自体によって市場価格が動き、結果として不利な価格での取引となる場合があります。 |
| カンントリー リスク | ファンドは、新興国の株式に投資を行うことがあります。新興国への投資は、投資対象国におけるクーデターや重大な政治体制の変更、資産凍結を含む重大な規制の導入、政府のデフォルト等の発生による影響などを受けることにより、先進国への投資を行う場合に比べて、価格変動・為替変動・信用・流動性のリスクが大きくなる可能性があります。 |

上記は主なリスクであり、これらに限定されるものではありません。

ご購入の際には、必ず投資信託説明書(交付目論見書)をご覧ください。

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】

投資リスク

■その他の留意点

- ・ファンドのお取引に関しては、金融商品取引法第37条の6の規定(いわゆるクーリングオフ)の適用はありません。
- ・収益分配金の水準は、必ずしも計算期間におけるファンドの収益の水準を示すものではありません。収益分配は、計算期間に生じた収益を超えて行われる場合があります。投資者の購入価額によっては、収益分配金の一部または全部が、実質的な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。収益分配金の支払いは、信託財産から行われます。したがって純資産総額の減少、基準価額の下落要因となります。
- ・ファンドは、ファミリーファンド方式により運用を行います。そのため、ファンドが投資対象とするマザーファンドを共有する他のベビーファンドの追加設定・解約によってマザーファンドに売買が生じた場合などには、ファンドの基準価額に影響する場合があります。
- ・ファンドは、中国A株(上海証券取引所、深セン証券取引所上場の人民元建株式)も投資対象としており、中国A株に投資する場合には、ストックコネクト(ファンドを含む外国の投資家が、中国A株を香港の証券会社を通じて売買できる制度)を通じて投資を行いません。この場合、取引可能な銘柄が限定されていることに加えて、投資枠や取引可能日の制約、長期にわたって売買停止措置がとられる可能性などにより、意図した通りの取引ができない場合があります。また、ストックコネクト特有の条件や制限は、今後、中国当局の裁量などにより変更となる可能性があります。

手続・手数料等

■お申込みメモ

| | |
|-------------------|--|
| 購入単位 | 販売会社が定める単位／販売会社にご確認ください。 |
| 購入価額 | 購入申込受付日の翌営業日の基準価額 ※基準価額は1万口当たりで表示されます。基準価額は委託会社の照会先でご確認ください。 |
| 換金単位 | 販売会社が定める単位／販売会社にご確認ください。 |
| 換金価額 | 換金申込受付日の翌営業日の基準価額 |
| 換金代金 | 原則として、換金申込受付日から起算して6営業日目から販売会社においてお支払いします。 |
| 申込不可日 | 次のいずれかに該当する日には、購入・換金はできません。 ・ニューヨーク証券取引所の休業日およびその前営業日 ・香港取引所の休業日およびその前営業日 ※具体的な日付については、委託会社のホームページ(「ファンド関連情報」内の「お申込み不可日一覧」)をご覧ください。 |
| 申込締切時間 | 原則として、午後3時までに販売会社が受付けたものを当日の申込分とします。 |
| 換金制限 | ファンドの資金管理を円滑に行うため、大口の換金のお申込みに制限を設ける場合があります。 |
| 購入・換金申込受付の中止及び取消し | 金融商品取引所等における取引の停止、外国為替取引の停止、その他やむを得ない事情(投資対象国・地域における非常事態(金融危機、デフォルト、重大な政策変更や資産凍結を含む規制の導入、自然災害、クーデターや重大な政治体制の変更、戦争等)による市場の閉鎖もしくは流動性の極端な減少等)があるときは、購入・換金のお申込みの受付を中止すること、およびすでに受付けた購入・換金のお申込みの受付を取消すことがあります。 また、信託金の限度額に達しない場合でも、ファンドの運用規模・運用効率等を勘案し、市況動向や資金流入の動向等に応じて、購入のお申込みの受付を中止することがあります。 |
| 信託期間 | 2023年2月15日まで(2018年3月16日設定) |
| 繰上償還 | 受益権の口数が10億口を下回ることとなった場合等には、信託期間を繰上げて償還となることがあります。 |
| 決算日 | 毎年2・8月の15日(休業日の場合は翌営業日) ※初回決算日は2018年8月15日 |
| 収益分配 | 年2回の決算時に分配を行います。 販売会社との契約によっては、収益分配金の再投資が可能です。 |
| 課税関係 | 課税上は、株式投資信託として取扱われます。個人受益者については、収益分配時の普通分配金ならびに換金時および償還時の譲渡益に対して課税されます。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。税法が改正された場合等には、変更となることがあります。くわしくは投資信託説明書(交付目論見書)をご覧ください。 |

ご購入の際には、必ず投資信託説明書(交付目論見書)をご覧ください。

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】

手続・手数料等

■ファンドの費用

お客さまが直接的に負担する費用

購入時手数料 購入価額に対して、**上限3.24%(税抜3.00%)**(販売会社が定めます)
(購入される販売会社により異なります。くわしくは、販売会社にご確認ください。)

信託財産留保額 ありません。

お客さま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) 日々の純資産総額に対して、**年率1.674%(税抜 年率1.550%)**をかけた額

その他の費用・
手数料 監査法人に支払われるファンドの監査費用・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・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・その他信託事務の処理にかかる諸費用等についてもファンドが負担します。
※上記の費用・手数料については、売買条件等により異なるため、あらかじめ金額または上限額等を記載することはできません。

※運用管理費用(信託報酬)および監査費用は、日々計上され、毎決算時または償還時にファンドから支払われます。

※上記の費用(手数料等)については、保有金額または保有期間等により異なるため、あらかじめ合計額等を記載することはできません。
なお、ファンドが負担する費用(手数料等)の支払い実績は、交付運用報告書に開示されていますのでご参照ください。

本資料のご利用にあたっての注意事項等

●本資料は、三菱UFJ国際投信が作成した資料です。投資信託をご購入の場合は、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)の内容を必ずご確認のうえ、ご自身でご判断ください。●本資料の内容は作成時点のものであり、将来予告なく変更されることがあります。●本資料は信頼できる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・完全性等を保証するものではありません。●本資料中のグラフ・数値等は、過去の実績・状況であり、将来の市場環境等や運用成果等を示唆・保証するものではありません。また税金・手数料等を考慮しておりませんので、実質的な投資成果を示すものではありません。●投資信託は、預金等や保険契約とは異なり、預金保険機構、保険契約者保護機構の保護の対象ではありません。銀行等の登録金融機関でご購入いただいた投資信託は、投資者保護基金の補償の対象ではありません。●投資信託は、販売会社がお申込みの取扱いを行い委託会社が運用を行います。

●委託会社(ファンドの運用の指図等)

三菱UFJ国際投信株式会社

金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第404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

<ホームページアドレス> <https://www.am.mufig.jp/>

<お客さま専用フリーダイヤル> 0120-151034

(受付時間 営業日の9:00~17:00)

●受託会社(ファンドの財産の保管・管理等)

三菱UFJ信託銀行株式会社

ご購入の際には、必ず投資信託説明書(交付目論見書)をご覧ください。

販売会社情報一覧表

ファンド名称: 次世代モビリティ社会創生株ファンド

| 商号 | 登録番号等 | 日本証券業協会 | 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 | 一般社団法人 第二種 金融商品 取引業協会 |
|------------|--------------------------|---------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|
| 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 | ○ | | ○ | ○ |
| 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 | ○ | ○ | ○ | ○ |