

モビリティ・イノベーション・ファンド

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・お申込みは



商号等：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
加入協会：日本証券業協会／一般社団法人日本投資顧問業協会

● 設定・運用は



BNY MELLON
INVESTMENT MANAGEMENT

商号等：BNY Mellon・インベストメント・マネジメント・ジャパン株式会社
金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第406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



1908年、フォードモーター社が開発したT型フォードは
自動車の量産を実現させ、自動車業界に一大革命をもたらした。

量産開始から100年以上にわたり、この産業を主導してきたのは、
自動車完成車メーカーと部品メーカーだった…

そして今、自動車産業に「T型フォードの登場」を上回る革命が起こり始めている。

それが、モビリティ・イノベーション※

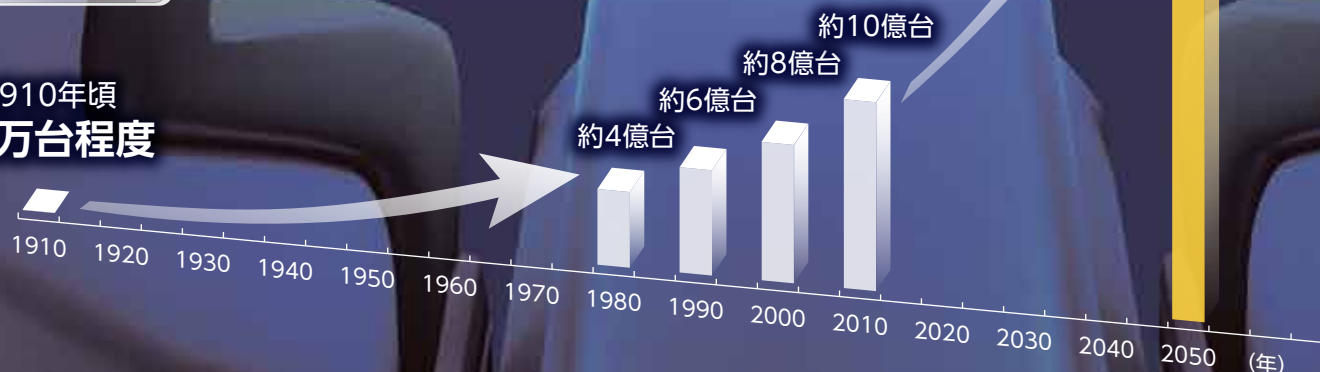
※モビリティ・イノベーションとは、従来の自動車産業の構造や私たちの移動手段の在り方を一変させるパラダイムチェンジ。

当ファンドは、近い将来、世の中を席卷するであろう「モビリティ・イノベーション」を実現すると考えられる企業に投資する。



1910年頃
60万台程度

世界の自動車保有台数



※写真はイメージです。

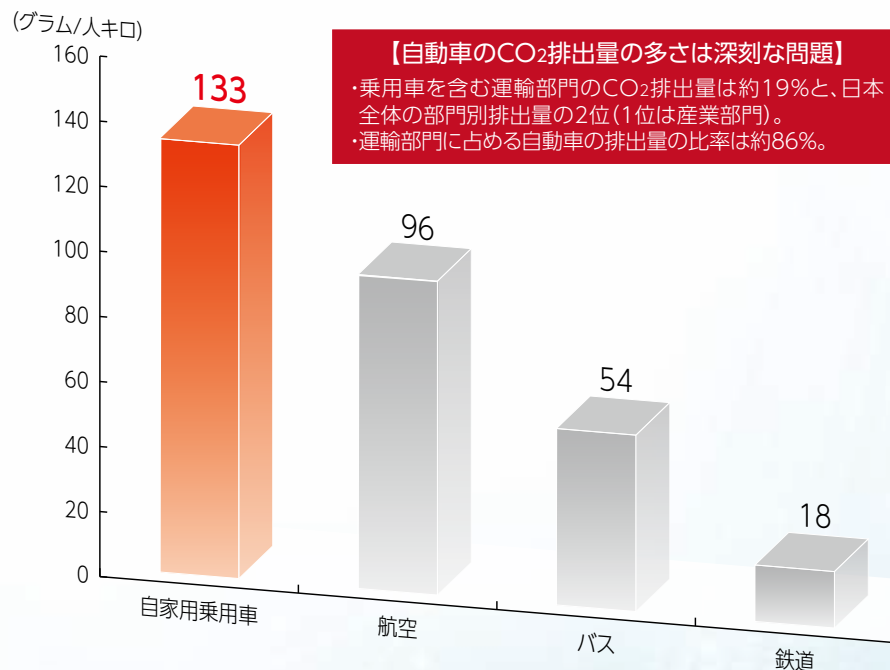
出所：一般財団法人省エネルギーセンター「エネルギー・経済統計要覧2013年版」(1980年から2010年)、各種資料(1910年頃、2050年頃の数値)のデータを基に、BNYメロン・インベストメント・マネジメント・ジャパン株式会社が作成。

世の中の変化が巻き起こす 自動車産業の劇的な変化

- 自動車はこの100年間で爆発的に普及し、私たちに便利な生活をもたらしました。同時に、100年以上にわたりガソリン車から排出され続けた二酸化炭素(CO₂)は、「地球温暖化」という深刻な環境問題を引き起こしました。
- しかしながら、消費者ニーズの変化や技術革新が進んだ今、自動車産業は最新のテクノロジーを導入することにより、環境問題にも配慮した「便利で地球に優しい次世代自動車」を普及させる、新しい姿に変貌を遂げようとしています。



乗り物でヒト(1人)が1km移動する際に
排出される二酸化炭素(CO₂)の排出量 (2018年度:日本)



世界のAI関連製品の売上高(予測)の推移

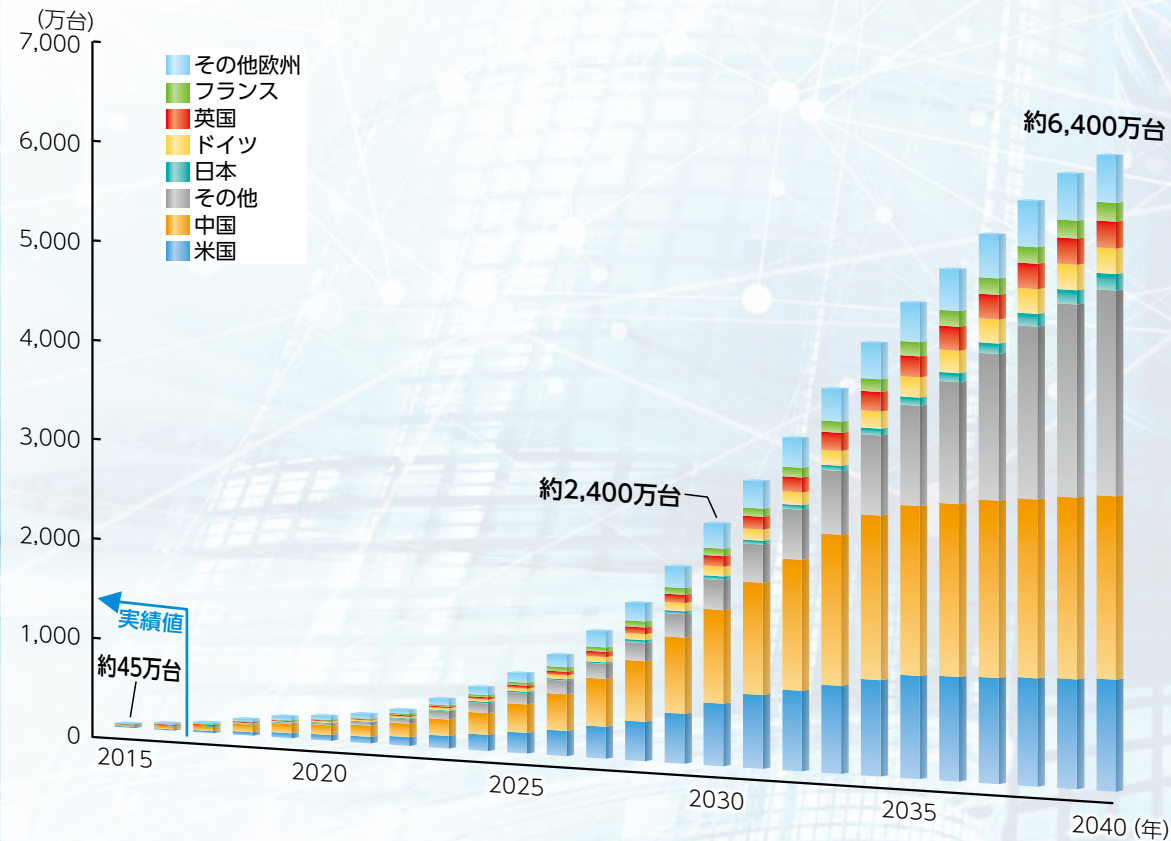


※上記排出量は各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量(人キロ:輸送した人数に輸送した距離を乗じたもの)で割り、単位輸送量当たりの二酸化炭素の排出量を試算した値。
出所: 国土交通省、Tracticaのデータおよび各種情報を基にBNYメロン・インベストメント・マネジメント・ジャパン株式会社が作成。

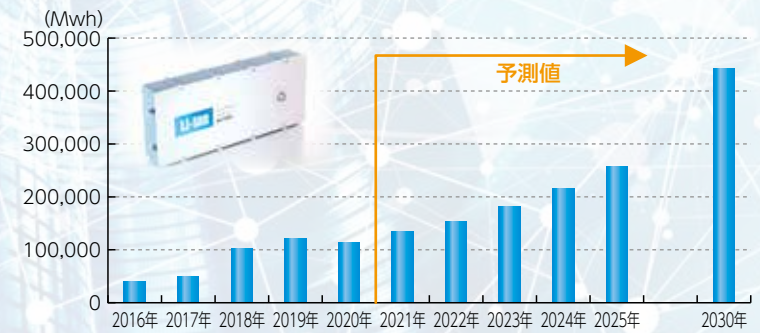
新たな巨大市場が誕生

- 次世代自動車に代表される「EV(電気自動車)」や「自動運転車」は急速に普及することが見込まれており、自動車業界に新たな巨大市場を形成し始めています。

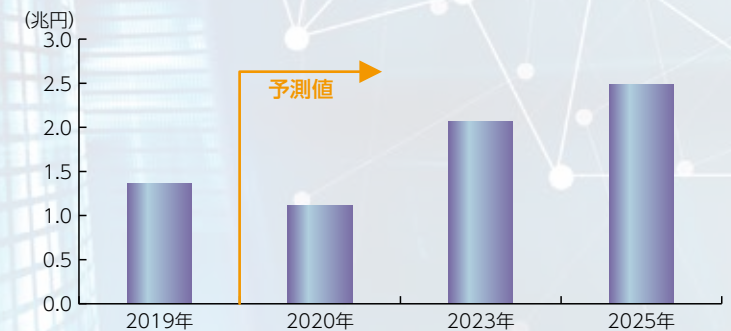
世界のEV(電気自動車)の販売台数予想



世界のEV(電気自動車)用リチウムイオン電池の容量の市場規模*1



世界のADAS*2/自動運転用センサーの市場規模*3



出所: Bloomberg New Energy Finance、(株)矢野経済研究所「車載用リチウムイオン電池世界市場に関する調査(2020年)」(2020年8月26日発表)、(株)矢野経済研究所「ADAS/自動運転用センサー世界市場に関する調査(2020年)」(2020年10月26日発表)を基に、BNYメロン・インベストメント・マネジメント・ジャパン株式会社が作成。

*1 2020年は見込値、2021年以降は予測値(2020年8月現在)、2019年まではリチウムイオン電池が搭載されたEV(電気自動車)のメーカー出荷ベースで、2020年以降はEV(電気自動車)の生産ベースでリチウムイオン電池容量を算出。また、乗用車及び商用車に搭載されるリチウムイオン電池を対象とする。

*2 ADAS:先進運転支援システム。事故などの可能性を事前に検知し回避するシステム。

*3 メーカー出荷金額ベースでのレーザー、超音波、カメラ、レーダーの合計値を市場規模として算出。

※写真はイメージです。

使用部品が大幅に異なる新たな巨大市場

- 「EV(電気自動車)」に使われるリチウムイオン電池や「自動運転車」に使われるレーダーのような代表的な部品だけでなく、次世代自動車に使われる部品は多岐にわたり、従来の車に使われる部品とは大きく異なります。今後、次世代自動車の普及拡大が新たに用いられる部品の需要を高め、新たな巨大市場を形成していくことが期待されています。

EV(電気自動車)で新たに必要な部品

モーター

電気を使用して車輪を回転させる装置。ガソリン車で言うエンジン。



インバーター

電池に蓄えられた直流電流を交流電流(適切な周波数)に変換。



充電用プラグ

充電時に使用。ガソリン車で言う給油口。



リチウムイオン電池

電気を蓄える装置。ガソリン車で言う給油タンク。



自動運転車で新たに必要な部品

5G(次世代通信システム)

車車間通信や路車間通信などを行う技術。GPS情報などの取得を行う。



AI(人工知能)

人の代わりに運転を行う人工知能技術。学習・推論・判断などを行う。



レーダー・センサー

信号・反射波による距離感覚などの把握。



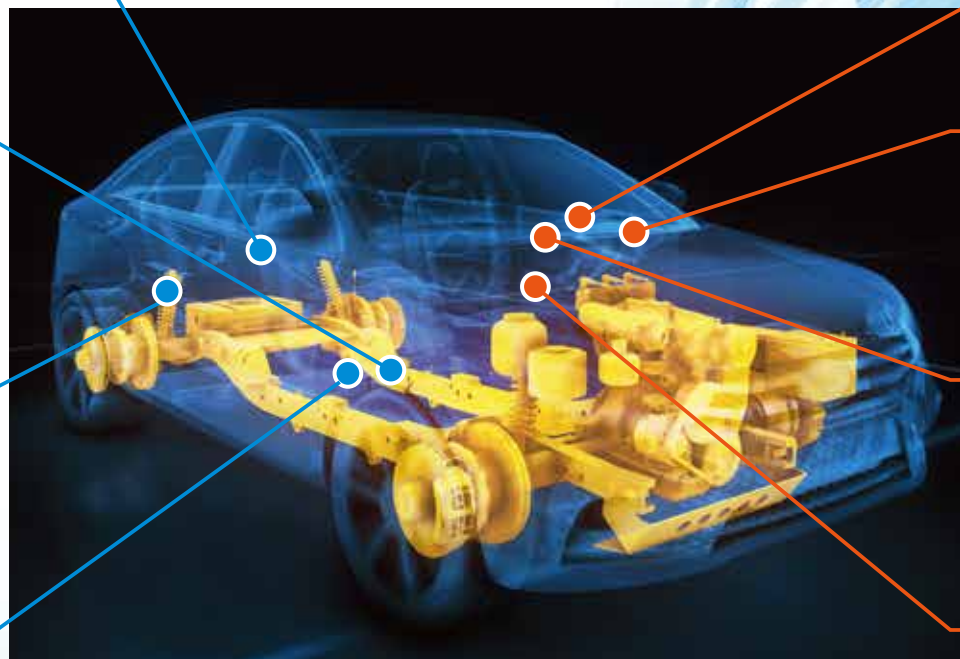
小型カメラ

画像認識による距離感覚などの把握。



セキュリティ

外部からの不正アクセスや乗っ取り等から車を守る技術。



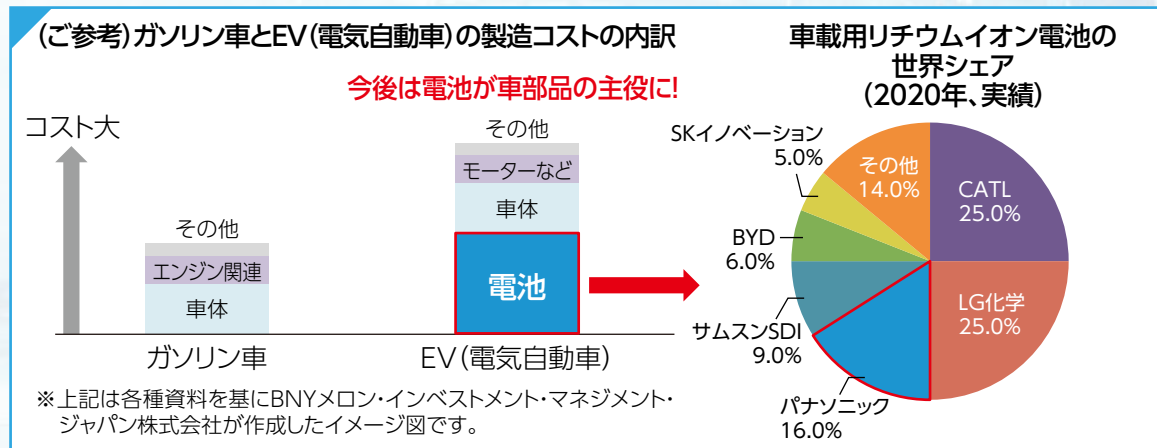
※上記は代表的な部品をイメージで表したものです。

新たな巨大市場に引き寄せられる異業種企業

- 新たな巨大市場には従来の自動車では使われていない様々な技術が要求されます。この有望市場に引き寄せられ、特定分野をリードする異業種企業が自社製品の強みを活かして続々と進出しています。

パナソニック

- EV(電気自動車)の製造コストを部品別に見ると、電池が大部分を占めていると言われています。
- この分野で世界シェア3位を誇るパナソニック(2020年)の自動車関連事業の売上高は2019年度の同社全体の売上高の37%を占めています。



同社の2019年度の売上高の内訳



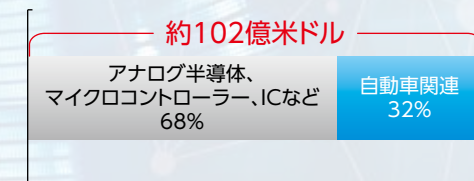
同社の自動車関連事業の売上高

2016年度 約2.4兆円
2017年度 約2.8兆円
2018年度 約3.0兆円
2019年度 約2.7兆円

STマイクロ・エレクトロニクス

- スイスに本社を構える世界的な総合半導体メーカーで、世界35カ国で事業を展開しています。同社の半導体はEV(電気自動車)や自動運転車にも多く採用されています。
- 同社は特に、コネクテッドカー(インターネットにつながる車)事業を注力分野の一つと位置付けており、売上の32%が自動車関連事業によるものです。

同社の2020年の売上高の内訳



同社の自動車関連事業の売上高

2016年 約28億米ドル
2017年 約30億米ドル
2018年 約36億米ドル
2019年 約36億米ドル
2020年 約33億米ドル

※上記各グラフの合計値は必ずしも100%になるとは限りません。

※記載の銘柄については、個別銘柄の推奨を目的として示したものではありません。ファンドへの組み入れを保証するものではありません。

※パナソニックの自動車関連事業の売上高は、同社の事業部門の内、オートモーティブ社とインダストリアルソリューションズ社の売上高を示しています。

出所：パナソニック株式会社、STマイクロ・エレクトロニクス、SNE Researchの資料を基に、BNYメロン・インベストメント・マネジメント・ジャパン株式会社が作成。

各国・州の取り組みが自動車産業の劇的な変化を後押し



欧州連合 (EU)

2030年までに電気自動車(EV)などの温室効果ガス排出ゼロの乗用車を3,000万台に増やし、1,000カ所の水素ステーションと、300カ所の充電スタンドの設置を目標としている。



英国

2030年からガソリン・ディーゼル車販売禁止。



中国

2019年から販売台数の一定比率を新エネルギー車にすることを義務付け。



日本

2030年代半ばを目途に全ての新車販売を電気自動車(EV)などの電動車へと転換することを目指す。



フランス

2040年までにガソリン・ディーゼル車販売禁止。



オランダ

首都アムステルダムでは2030年までにガソリン・ディーゼル車の市内走行が全面禁止される。



米国

カリフォルニア州が2035年から州内のガソリン車の新規販売を禁止。



EU加盟国

コラム 国策の後押しが大きな意味を持つ理由とは？

国策のメリットとしては、直接的な「補助金支給」に加え、間接的な「規制緩和」が推し進められる点にあります。実際、EV充電設備導入を促す法改正が各国で進むなど、「補助金支給」「規制緩和」の両面から、EV普及に向けた取り組み・支援が進んでいます。

「集合住宅近代化法の施行」(ドイツ:2020年12月施行済)

集合住宅へのEV用充電設備導入要件の緩和

これまで当該設備の導入は、住民全員の賛成が必要であったものの、今回の規制緩和により3分の2の住人が賛成すれば、集合住宅内の各所有者全員が経費を分割するかたちでEV用充電設備設置を可能に。

「急速充電器設置規制の緩和」(東京都:2021年4月施行予定)

高出力急速充電器の一部を充電器に分類し、管理規制を緩和

急速充電器は普通充電器の10分の1以下でフル充電できる一方、高出力の場合は管理者規制や設置場所規制などを伴う変電設備に分類され、導入に向けたハードルが高いため、導入促進に向け規制を緩和。



※写真はイメージです。
出所：各種資料を基に作成(2021年2月時点)

モビリティ・イノベーションを先導するCASE(ケース)とは？

- 今、「CASE(ケース)」という言葉が注目を集めています。これは2016年のパリモーターショーでダイムラー社のディーター・ツェツェ社長が発言した自動車産業に変革をもたらしている4つの分野の頭文字を取った造語です。同氏は「CASEこそ業界を一変させる力を持っている」という力強いメッセージを残しています。

C Connected
つながる(IT化)

A Autonomous
自動運転

S Sharing
シェアリング(共有)

E Electricity
電動化

当ファンドは急速に進むテクノロジーの発展と各国政府の後押しにより、イノベーションが加速する4つの分野に着目します。

EV(電気自動車)



自動運転車



モビリティ・イノベーション

車のIT化



※写真はイメージです。

車の共有(シェアリング)



EV(電気自動車)

技術進歩が普及の阻害要因を解決、本格的な普及が期待されるEV(電気自動車)市場



- 走行距離の短さや充電時間の長さ等、EV(電気自動車)の本格普及を妨げている短所は、近年の技術進歩により解消されつつあります。今後、EV(電気自動車)の性能向上が普及拡大を後押ししていくと期待されています。



本格普及の妨げとなるEV(電気自動車)の短所

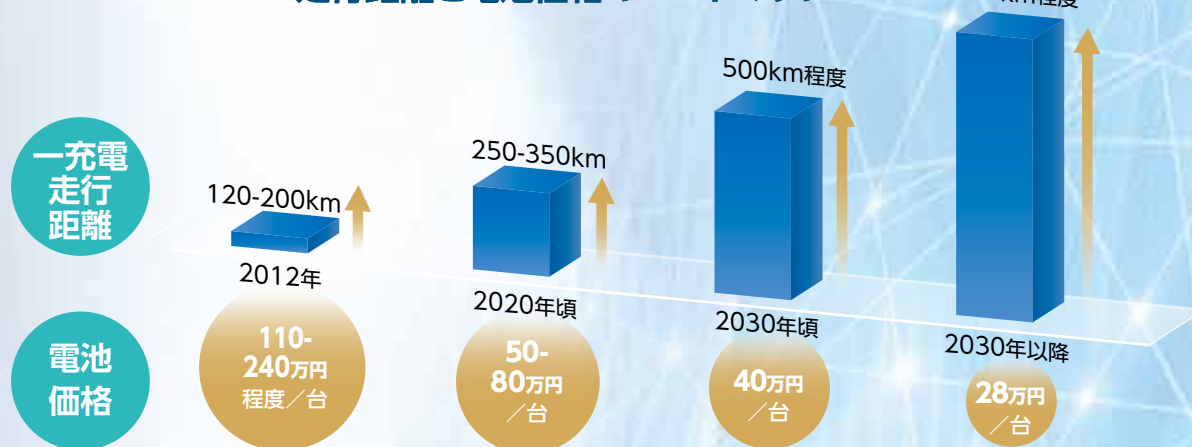
走行距離が短い

充電時間が長い

価格が高い

次世代電池の進化と低価格化が、EV(電気自動車)の本格普及を実現

走行距離と電池価格のロードマップ



※一充電走行距離は1回の充電で100%利用した場合、電池価格は電池パックでの表記。

(ご参考) 東芝が開発したEV(電気自動車)向け次世代電池(SCiB)

急速充電に要する時間

一般的なEV(電気自動車)

30分

東芝の次世代電池(SCiB)

6分

※一般的なリチウムイオン電池の負極材には黒鉛が使われますが、当電池にはチタン酸リチウムが用いられています。

※2021年2月時点

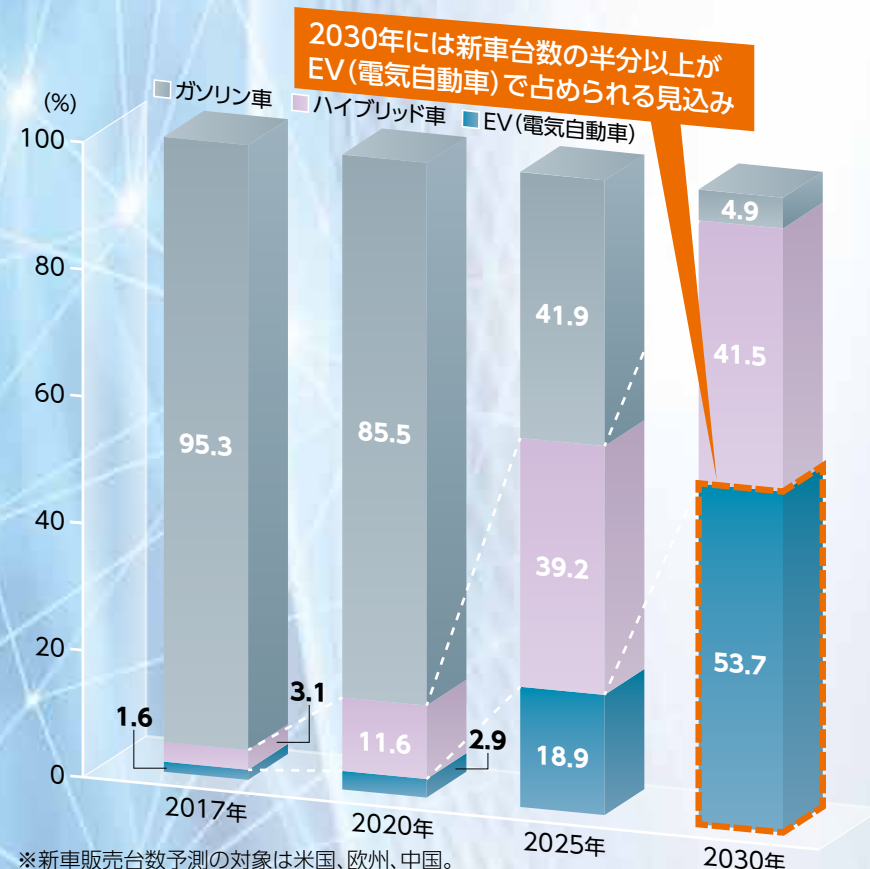


※上記銘柄は個別銘柄の推奨を目的として示したのではなく、当ファンドへの組入れを保証するものではありません。

出所：新エネルギー産業技術総合開発機構(NEDO)「NEDO二次電池技術開発ロードマップ2013」、株式会社東芝のデータを基に、BNYメロン・インベストメント・マネジメント・ジャパン株式会社が作成。

ガソリン車やディーゼル車からEV(電気自動車)に移行する“EVシフト”の動きが世の中で加速する中、大手メーカーも有望市場へ本腰を入れて続々と参入を表明。

主要地域での販売台数(予測)の割合



※新車販売台数予測の対象は米国、欧州、中国。
 ※P4のグラフとはデータ基が異なります。
 ※上記の合計値は必ずしも100%になるとは限りません。
 出所：「PwC Strategy& デジタル自動車レポート2017」のデータを基に、BNYメロン・インベストメント・マネジメント・ジャパン株式会社が作成。

日本

トヨタ

2025年に世界で年間50万台のEV(電気自動車)の販売を計画。

日本電産

2030年までにEV駆動用モーター市場で35%の世界シェア獲得の目標を掲げる。

米国

GM

EV(電気自動車)20車種を投入予定(2023年目標)。将来的にはガソリン車とディーゼル車の販売を打ち切る方針。

フォード

2025年までにEV(電気自動車)に220億米ドルを投資し、EVシフトを加速する計画を発表。

ドイツ

メルセデス・ベンツ

全ての車種でEV(電気自動車)かハイブリッド車を販売予定。(2022年目標)

コンチネンタル

業界初のEV(電気自動車)用ワイヤレス充電システムを発表。2030年までにガソリンやディーゼルなどの内燃エンジンの開発を打ち切ると発表。

出所：各種資料、2021年2月時点

コラム 意外な所で期待されるEV(電気自動車)

ガソリンスタンド過疎地での新需要

日本の農村部では、社会問題にもなっている過疎化などにより、村に一つしかないガソリンスタンドが廃業されるケースが見受けられます。EV(電気自動車)の場合、簡単な充電設備を導入すればよいため、ガソリンスタンドがない農村部でもエネルギー供給が可能となります。

ガソリンスタンドはなくても電気は通る新興国

ガソリンスタンドの建設コストは相対的に高く、特に新興国などではガソリンスタンドが存在しない地域もあります。しかしながら、EV(電気自動車)の場合、既に使用している電気を動力源とするため、ガソリンスタンドがない新興国などでも充電が可能となります。



※写真はイメージです。
 ※上記銘柄は個別銘柄の推奨を目的として示したのではなく、当ファンドへの組入れを保証するものではありません。

自動運転車

自動運転技術の開発・試験は着々と進んでおり、完全自動運転の実用化も数年後に予定



- レベル1、レベル2といった一部の自動運転技術は既に日本でも普及し始めていますが、近い将来には目的地まで自動で走行してくれる完全自動運転車が普及する見込みです。
- 完全自動運転車が普及することで、車は「移動するリビング」へと姿を変えるだけでなく、ヒトやモノの輸送が無人で行われるなど、社会を大きく変化させます。また、自動運転技術は、交通事故の減少や渋滞の解消にもつながるとされており、より便利で安全な社会をもたらします。

自動運転の自動化レベルと日本における実現予定時期

2010年

LEVEL
01

レベル1 運転支援

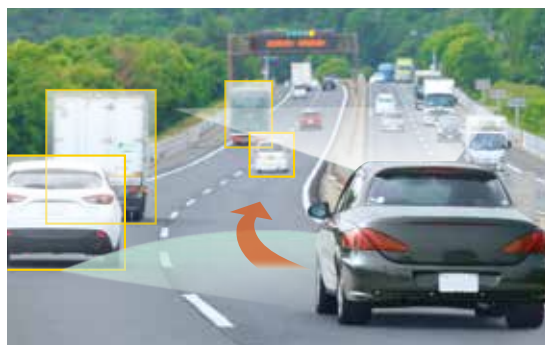
自動ブレーキ、前車両への追従、車線からはみ出ずに走行等。

2017年

LEVEL
02

レベル2 部分自動運転

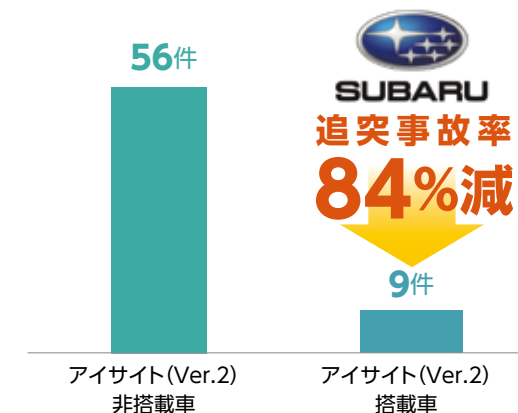
レベル1の機能を同時に複数組み合わせで走行。



▶ 高速道路の単一車線走行では **既に実現**

(ご参考) 自動運転レベル1の効果

スバル車1万台あたりの追突事故件数



※アイサイトver.2はレベル1に相当。

出所：株式会社SUBARUの公表データ(2016年1月)を基に、BNYメロン・インベストメント・マネジメント・ジャパン株式会社が作成。

2020年

LEVEL
03

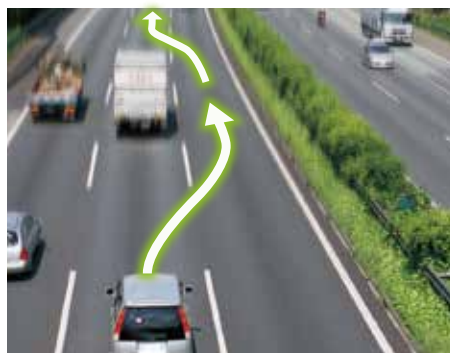
レベル3 条件付き自動運転

高速道路や特定エリアなど、一定の条件下で自動運転。
(ただし、緊急時には運転者の応答が必要。)

LEVEL
04

レベル4 高度自動運転

高速道路や特定エリアなど、一定の条件下で完全自動運転。
(緊急時においても運転者の応答は不要。)



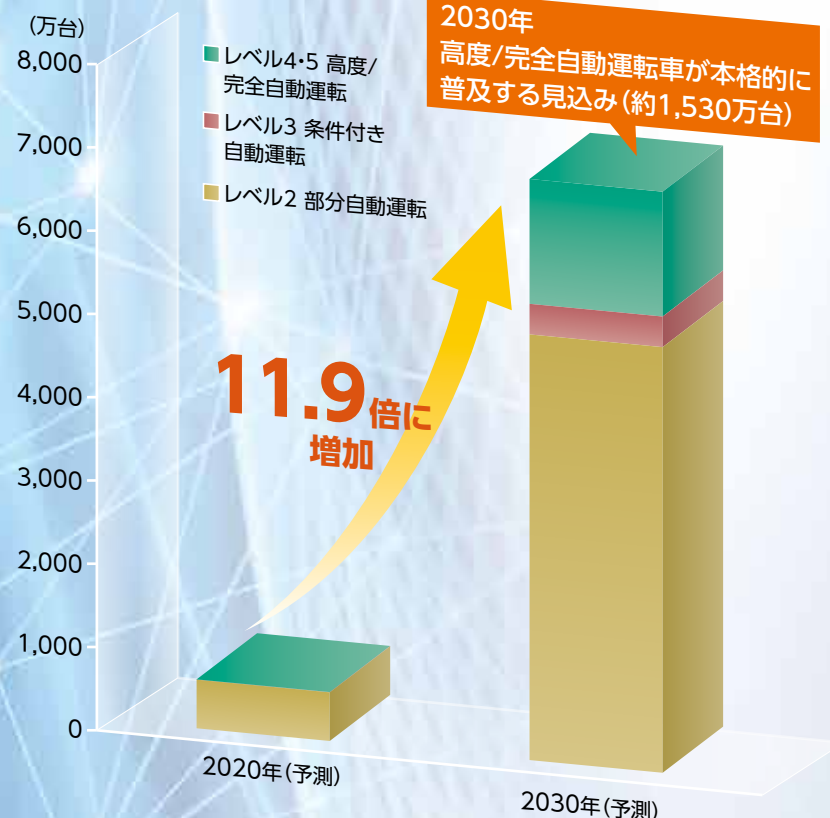
2025年

LEVEL
05

レベル5 完全自動運転

条件にかかわらず、目的地まで自動で走行。

世界の自動運転車(レベル2-5)の普及台数(予想)



出所：国土交通省、(株)矢野経済研究所「自動運転システムの世界市場に関する調査(2019年)」(2019年5月8日発表)のデータなどを基に、BNYメロン・インベストメント・マネジメント・ジャパン株式会社が作成。



世界の完成車メーカーもレベル5の実用化の構想を発表



トヨタ自動車

2020年代前半の完全自動運転車の実用化を目指す。



メルセデス・ベンツ

2020年代初めに完全自動運転車の商品化を目指す。



出所：各種資料を基に作成(2021年2月時点)

※写真はイメージです。

※自動運転のレベルは国や業界団体などによって異なります。

※上記銘柄は個別銘柄の推奨を目的として示したのではなく、当ファンドへの組入れを保証するものではありません。

車のIT化

車がインターネットを通して社会に繋がることで、より便利な車・社会へ

- インターネット技術を搭載した車「コネクテッドカー」が注目を集めています。常時インターネットに接続する機能を備えた車が登場することで、より便利で安全な社会になることが期待されます。
- コネクテッドカーは、社会問題の解決に大きく貢献することが期待されていることから、国家的な後押しが期待されます。

ネットワーク上で分析・解析を行い、新たな価値を提供

通信による危険察知

車両の自動管理

車内Wi-Fi

渋滞緩和

物流の効率化

自宅の家電操作

コネクテッドカーは深刻な社会問題を解決する未来の車としても注目されている

渋滞緩和

リアルタイムの道路交通情報から、信号の間隔調整や、最適な経路への誘導を行い、スムーズな車両の移動を可能に。



物流の効率化

貨物管理をはじめ、車車間通信を活用した隊列走行(トラックなど)でドライバー不足やトラックの稼働率向上に貢献。



(ご参考)他にもこんなサービスが登場……

緊急通報システム

事故の際に、自動で消防・救急・警察などへ連絡が入る仕組み。

盗難車両追跡システム

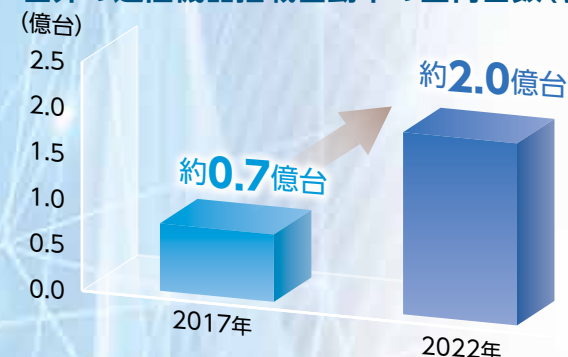
盗難に遭った際に、車両の位置を追跡できる機能。遠隔操作で盗難車両を停止させることも可能。

テレマティクス保険

運転傾向(ブレーキ回数、使用時間など)を基に保険料が決められる仕組み。



世界の通信機器搭載自動車の出荷台数(予想)



出所：Counterpoint Technology Market Researchのデータを基に、BNYメロン・インベストメント・マネジメント・ジャパン株式会社が作成。

車の共有（シェアリング）

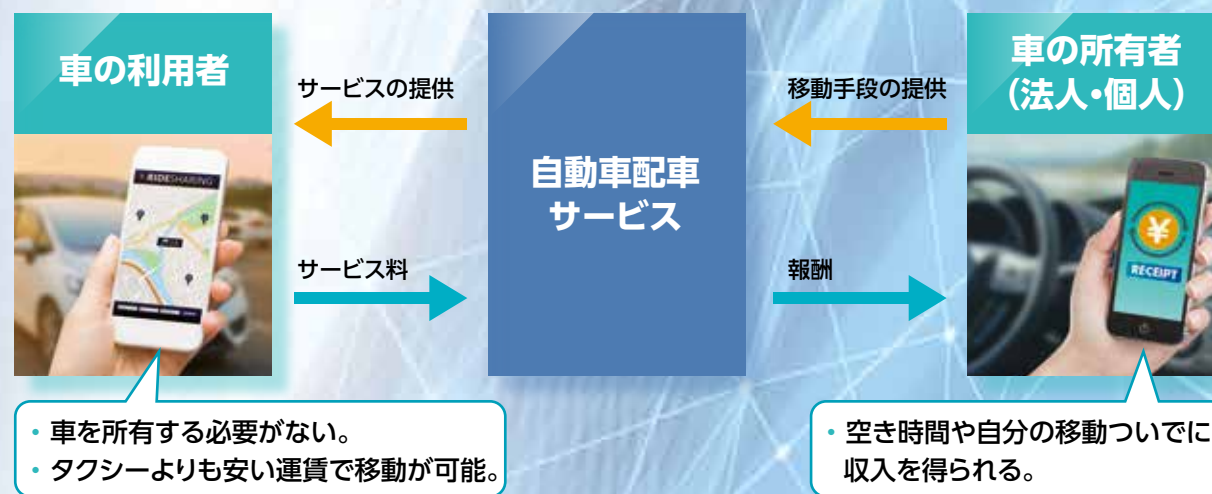
車が共有化されることで生まれる新しい移動のサービス



- ライドシェアをはじめとした車のシェアリングサービスが本格的に普及しつつあります。特に、シェアリングを多用するミレニアル世代*は今後、消費マーケットの主役になっていくと見込まれており、シェアビジネスの本格的な普及を牽引していくことが期待されます。

*ミレニアル世代とは、1980年から2000年にかけて生まれた世代で、2000年以降に成人になる人々です。2025年には世界の労働者の75%を占めると言われており、今後の消費動向に大きな影響を及ぼすと見られています。

▶車の相乗り(ライドシェアリング)サービスのイメージ



ライドシェアリングの新興企業、Uber(ウーバー)について

成功の
秘訣

- スマホアプリで車を手配できる手軽さを提供。
- 運転手が利用料金を柔軟に設定できるため利用者は安い料金で利用することが可能。
- 利用者と運転手間に相互評価システムを導入。

※写真はイメージです。

※上記銘柄は個別銘柄の推奨を目的として示したのではなく、当ファンドへの組入れを保証するものではありません。

- ▶シェアリング市場の有望性に着目し、大手自動車メーカーも同市場へ続々と参入している

トヨタ(日本)

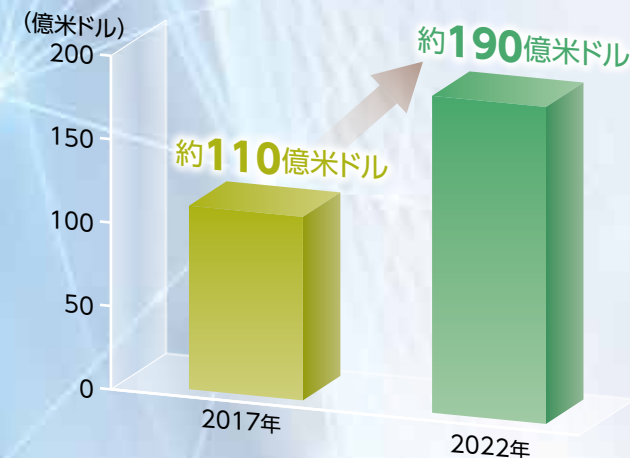
日本国内で「トヨタシェア」のカーシェアリングサービスを展開。

日産(日本)

日本国内で「e-シェアモビ」のカーシェアリングサービスを展開。

出所：各種資料を基に作成(2021年2月時点)

世界のライドシェア関連サービス市場の売上高(予想)



(ご参考) 各企業の次世代自動車事業への主な取り組み

- EV(電気自動車)は、従来のガソリン車よりも構造がシンプルで使用される部品数が大幅に少ないため、既存の自動車メーカー以外の企業でも製造がしやすいと言われています。
- EV(電気自動車)や自動運転車が登場することで、従来の自動車メーカー以外の異業種企業が続々と同市場に参入しています。

ソフトバンク

- 2016年、自動運転技術を活用したスマートモビリティサービスの事業化を目指す「BOLDLY(旧社名:SBドライブ)」を立ち上げ。
- BOLDLYは、2020年11月から茨城県境町において国内の自治体で初となる公道を自動運転で走るバス「NAVYA ARMA(ナビヤ・アルマ)」の定常運行を開始した。

NAVYA ARMA(ナビヤ・アルマ)



画像出所: BOLDLY株式会社

旭化成

AsahiKASEI

- 2017年、同社の最先端技術を使ったEV(電気自動車)コンセプトカーを発表。
- 2025年度の自動車関連事業の売上高を、現在の倍以上に相当する5,000億円とすることを発表。



画像出所: 旭化成株式会社



EV(電気自動車)コンセプトカー
AKXY(アクシー)

ヤマダ電機 YAMADA

- 2017年、EV(電気自動車)を「21世紀の新しい家電」と位置づけ、自動車市場への参入を発表。



※左記の自動車は、ヤマダ電機が提携しているFOMM社が製造している電気自動車です。今後、ヤマダ電機が販売を予定している電気自動車と直接的な関連はありません。

画像出所: 株式会社FOMMのホームページ

ソニー

- 2020年1月、世界最大のデジタル技術見本市「CES」で同社の自動運転システムを搭載した試作車を発表。
- 2021年1月にオーストリアの公道で走行実験する様子を公表した。複数台の試作車をつかっており、今後は日本や米国でも公道走行の実験に取り組む方針。



画像出所: ソニー株式会社

日の丸交通

- 2018年8月、世界初、自動運転タクシーの営業走行実験を実施。
- 2020年1月に日の丸交通など7社は、インバウンド業界で注目されている「MaaS(Mobility as a Service)」の実証実験を開始。観光客が事前にスマートフォンのアプリで目的地を登録することで空港と東京都心部の間の複数の交通インフラを一括予約できる仕組み。観光客を効率的に輸送することを目指す。

ファンドの特色



■ **モビリティ・イノベーション・マザーファンド(以下「マザーファンド」ということがあります。)** 受益証券への投資を通じて、日本を含む世界の金融商品取引所等に上場している自動車関連企業の株式(DR(預託証券)を含みます。)を実質的な主要投資対象とし、信託財産の中長期的な成長を目指して運用を行います。

■ **ポートフォリオの構築にあたっては、次の方針で行うことを基本とします。**

- 日本を含む世界の金融商品取引所等に上場している株式から、自動車関連企業に該当する銘柄に投資を行います。
 - ・ 技術革新や新たな規制、消費者の意識や行動の変化により、自動車産業に影響を与える企業、自動車産業の構造を抜本的に変える可能性のある企業の中から、今後高い成長性が期待できる企業を特定します。
 - ・ 自動車関連企業とは、自動運転車、EV(電気自動車)、車のIT化および車の共有(シェアリング)に関連した企業などをいいます。これらの自動車関連企業は一例であり、将来変更となる場合があります。
- 個別銘柄調査においては、ファンダメンタルズ分析、ビジネスモメンタム、リスク・リワードを重視し、投資候補銘柄の選定を行います。
- 投資テーマとの整合性を確認の上、定量分析による検証、業種・産業の分散や流動性などを考慮してポートフォリオの構築を行います。

■ **マザーファンドの実質的な運用は、メロン・インベストメンツ・コーポレーション*に運用の指図に関する権限を委託します。**

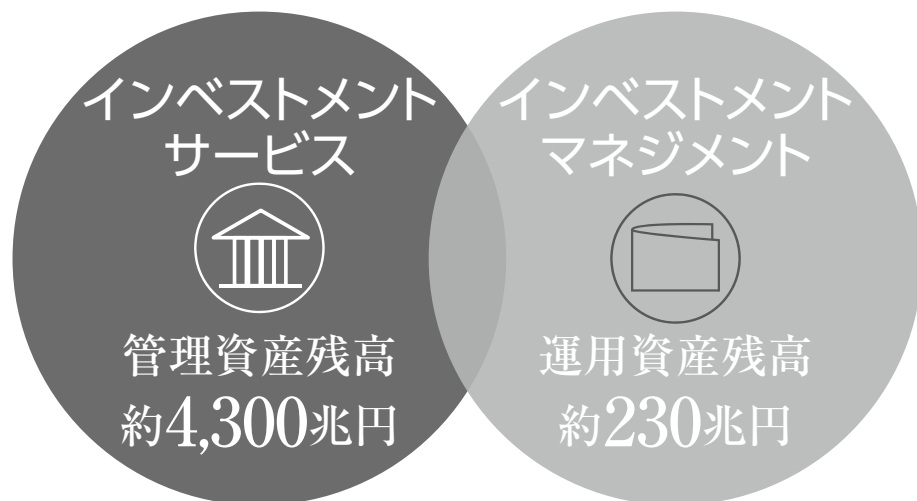
*メロン・インベストメンツ・コーポレーションは、2021年8月31日の営業終了後、同じBNYメロン・グループ傘下の運用会社である「ニュートン・インベストメント・マネジメント・ノースアメリカ・エルエルシー」に株式およびマルチアセット運用に関する事業を譲渡し、2021年9月1日からは、「ニュートン・インベストメント・マネジメント・ノースアメリカ・エルエルシー(以下、同社といいます。)」が、マザーファンドの運用を行う予定です。当該変更により、マザーファンドの運用哲学、運用プロセスには変更はございません。同社は、BNYメロン・グループ傘下の運用会社グループである「ニュートン・インベストメント・マネジメント」の北米拠点で、米国マサチューセッツ州に本社を置きます。

■ **原則として実質組入外貨建資産について、対円での為替ヘッジを行いません。**

※市況動向および資金動向などにより、上記のような運用が行えない場合があります。

BNYメロンについて

- BNYメロンは、2007年に米国の金融業草創期から100年以上にわたる歴史を持つザ・バンク・オブ・ニューヨーク・カンパニー・インクとメロン・フィナンシャル・コーポレーションの合併により誕生しました。BNYメロンは現在、傘下にある複数の運用会社を通じて、世界有数の運用スキルを提供しております。
- BNYメロンは、世界の100を超える市場で機関投資家、企業、および個人投資家のお客様に、主に資産の運用と管理に関するサービスを提供するグローバルな金融グループです。BNYメロンの運用資産残高、保護預かり・管理資産残高は世界最大規模を誇ります。

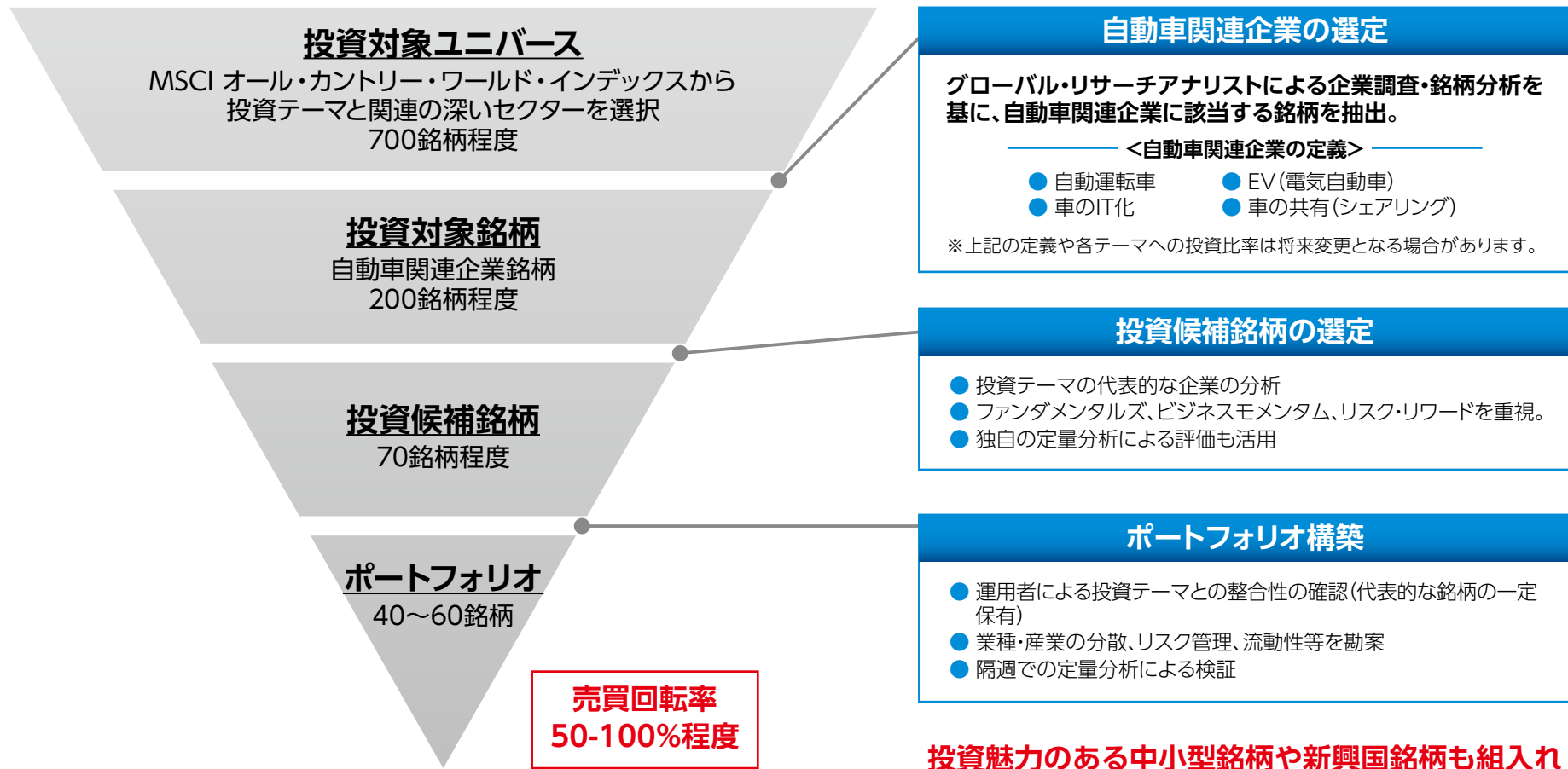


- ✓ 格付け A
- 👥 従業員数 約5万人
- 📈 純利益 約3,100億円

※BNYメロンは、ザ・バンク・オブ・ニューヨーク・メロン・コーポレーションのコーポレート・ブランドです。
※上記数値は2020年12月末時点、1米ドル=103.50円で換算した概算値です。なお、純利益は2020年度の水準です。格付けはS&Pによるものです。
出所：BNYメロン、ブルームバーグ

運用プロセス

運用プロセス



(2021年2月末時点)

※売買回転率とは、銘柄入替の程度を示した指標です。上記は設定/解約の影響やリバランスを除いた数値で、1年間に50～100%程度の組入れ銘柄の変更や組入れ比率の調整を行うというイメージです。
※上記は当資料作成時点のものであり、今後、予告なしに変更される場合があります。
出所:メロン・インベストメンツ・コーポレーション

※市況動向および資金動向などにより、上記のような運用が行えない場合があります。

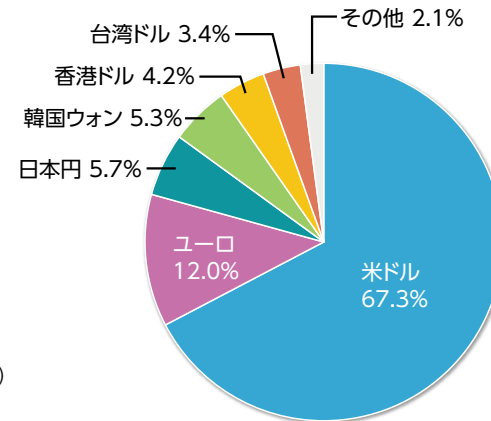
当ファンドについて(2021年2月末時点)

<当ファンドの基準価額の推移>

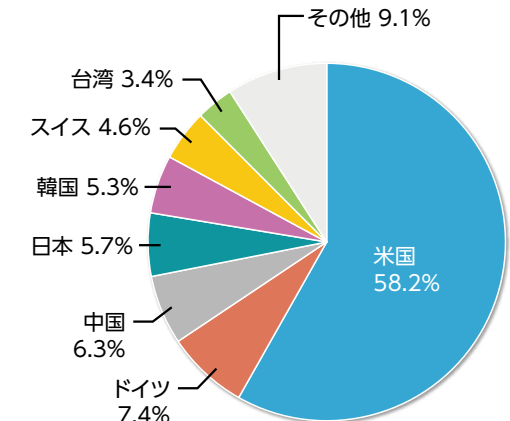
(2018年1月22日(設定日)～2021年2月26日)



<通貨別構成>



<国別構成>



<規模別構成比>

	当ファンド	【ご参考】世界株式	差
大型	73.0%	77.6%	▲4.6%
中型	19.2%	17.9%	+1.3%
小型	7.8%	4.6%	+3.2%

当ファンドでは最先端の技術を持つ新興企業が比較的多い中小型企业への投資ウェイトを相対的に高めに維持しています。

※世界株式：MSCI オール・カンントリー・ワールド・インデックス

大型：200億米ドル以上

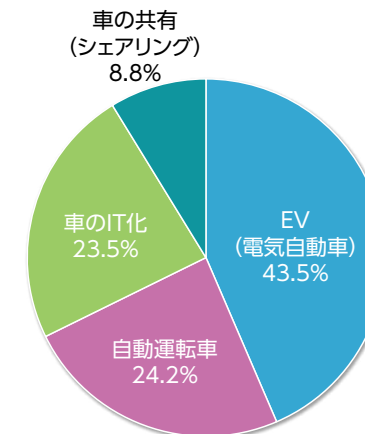
中型：50億米ドル以上200億米ドル未満

小型：50億米ドル未満

※上記の大型・中型・小型の区分はメロン・インベストメンツ・コーポレーションの基準に基づきます。※規模別・通貨別・国別・テーマ別構成比はマザーファンドの数字を使用し、運用担当者の判断、市況動向、ファンドの資金動向等により変わります。※上記構成比は株式運用部分の評価金額に対する比率です。※上記データは小数点第二位以下を四捨五入して表示しています。※上記は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。※上記の合計値は必ずしも100%になるとは限りません。

出所：メロン・インベストメンツ・コーポレーション、ブルームバーグのデータを基に、BNYメロン・インベストメント・マネジメント・ジャパン株式会社が作成。

<テーマ別構成>



組入銘柄(2021年2月末時点)

<組入銘柄数>

組入銘柄数

58

<組入上位10銘柄>

No.	銘柄名	テーマ	国	概要	投資比率(%)
1	アンシス	車のIT化	米国	エンジニアリング分野で利用されるシミュレーションソフトを開発する主要企業。5G(次世代通信システム)や自動運転車のシミュレーションなどの分野で売上の拡大を計画中。既に高い収益性を上げているが、新たな成長戦略によって更に高い収益が見込まれる。	3.6
2	ゼネラル・モーターズ(GM)	EV(電気自動車)	米国	米国の大手自動車メーカー。独自バッテリーを含むEV(電気自動車)専用製造プラットフォームを開発した他、マイクロソフトやホンダなどと共同で自動運転技術の開発に取り組む。	3.4
3	メディアテック	車のIT化	台湾	台湾の半導体設計・開発大手。5G(次世代通信システム)への移行による恩恵を受けると考えられ、今後の二桁成長が期待される。	3.4
4	トゥイリオ	車の共有 (シェアリング)	米国	コミュニケーション・プラットフォーム大手。顧客、サプライヤー、従業員のコミュニケーションを円滑にするためのテキストメッセージやビデオ会議、メールなどのツールをクラウド・コンピューティング・プラットフォーム等を用いて提供。	3.1
5	テスラ	EV(電気自動車)	米国	世界的電気自動車メーカー。競争力の高いバッテリーマネジメントシステムにより、多くの成功車種を抱える。また、同社は運転支援システムや自動運転技術も展開する。新車種の導入により市場の拡大を進め、グローバル生産体制の構築を目指している。	3.1
6	アルファベット	自動運転車	米国	中核の検索エンジン事業以外の分野でも成長を牽引できると考える。特にクラウド事業は、新たなリーダーシップとともに営業陣容を拡大させ、競合相手に対して市場シェアを獲得していくことが期待される。自動運転車やドローン関連への投資は引き続き堅調で、今後の普及に向けて大きく前進していると見ている。	3.0
7	ダイムラー	EV(電気自動車)	ドイツ	高級乗用車ブランドのメルセデス・ベンツをはじめ、商用車ブランドであるダイムラーなど、質の高い事業を展開している。また電気自動車を乗用車とトラックの両方に展開し、新型車には先進的なADAS(先進運転支援システム)機能やコネクティビティ機能の実装を行う。	2.8
8	アプティブ	自動運転車	米国	自動運転などの最先端技術に特化した自動車部品メーカー。ソフトウェア、ハードウェアの両面で競合他社比競争力がある。特にソフトウェア開発においては、3,000名近くのエンジニアを自社に抱え、インテル/モビルアイとの提携を通じ、レベル4の自動運転技術開発に取り組む。	2.8
9	サムスンSDI	EV(電気自動車)	韓国	フォルクスワーゲン(VW)やBMWといった大手自動車メーカーのEV(電気自動車)にリチウムイオン電池を提供する。また最新の送電網の成長を支えるエネルギー貯蔵システムも同社における成長事業である。	2.6
10	オン・セミコンダクター	EV(電気自動車)	米国	半導体メーカー。同社製品は自動車、通信、コンピューティング、民生機器などに利用されており、特にモビリティ関連ではエネルギー効率の高い先進運転支援システム、アクティブセーフティ技術(事故を未然に防止する技術)、省燃費、コミュニケーション、電装化において利用されている。	2.5

※上記投資比率は株式運用部分の評価金額に対する比率です。※上記データは小数点第二位以下を四捨五入して表示しています。※上記は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。

※上記銘柄は個別銘柄の推奨を目的とするものではありません。※上記のテーマの区分はマザーファンドの実質的な運用を行うメロン・インベストメンツ・コーポレーションの基準に基づきます。

出所:メロン・インベストメンツ・コーポレーション

規模別構成比(2021年2月末時点)

<各規模の組入銘柄(上位10銘柄以外)>

	企業名	国	企業概要	投資比率(%)	時価総額 (億米ドル)
大 型 (200億米ドル～) 73.0%	メイチュアン・ディアンピン	中国	フードデリバリーやロコミサイト運営、ネット広告などを手掛ける中国の企業。同社は無人の自動運転車を使った料理の市内配達の研究などを行っている。	2.0	2,581
	LG化学	韓国	総合化学メーカー。子会社のLGエネルギーソリューションを通じ、EV向け電池などを提供する。	1.6	520
	プラグ・パワー	米国	燃料電池メーカー。産業機器や自動車向けに水素燃料電池システムなどを提供する。	1.4	243
	ABB	スイス	スイスを拠点に電力とオートメーション分野で事業を展開。	1.3	622
	シーメンス	ドイツ	電化、自動化、デジタル化の分野に特化するドイツの技術・製造会社。EVや自動運転における技術ソリューションを提供する。	1.3	1,319
中 型 (50億米ドル～ 200億米ドル) 19.2%	MPマテリアルズ	米国	鋳山会社。EVに必要とされるレアアースの採掘などを行う。	2.2	66
	太陽誘電	日本	集積回路、セラミックコンデンサーなどの電子部品を製造。自動車向けには車載パネル、カーナビ、ヘッドライトなどに使われる高性能な電子部品を提供。	1.9	64
	ルメンタム・ホールディングス	米国	子会社を通じて、光学・光通信製品の販売を手掛ける。自動運転車の3Dセンサーを開発。	1.8	68
	エバーブリッジ	米国	台風や地震などの自然災害や渋滞、ソーシャルメディア等の情報を集め、リアルタイムで検知し、複数言語でアラートするシステムを開発する企業。今後コネクテッドカーなどにおいても活用が期待される。	1.5	54
	プラスチック・オムニウム	フランス	フランスの自動車部品メーカー。自動車車体モジュール、燃料システム製品、サービスなどを提供する。車重と燃料消費量を低減させる革新技術に注力している。	0.9	53
小 型 (～50億米ドル) 7.8%	ダイオーズ	米国	半導体メーカー。家庭用電化製品、コンピュータ、通信、産業、自動車分野向けに半導体部品を製造、販売する。	1.7	35
	ビステオン	米国	自動車部品メーカー。デジタルのダッシュボードなどの内装部品を提供する。	1.6	36
	セムテック	米国	半導体メーカー。コンピュータや自動車向けにアナログICやミックスドシグナルIC(アナログ信号とデジタル信号が混在した回路)などを提供する。	1.6	48
	ランディス・ギア	スイス	スマートメーターや超音波ガスメーターなどのエネルギー計器、通信装置や関連ソフトウェアや技術を提供する。	0.8	20
	アンリツ	日本	携帯電話・基地局向けなどの計測機器大手。車車間・路車間通信(車同士が無線通信し、位置情報や速度情報をやり取りする通信技術)を手掛ける。	0.7	29

※規模別構成比は小数点第2位を四捨五入して表示。

※上記は基準日時点のデータであり、当該銘柄を推奨するものではありません。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。※規模別構成比は運用担当者の判断、市況動向、ファンドの資金動向等により変わります。※規模別構成比は時価総額がそれぞれ、大型:200億米ドル以上、中型:50億米ドル以上200億米ドル未満、小型:50億米ドル未満で分類。※上記投資比率は株式運用部分の評価金額に対する比率です。※時価総額については、億米ドル未満を四捨五入して表示。

出所:メロン・インベストメンツ・コーポレーション

組入銘柄①(2021年2月末時点)

EV(電気自動車)



リテルヒューズ

国：米国
セクター：情報技術
時価総額：64億米ドル



EV(電気自動車)向けの電子部品を提供

株価とEPSの推移

(株価:2016年12月末～2021年2月末、日次)
(EPS:2016年～2022年、年次)



ポートフォリオマネジャーの注目ポイント

- 米国の電子部品メーカーで、大電流などから電気回路を保護する「ヒューズ」と呼ばれる部品を主要製品としている。
- 自動車にはライト、エアコン、カーナビといった様々な電気製品が備わっており、同社は一般自動車向けにも電子部品を提供している。
- 高電圧を使用するEV(電気自動車)では事故時の漏電の危険性も高いことから、EV(電気自動車)市場の拡大とともに、同社の回路保護製品への需要はますます高まると考える。

自動運転車



ダイオーズ

国：米国
セクター：情報技術
時価総額：35億米ドル



自動車向けの半導体部品を製造・販売

株価とEPSの推移

(株価:2016年12月末～2021年2月末、日次)
(EPS:2016年～2022年、年次)



ポートフォリオマネジャーの注目ポイント

- 米国の半導体部品メーカー。家庭用電化製品、コンピュータ、通信、産業、自動車分野向けの半導体部品を製造・販売する。主にダイオードやセンサー、整流器、電圧監視、USB電源スイッチなどを提供。
- 同社が特許を取得している、MOS構造をもったダイオードのSBR(Super Barrier Rectifier)は、主にソーラーパネルやLED照明、車載機器向けに使用されている。超低順電圧、超低逆電流、高逆耐圧などの性能を持ち、熱への安定性、高信頼性を確保していることから自動運転車やコネクテッドカーの普及により同社の製品に対する需要拡大が期待される。

※写真はイメージです。※上記銘柄は基準日時点の組入銘柄であり、個別銘柄の推奨を目的とするものではありません。※上記EPSは特別損益などを考慮した調整後EPSを使用。※予想EPSは2021年2月末時点での市場予想。
出所:ブルームバーグのデータを基に、BNY Mellon・インベストメント・マネジメント・ジャパン株式会社が作成。

※データは過去の実績であり、将来の成果を予測あるいは保証するものではありません。

組入銘柄②(2021年2月末時点)

車のIT化



ロックウェル・オートメーション

国：米国
セクター：資本財・サービス
時価総額：283億米ドル



自動車メーカー向けの
産業用オートメーションやITシステムを提供

株価とEPSの推移

(株価:2016年12月末～2021年2月末、日次)
(EPS:2017年～2022年、年次)



ポートフォリオマネジャーの注目ポイント

- 米国の世界的な産業用オートメーションや制御製品、ITシステムの製造会社。
同社は顧客である自動車メーカーにソリューションおよびサービスを提供しており、自動車メーカーの製品の市場投入までの時間を短縮し、操業コストを削減するなど、次世代自動車の生産と改善を支援する。
- ハードウェアとソフトウェアのほか、モーター制御、AC/DCドライブ、センサー、スイッチ、安全装置、プロセス自動化システムを米国内外で展開。次世代自動車の普及により同社の製品に対する需要拡大が期待される。

車のIT化



スプラנק

国：米国
セクター：情報技術
時価総額：231億米ドル



車のIT化に欠かせない
情報ソリューションを提供

株価とEPSの推移

(株価:2016年12月末～2021年2月末、日次)
(EPS:2017年～2023年、年次)



ポートフォリオマネジャーの注目ポイント

- ネットワークに接続される様々な機器に対してビッグデータ分析やセキュリティのプラットフォームを提供するソフトウェアメーカー。
- 自動車分野では、データの集積から、AIによる情報分析、セキュリティ管理に至るまでソリューションを提供。

車の共有(シェアリング)



ヤンデックス

国：ロシア
セクター：コミュニケーション・サービス
時価総額：227億米ドル



自動車配車サービス大手(Uber)
と相乗り事業を共同展開

株価とEPSの推移

(株価:2016年12月末～2021年2月末、日次)
(EPS:2016年～2022年、年次)



ポートフォリオマネジャーの注目ポイント

- ロシアのインターネット検索サイト運営会社で、ロシア国内ではグーグルとシェアを争う大手企業。
- 最近では自動車配車システム「ヤンデックス・タクシー」を通じてウーバー社と共に同市場に参入。一般的なタクシーの配車に加え、一般人が自分の空き時間と自家用車を使って顧客を運ぶ仕組み(ライドシェアリング)を提供している。

※写真はイメージです。※上記銘柄は基準日時点の組入銘柄であり、個別銘柄の推奨を目的とするものではありません。※上記EPSは特別損益などを考慮した調整後EPSを使用。※予想EPSは2021年2月末時点での市場予想。
出所:ブルームバーグのデータを基に、BNYメロン・インベストメント・マネジメント・ジャパン株式会社が作成。

※データは過去の実績であり、将来の成果を予測あるいは保証するものではありません。

投資リスク

基準価額の変動要因（主な投資リスク）

当ファンドは、マザーファンド受益証券への投資を通じて、主として内外の株式への投資を行いますので、組入れた有価証券等の値動き（外貨建資産には為替変動もあります。）により、当ファンドの基準価額は大きく変動することがあります。

当ファンドは、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解約・償還金額が投資元本を下回り、損失を被る可能性があります。運用により信託財産に生じた利益または損失は、すべて受益者に帰属します。当ファンドは、預貯金とは異なります。預金保険または保険契約者保護機構の対象ではありません。また、銀行など登録金融機関で購入された場合、投資者保護基金の支払いの対象とはなりません。

以下の事項は、マザーファンドのリスクも含まれます。

価格変動リスク	株式の価格動向は、個々の企業の活動や、国内および国際的な政治・経済情勢の影響を受けます。そのため、当ファンドの投資成果は、株式の価格変動があった場合、元本欠損を含む重大な損失が生じる場合があります。
株式の発行企業の信用リスク	当ファンドは、実質的に株式への投資を行うため、株式発行企業の信用リスクを伴います。株式発行企業の経営・財務状況の悪化等に伴う株価の下落により、当ファンドの基準価額が下落し元本欠損が生ずるおそれがあります。発行企業が経営不安、倒産等に陥った場合には、投資資金がほとんど回収できなくなることがあります。
流動性リスク	流動性リスクは、有価証券等を売却あるいは購入しようとする際に、買い需要がなく希望する時期に希望する価格で売却することが不可能となることあるいは売り供給がなく希望する時期に希望する価格で購入することが不可能となること等のリスクのことをいいます。
為替変動リスク	為替変動リスクは、外国為替相場の変動により外貨建資産の価額が変動するリスクのことをいいます。実質的な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ので、当該資産の通貨と円の為替変動の影響を受け、損失が生じることがあります。当該資産の通貨に対して円高になった場合にはファンドの基準価額が値下がりする要因となります。
特定業種・テーマの集中投資に関する留意点	当ファンドは、特定のテーマに絞って投資を行うため、実質的な組入銘柄が特定の業種に集中する場合があります。したがって、株式市場全体の動きと基準価額の値動きが大きく異なることがあります。また、幅広い業種に分散投資した場合に比べ、特定業種の動向の影響を大きく受け、結果として基準価額の値動きが大きくなる場合があります。

※基準価額の変動要因は上記に限定されるものではありません。

その他の留意点

クーリング・オフ	当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。
収益分配金にかかる留意点	・収益分配金は、計算期間中に発生した運用収益（経費控除後の利子・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。したがって、収益分配金の水準は、必ずしも計算期間中におけるファンドの収益率を示すものではありません。 ・受益者のファンドの購入価額によっては、収益分配金の全額または一部が、実質的には元本の一部払い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。 ・収益分配金は、ファンドの純資産から支払われますので、収益分配金の支払後の純資産は減少することとなり、基準価額が下落する要因となります。計算期間中の運用収益以上に収益分配金の支払を行う場合、当期決算日の基準価額は前期決算日と比較して下落することになります。

お申込みメモ・ファンドの費用

購入単位	販売会社が定める単位 収益分配金を再投資する場合は1口の整数倍とします。 ※「一般コース」および「自動継続投資コース」があります。詳しくは、販売会社まで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 ※ファンドの基準価額は1万口当たりで表示しています。
購入代金	販売会社が定める期日までにお支払いください。
換金単位	販売会社が定める単位
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営業日目より、申込みの販売会社でお支払いします。
購入・換金 申込不可日	以下のいずれかの日に該当する場合はお申込みできません。 ・ニューヨーク証券取引所の休場日 ・ニューヨークの銀行の休業日
申込締切時間	営業日の午後3時までに販売会社が受付けた分を当日の申込み分とします。
換金制限	信託財産の資金管理を円滑に行うため、委託会社の判断により、大口のご換金の場合には制限を設けさせていただく場合があります。
購入・換金 申込受付中止 および取消し	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、決済機能の停止その他やむを得ない事情があるときは、委託会社は、受益権の購入・換金の申込みの受付けを中止することおよびすでに受付けた申込みの受付けを取消す場合があります。
信託期間	2028年1月21日まで(当初信託設定日:2018年1月22日) ※委託会社は、信託期間の延長が受益者に有利であると認めたときは、信託期間を延長することができます。
繰上償還	受益権の総口数が10億口を下回ることとなった場合等には、繰上償還することがあります。
決算日	毎年1月21日(休業日の場合は翌営業日)
収益分配	毎決算時に、収益分配方針に基づき分配を行います。 分配対象額が少額の場合は、分配を行わないことがあります。 ※「分配金再投資コース」の場合、収益分配金は税引き後再投資されます。
課税関係	課税上は、株式投資信託として取扱われます。 公募株式投資信託は税法上、少額投資非課税制度の適用対象です。

投資者が直接的に負担する費用

購入時手数料	購入価額× 上限3.3%(税抜 3.0%) (手数料率は販売会社が定めます。) ※自動継続投資契約に基づいて収益分配金を再投資する場合は、申込手数料はかかりません。	《当該手数料を対価とする役務の内容》 販売会社による商品および関連する投資環境の説明・情報提供等、ならびに購入に関する事務手続き等
信託財産留保額	ありません。	

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)	運用管理費用の総額＝ 信託財産の日々の純資産総額× 年率1.7985%(税抜 1.635%) 運用管理費用は、毎計算期間の最初の6か月の終了日および毎計算期末または信託終了のとき、信託財産中から支払われますが、日々費用として計上されており、日々の基準価額は運用管理費用控除後となります。 運用管理費用の配分は、以下のとおりです。	
合計	年率1.7985% (税抜 1.635%)	《当該運用管理費用を対価とする役務の内容》
(委託会社)	年率0.800%(税抜)	信託財産の運用指図(投資顧問会社によるマザーファンドの運用指図を含む)、法定開示書類の作成、基準価額の算出等
(販売会社)	年率0.800%(税抜)	購入後の情報提供、運用報告書等各种書類の送付、口座内でのファンドの管理および事務手続き等
(受託会社)	年率0.035%(税抜)	信託財産の保管・管理、委託会社からの指図の実行等
マザーファンドの投資顧問会社への投資顧問報酬 委託会社の受取る報酬には、マザーファンドにおいて運用の指図権限の一部を委託している投資顧問会社への投資顧問報酬が含まれます。 投資顧問報酬額＝信託財産に属する当該マザーファンドの受益証券の日々の時価総額×年率0.34%		
その他費用・手数料	監査法人等に支払うファンドの監査にかかる費用、目論見書・運用報告書等法定開示書類の印刷、交付および提出にかかる費用、その他の管理、運営にかかる費用、組入有価証券の売買の際に発生する売買委託手数料、外貨建資産の保管費用等が、信託財産より支払われます。 ◆その他費用・手数料については、資産規模および運用状況等により変動しますので、料率、上限額等を表示することができません。	

※上記費用の総額につきましては、投資者の皆様の保有される期間等により異なりますので、表示することができません。
※詳しくは投資信託説明書(交付目論見書)をご覧ください。

委託会社、その他関係法人

ファンドの関係法人

委託会社	BNYメロン・インベストメント・マネジメント・ジャパン株式会社(信託財産の運用指図等)
投資顧問会社	メロン・インベストメンツ・コーポレーション*(マザーファンドの運用指図権限の委任を受けての運用指図)
受託会社	三菱UFJ信託銀行株式会社(信託財産の保管・管理業務等)
販売会社	(ファンドの募集・販売の取扱い等)

*メロン・インベストメンツ・コーポレーションは、2021年8月31日の営業終了後、同じBNYメロン・グループ傘下の運用会社である「ニュートン・インベストメント・マネジメント・ノースアメリカ・エルエルシー」に株式およびマルチアセット運用に関する事業を譲渡し、2021年9月1日からは、「ニュートン・インベストメント・マネジメント・ノースアメリカ・エルエルシー(以下、同社といいます。)」が、マザーファンドの運用を行う予定です。当該変更により、マザーファンドの運用哲学、運用プロセスには変更はございません。同社は、BNYメロン・グループ傘下の運用会社グループである「ニュートン・インベストメント・マネジメント」の北米拠点で、米国マサチューセッツ州に本社を置きます。

ご留意事項

- 当資料は、BNYメロン・インベストメント・マネジメント・ジャパン株式会社が作成した販売用資料です。
- 当資料は信頼できると判断した情報に基づき作成しておりますが、情報の正確性・完全性について保証するものではありません。
- 当資料に掲載されている記載事項は、特に断りのない限り当資料作成時点のものであり、事前の連絡なしに今後変更されることがあります。
- 当資料中のグラフ、数値等は過去のものまたはシミュレーションの結果であり、将来の運用成果等をお約束するものではありません。
- 当ファンドに生じた損益は、すべて受益者の皆様に帰属します。
- 当ファンドのご購入に際しては、販売会社よりお渡しします投資信託説明書(交付目論見書)の内容を必ずご確認のうえ、お客様ご自身でご判断ください。

自動車産業は、イノベーション時代へ

