販売用資料
2017年11月

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

むさし証券
Musashi Securities Co., Ltd.

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
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

三井住友アセットマネジメント
SMAM

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。

※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。

ニューバーガー・バーマンについて

- ニューバーガー・バーマンは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。

NEUBERGER BERMAN

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2,552億米ドル
（約30兆円）

【社員数】
約1,900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 38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1,563回の企業経営陣取材（2016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、38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）2016年12月末現在。運用資産残高は同時点の為替レート（1米ドル=116.64円）で換算。
（出所）ニューバーガー・バーマン、Bloombergのデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

自動運転車の時代が幕開けへ

販売用資料

- ドライバーの負担を軽減し、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、自動ブレーキなどの自動運転車の開発に注力しています。
- エレクトロニクスやAI技術の進化により、将来的には運転手の必要のない自動車が登場することも期待されます。

自動運転車のロードマップ

HANDS OFF（手を離すことが可能に） ▷ **EYES OFF**（目を離すことが可能に） ▷ **MIND OFF**（運転にとらわれない） ▷ **DRIVER OFF**（運転手が必要なくなる）

現在	2020年代	2030年代
一部実用化・黎明期	**実用化・導入期**	**普及拡大・展開期**

（出所）各種資料を基に三井住友アセットマネジメント作成

※上記は理解を深めていただくためのイメージです。

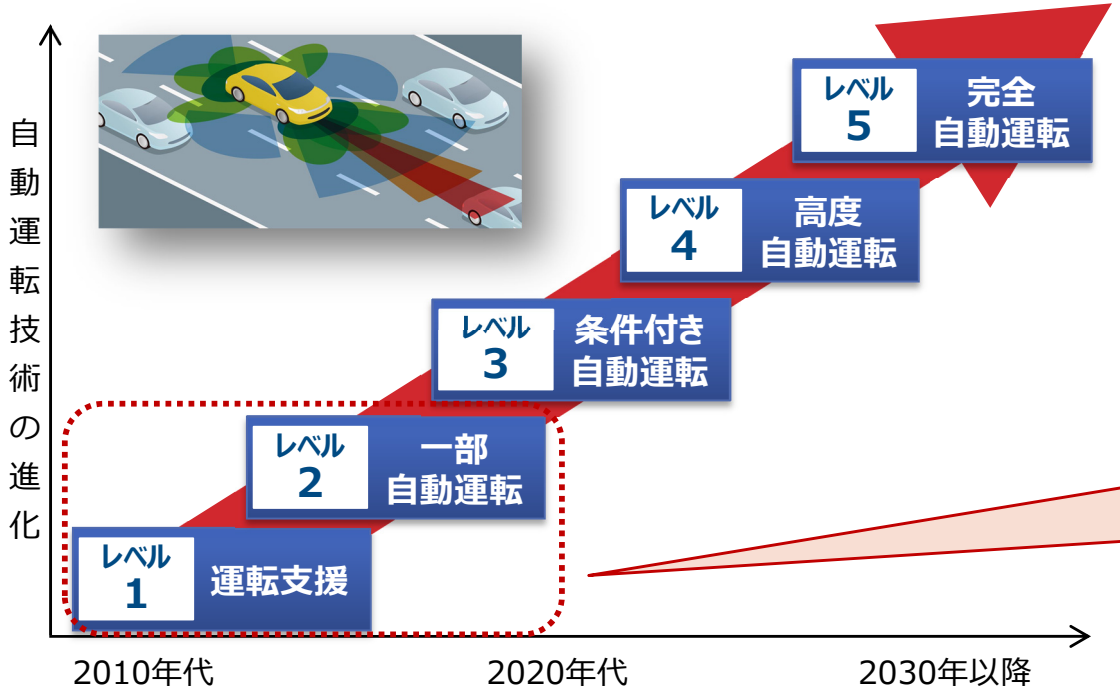
自動運転技術の進化で市場はさらなる拡大へ

販売用資料

- 自動運転技術のレベル1、2に相当する自動ブレーキなどの先進運転支援システム（ADAS）＊の市場は、2019年には約3兆円が見込まれ、2015年からの5年間で年率約50%の成長が期待されます。
- 2018年には、レベル3程度の自動運転車が販売される見通しで、自動運転技術の進化で市場はさらなる拡大が期待されます。

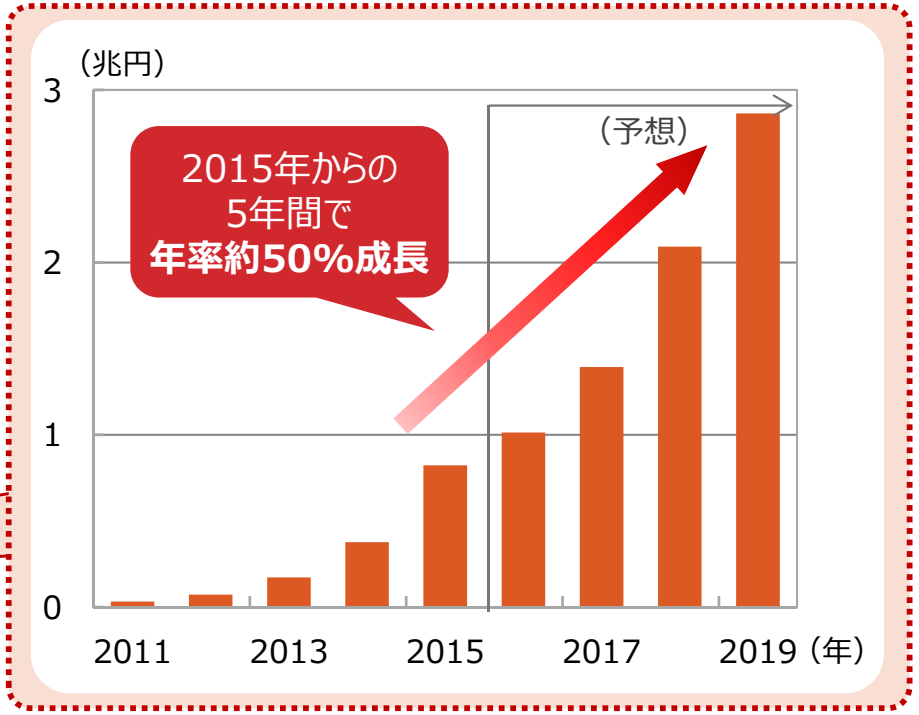
＊「先進運転支援システム（ADAS）」とは、事故などの可能性を事前に検知し回避するシステムを指します。

自動運転技術の推移



（注1）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。レベル1以上を自動運転車と表記することがあります。
（注2）自動運転レベルの詳細については18ページをご参照ください。
（出所）各種資料を基に三井住友アセットマネジメント作成

ADAS市場の推移



（注1）データは2011年～2019年。2016年以降の予想はCLSA証券。
（注2）データは各年末の為替レートで換算、2017年以降は2017年1月末現在の為替レート（1米ドル＝113.00円）で換算。
（出所）CLSA証券、ニューバーガー・バーマン、Bloombergのデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

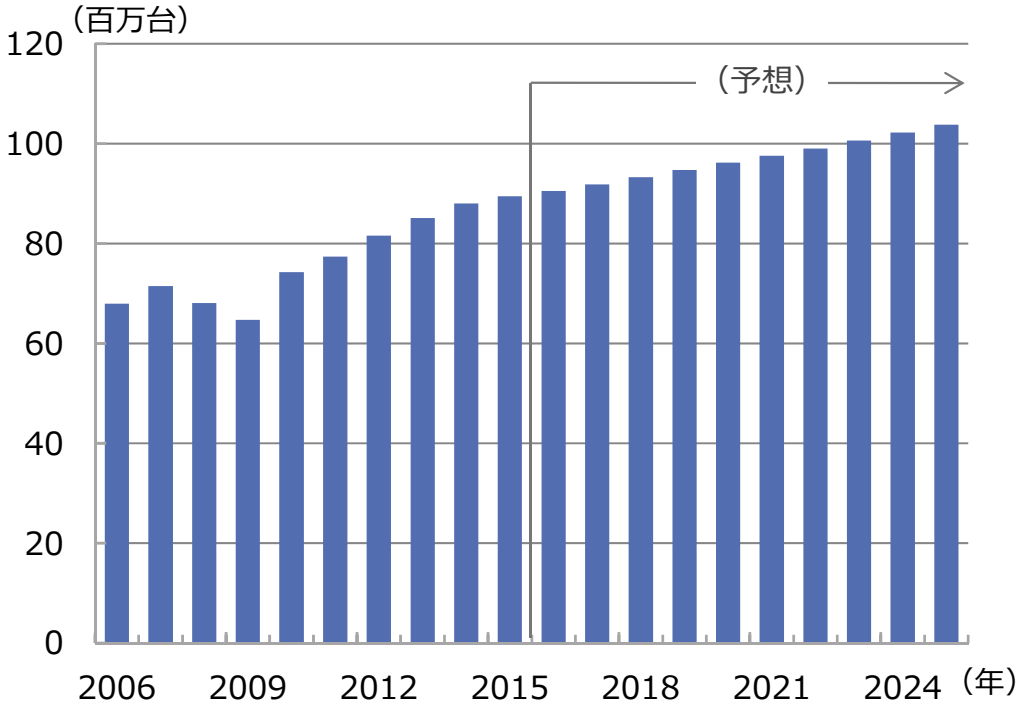
※上記は理解を深めていただくためのイメージです。
※上記は過去の実績および将来の予想であり、当ファンドの将来の運用成果や今後の市場環境等を示唆あるいは保証するものではありません。

先進運転支援システムの普及が急拡大

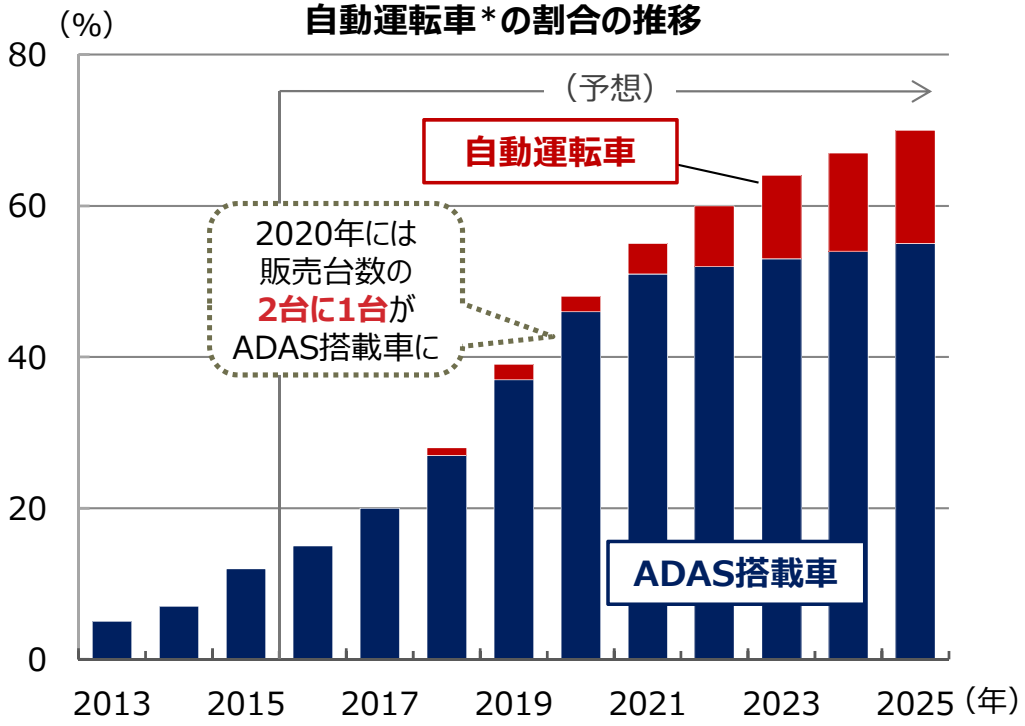
販売用資料

- 世界の自動車販売台数は、2015年から2025年までに年率1.5%と安定した成長が予想されています。
- 自動ブレーキなどの先進運転支援システム（ADAS）搭載車の販売台数は、2020年には2台に1台の割合が見込まれ、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



世界の自動車販売台数におけるADAS搭載車と自動運転車＊の割合の推移



＊上記グラフにおける「自動運転車」とは、加速・操舵・制動を全てドライバー以外が行い、ドライバーの関与しない状態で走行できる自動車を指します。

（注）データは、左グラフが2006年～2025年、右グラフが2013年～2025年。2016年以降の世界の自動車販売台数はFOURINの予想。2016年以降の世界の自動車販売台数におけるADAS搭載車と自動運転車の割合はCLSA証券予想。

（出所）FOURIN「世界自動車統計年刊」（2016年版）、CLSA証券、ニューバーガー・バーマンのデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

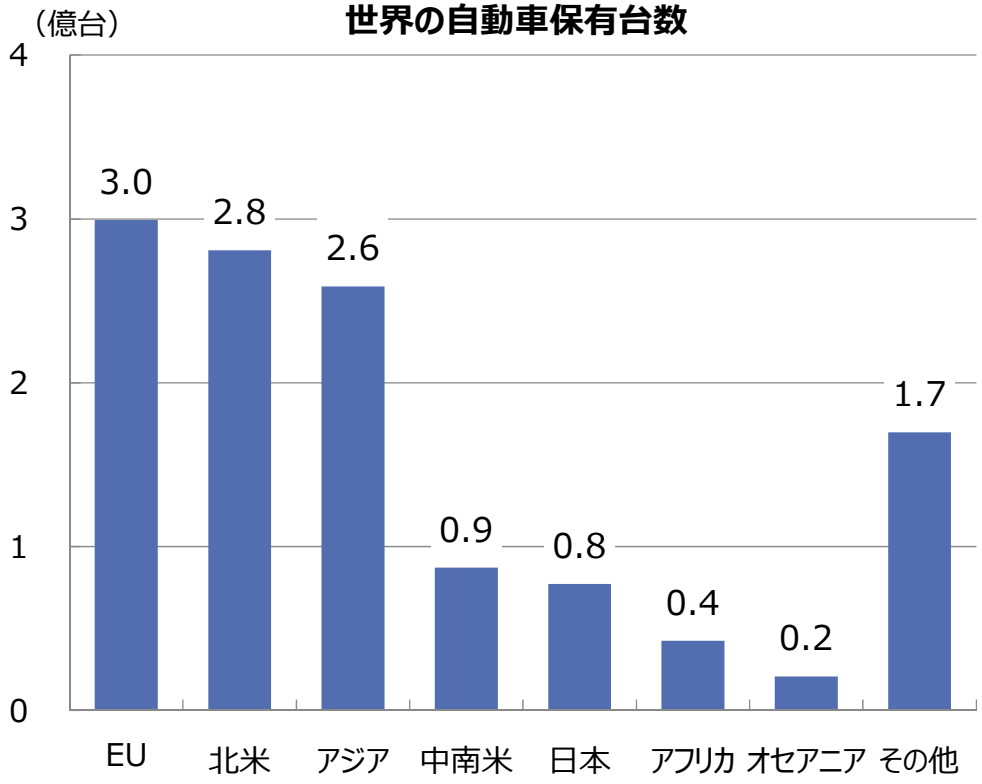
※上記は過去の実績および将来の予想であり、当ファンドの将来の運用成果や今後の市場環境等を示唆あるいは保証するものではありません。

自動運転車の潜在需要は非常に大きい

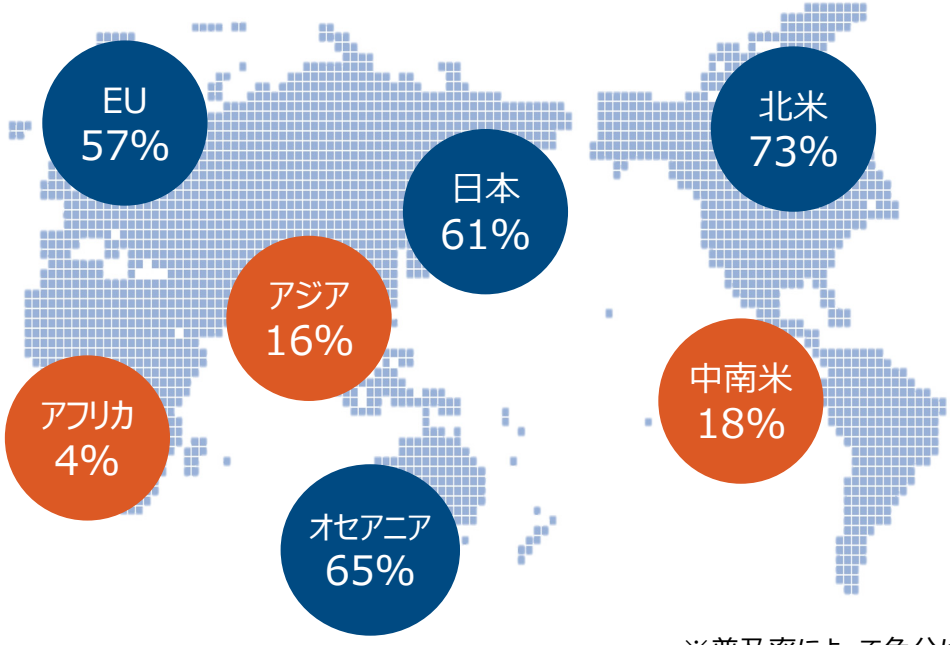
販売用資料

- 世界の自動車保有台数は約12億台（2014年末）に達しています。
- 現在、ADAS搭載車の保有台数は3,000万台～4,000万台程度となっており、自動運転車の潜在需要は非常に大きいとみられます。
- アジアや中南米などの新興国はまだ自動車自体の普及率が低く、長期的にも自動運転車の増加が期待されます。

世界の自動車保有台数



世界の自動車普及率



※普及率によって色分け

（注1）データは2014年末。各国・地域は国際自動車工業連合会の区分。EUには欧州自由貿易連合を含む。アジアとオセアニアは同区分の「アジア/オセアニア/中東」より分離。
（注2）自動車普及率は人口1,000人当たりの自動車保有台数の割合。アジア、北米、オセアニアに関しては、各国・地域の自動車普及率を平均して算出。
（出所）国際自動車工業連合会のデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

※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。

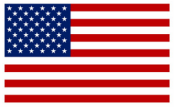
自動運転技術開発を後押しする各政府の方針

販売用資料

- 米国、欧州、日本等の各政府は、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。

主要国の取組み

米国



- 運輸省、V2V（車車間通信）を義務付ける規制案を発表。（2016年12月）
- ミシガン州、無人自動運転車の公道実走行を認める法案を可決。（2016年12月）
- 運輸省、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）

欧州

- 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）
- 英国運輸省が「Driverless Cars」プロジェクトに係るアクションプランを策定、自動運転技術の実証実験への予算を付与。（2015年2月）

日本

- 国土交通省、自動運転戦略本部を設置。（2016年11月）
- 内閣府、各地で自動運転バスの公道での走行試験を開始すると発表。（2016年11月）
- 内閣府、東京オ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（2017年9月頃～2019年3月に実施）を予定。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見込みと発表。（2016年11月）

※写真はイメージです。

（出所）国土交通省の資料、各種資料等を基に三井住友アセットマネジメント作成

主要自動車メーカーの技術開発も進展

販売用資料

- 日米欧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。
- また、M&A（企業買収）による、自動運転技術の取得にも取り組んでいます。

主要自動車メーカーの取組み（2017年1月末）

企業名		取組み内容
米国系	GM（ゼネラルモーターズ）	自動運転システム開発のクルーズ・オートメーションを買収すると発表。（2016年3月） リフトと協力し、自動運転車による配車サービスの公道実証実験を1年以内に開始すると発表。（2016年5月）
	Ford（フォード）	2021年に都市でのカーシェアリングや配車サービス向けに完全自律走行車の提供を発表。（2016年8月） 2025年までに自動運転車の販売を開始すると発表。（2016年9月）
欧州系	BMW（ビーエムダブリュー）	インテル、モービルアイと提携し、自動運転車を2021年までに量産すると発表。（2017年1月）
	Audi（アウディ）	2021年までに複数の自動運転車が連携して稼働するシステム実現を目指す。
	VOLVO（ボルボ）	ウーバーと自動運転車の共同開発実施を発表。（2016年8月）
日系	トヨタ自動車	AI研究で米2大学と連携、AI研究・開発を行う新会社を設立。プリファード ネットワークスに出資し、モビリティ事業分野におけるAI技術の共同研究・開発を進めることを目指す。高精度地図を自動的に生成するシステムを開発。
	日産自動車	コネクテッドカー（つながる車）でマイクロソフトと提携。2020年までに自動運転技術を10モデル以上に採用すると発表。（2016年9月） DeNAと提携し、自動運転車を共同で実証実験すると発表。（2017年1月）
	本田技研工業	AI開発強化のため「Hondaイノベーションラボ Tokyo」を開設。 ソフトバンクとAI分野で共同研究を開始すると発表。（2016年7月） アルファベットの自動運転子会社ウェイモと自動運転の共同研究を検討。（2016年12月）

（出所）各種資料等を基に三井住友アセットマネジメント作成

※個別銘柄に言及していますが、当該銘柄を推奨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

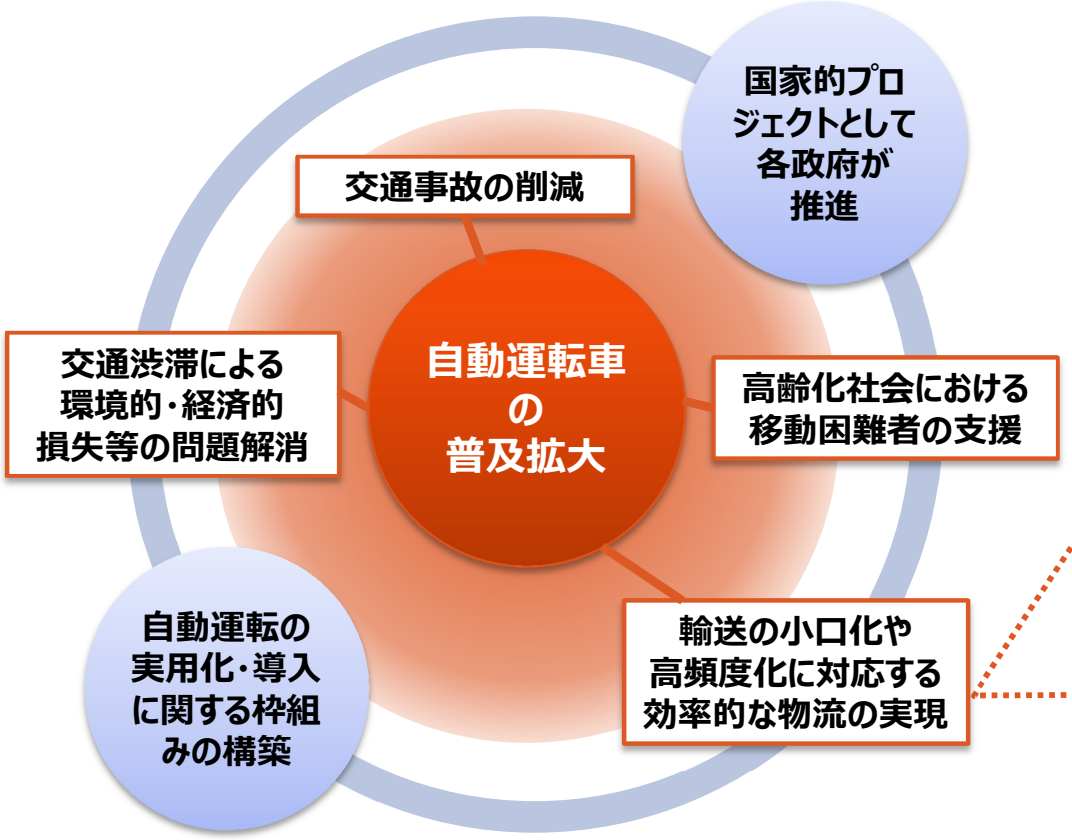
販売用資料

- 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

【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）各種資料を基に三井住友アセットマネジメント作成
※上記は理解を深めていただくためのイメージです。

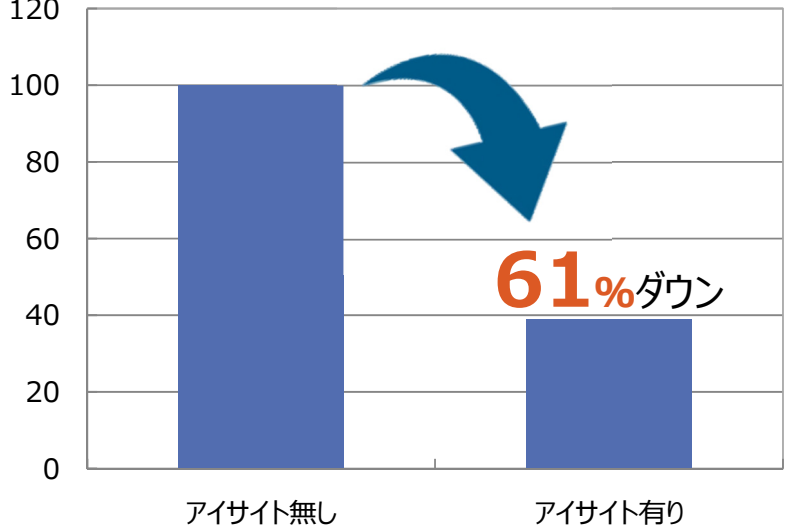
自動運転技術の進化で事故回避へ

販売用資料

- すでに実現している自動運転技術の例として、富士重工業の先進運転支援システム「アイサイト（ver.2）」が挙げられます。これは、自動車、歩行者、二輪車を検知し、車両を減速・停止させるもので、同システム搭載車は、非搭載車と比較して人身事故が大きく減少しています。
- 高齢運転者関与の事故の割合が増加傾向となる中、自動運転車の普及推進など交通事故減少に向けた施策が注目されます。

（富士重工業のデータを基にした参考情報）

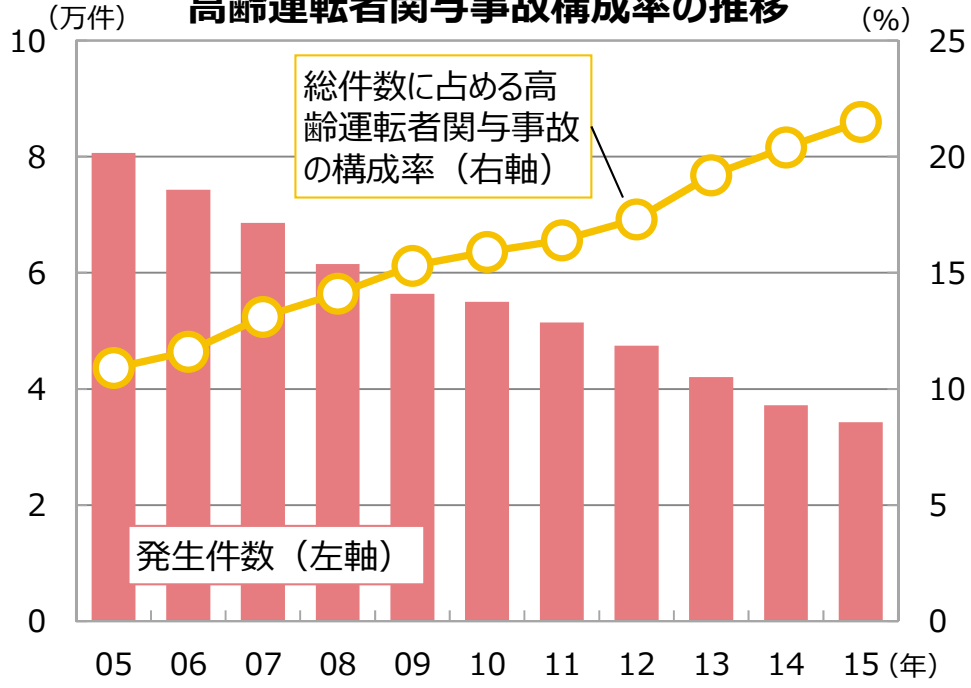
アイサイト（ver.2）＊搭載の有無での人身事故率比較（1万台当たり）



＊富士重工業が開発した先進運転支援システムの名称です。

（注1）データは2011年～2014年に発生した事故データから富士重工業が独自に算出したものであり総合的な事故率をあらわしているものではありません。
（注2）アイサイト無しの人身事故率を100として指数化。
（注3）富士重工業は2017年4月より「SUBARU」へ社名変更する予定です。
（出所）富士重工業のデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

東京都内の自動車事故件数と高齢運転者関与事故構成率の推移



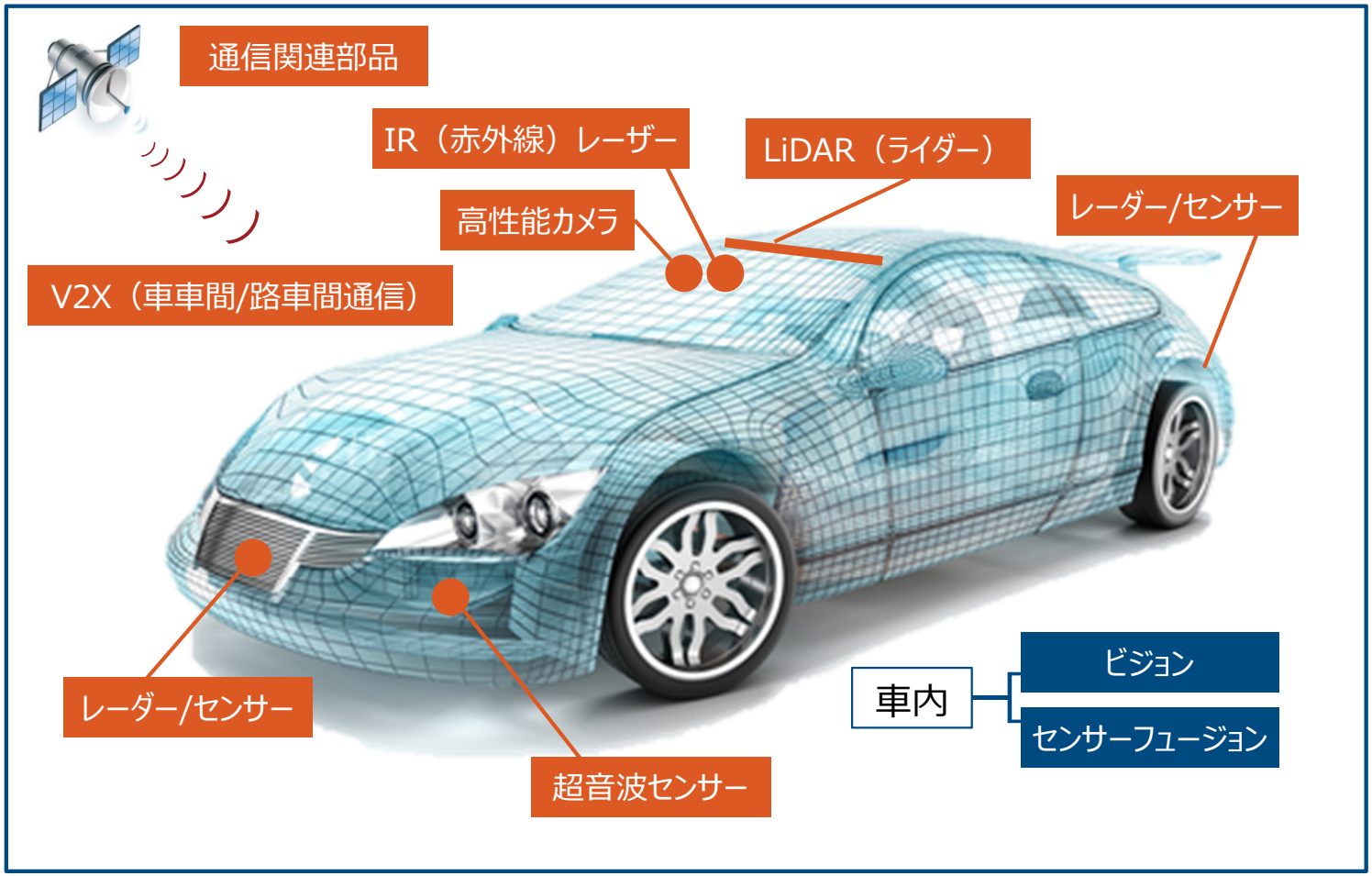
（注1）データは2005年～2015年。
（注2）高齢運転者とは、原付以上（特殊車を含む。）を運転している65歳以上の者をいいます。
（出所）警視庁交通総務課統計のデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

※個別銘柄に言及していますが、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。

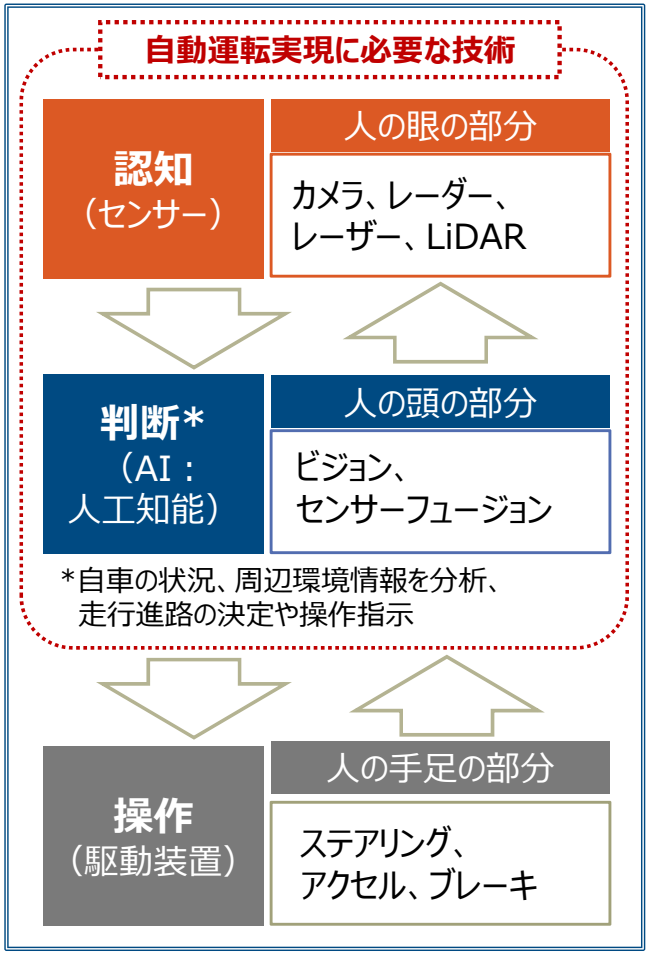
自動運転技術の進化で新たな自動車部品が登場

- 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、新たな自動車部品の登場が期待されます。

自動運転車の主な新規部品



自動運転システムを構成する機能



（出所）各種資料を基に三井住友アセットマネジメント作成

※上記は理解を深めていただくためのイメージです。

高い自動運転技術を保有する企業に着目

販売用資料

- 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の恩恵を受け、自動運転の実現に必要な技術を持つ企業に着目します。

自動車産業のバリューチェーン

自動運転実現に必要な技術

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。
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。
LiDAR（ライダー）(Light Detection and Ranging)	原理は構造物の測量などに使われる3Dレーザースキャナなどと同様で、レーザー光で対象物をスキャンし、対象物の方向と距離を計測。自動運転車の高度な「眼」となる。
超音波センサー	障害物認知のための超音波センサー。
ビジョン	カメラによるイメージング技術（情報を様々な方法で測定して画像化・視覚化すること）。
センサーフュージョン	複数センサーから得た情報を統合し分析するアプリケーション。歩行者や障害物、他の自動車を発見した際に、各種レーダーなどで対象物との距離を測り、ブレーキをかけたり車車間通信により他の自動車へ警告を発したりする。

（出所）ニューバーガー・バーマンの資料等を基に三井住友アセットマネジメント作成
※上記はイメージであり、実際とは異なる場合があります。

投資対象とする外国投資信託の運用プロセス

販売用資料

- 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。

投資ユニバース
約1,400銘柄
→ 世界の上場企業主要3,000社のうち、米国をはじめ34ヵ国・約1,400銘柄をカバー

自動運転関連銘柄の抽出
約130銘柄
→ 自動運転関連の売上高または研究開発支出が全体の5%超の銘柄が対象
ポートフォリオマネージャーとアナリストが協議し投資対象銘柄を決定

個別銘柄の詳細調査
→ 財務データ分析、経営陣との面談を実施し、株価水準等を基に割安な銘柄を選定

ポートフォリオ構築
35～65銘柄程度
→ 投資魅力度を基に流動性、国別配分、セクター別配分を考慮しウェイトを決定

（注）上記の運用プロセスは2017年1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・バーマンの資料を基に三井住友アセットマネジメント作成

投資対象銘柄事例①

自動運転車の「眼」：カメラモジュールメーカー

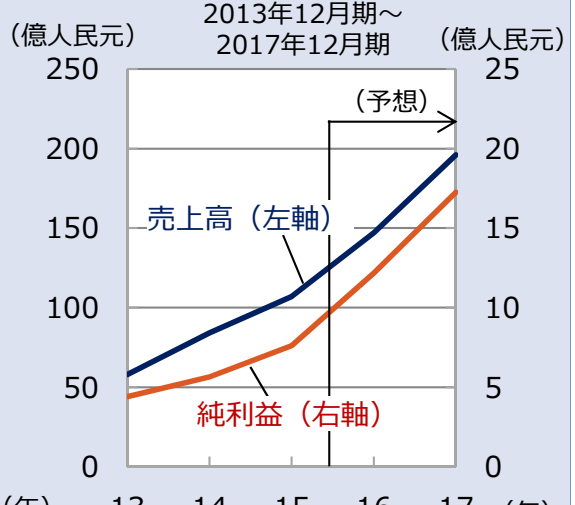
サニー・オプティカル（中国）

銘柄概要・注目点

- 光学イメージング製品で世界最大手の一角。スマートフォン、自動車、その他機器向けにカメラモジュールを製造。
- 同社は耐久性と軽量性が求められる車載カメラのリーディング・カンパニー。
- 車載カメラレンズ市場ではシェア30%～40%程度*で世界1位。
- 自動運転関連の売上比率は4%～5%程度* 。

株価の推移

売上高と純利益の推移



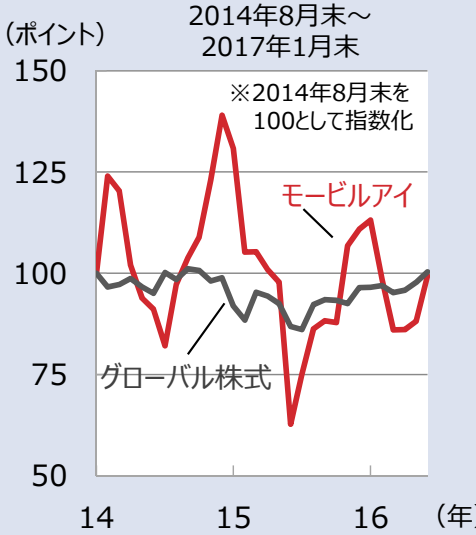
自動運転車の「頭脳」：ソフトウェア企業

モービルアイ（イスラエル）

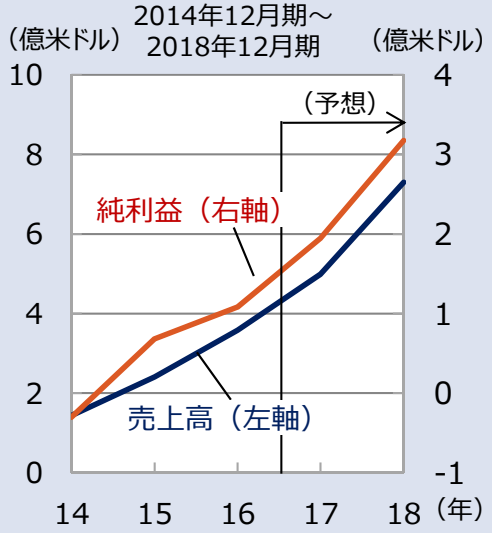
銘柄概要・注目点

- 単眼カメラから得た画像データ（ビジョン）を独自のアルゴリズムで解析し、衝突回避や車間距離調整など運転支援システムを構築。
- 自動運転に必須となる高精細地図の開発においても先行。
- ADAS向けアルゴリズムでは65%程度*の市場シェアを有する。
- 自動運転関連の売上比率はほぼ100%* 。

株価の推移



売上高と純利益の推移



（注1） ＊が付く市場シェア、自動運転関連の売上比率は2017年1月末現在のニューバーガー・バーマン調査による推定値です。
（注2） 左の企業の株価は香港ドルベース、右の企業の株価は米ドルベース。グローバル株式はMSCI AC Worldのデータを使用。売上高、純利益の予想はBloomberg。
（出所） ニューバーガー・バーマン、Bloomberg、FactSetのデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

※上記は投資対象銘柄の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を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。

投資対象銘柄事例②

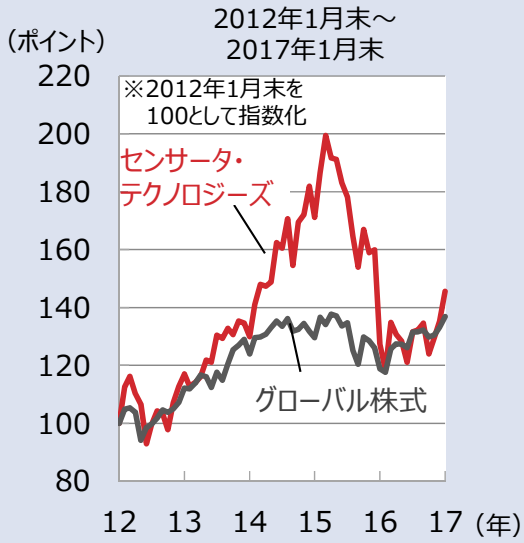
自動運転車の「知覚機能」：センサー企業

センサータ・テクノロジーズ（米国）

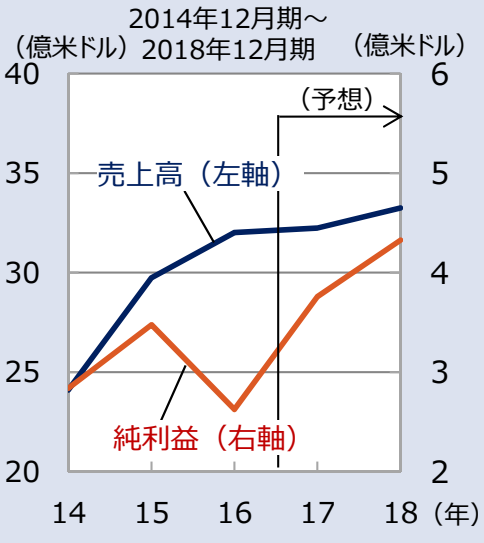
銘柄概要・注目点

- 車載センサーで世界最大手の一角。エンジン制御やブレーキコントロールなど自動車の動作制御に必要なセンサーや、周辺環境の把握に必要な各種センサーの開発・製造。
- レベル3以降の自動運転技術において重要となるLiDARセンサーに強みを持つ。
- 自動運転関連の売上比率は30%～35%程度＊。

株価の推移



売上高と純利益の推移



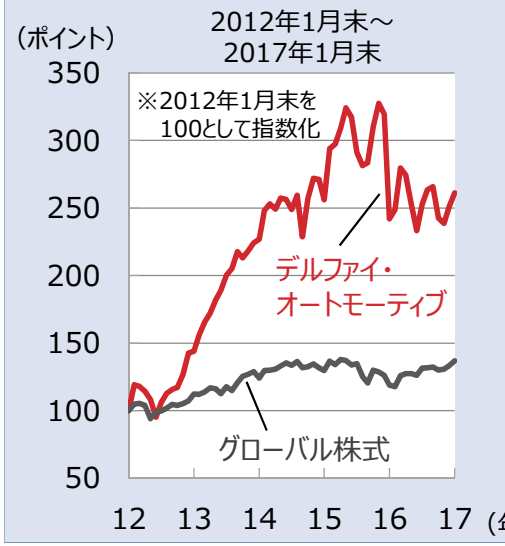
自動運転車の「神経回路」：電気系統

デルファイ・オートモーティブ（英国）

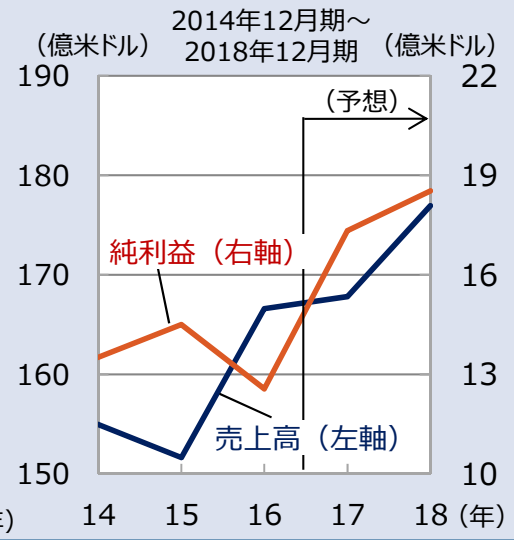
銘柄概要・注目点

- 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持ち、同分野ではグローバル・リーダーの位置づけ。
- 自動運転のターンキー・ソリューション構築を目指し、モービルアイと提携し自社ソフトウェアの開発も行う。
- 自動運転関連の売上比率は10%程度＊。

株価の推移



売上高と純利益の推移



（注1）＊が付く自動運転関連の売上比率は2017年1月末現在のニューバーガー・バーマン調査による推定値です。
（注2）株価は米ドルベース。グローバル株式はMSCI AC Worldのデータを使用。売上高、純利益の予想はBloomberg。
（出所）ニューバーガー・バーマン、Bloomberg、FactSetのデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

※上記は投資対象銘柄の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を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。

投資対象銘柄事例③

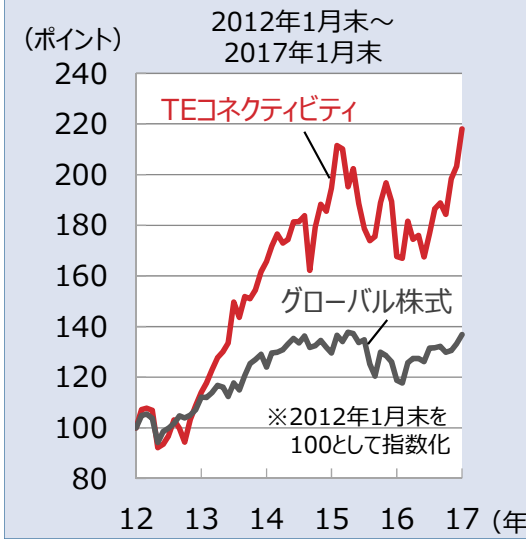
自動運転車の「血管」：コネクター企業

TEコネクティビティ（スイス）

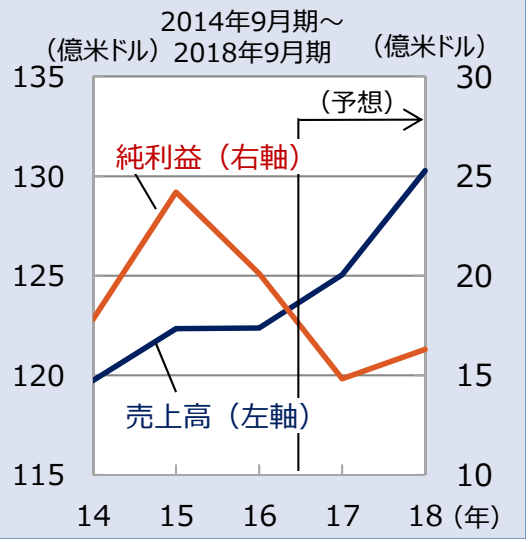
銘柄概要・注目点

- 車載向けコネクターで世界最大手。世界各国の自動車メーカーに納入実績があり、自動車の電装化を支える黒子役の位置づけ。
- 幅広い自動車関連企業と取引があり、企業間の技術競争の結果によらず、業績拡大が期待できる点に注目。
- 自動運転関連の売上比率は30%程度* 。

株価の推移



売上高と純利益の推移



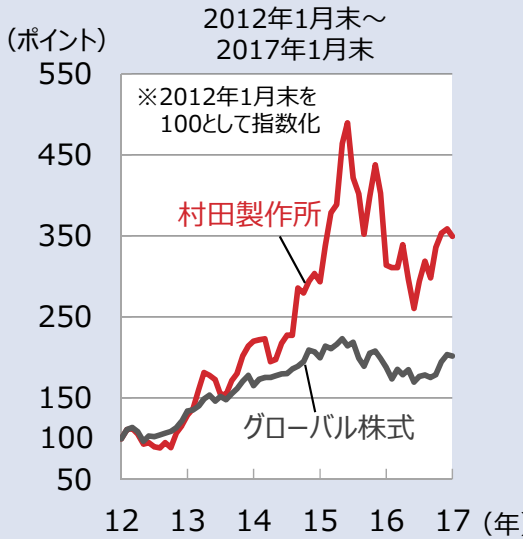
自動運転の「耳と口（通信機能）」：コネクティビティ

村田製作所（日本）

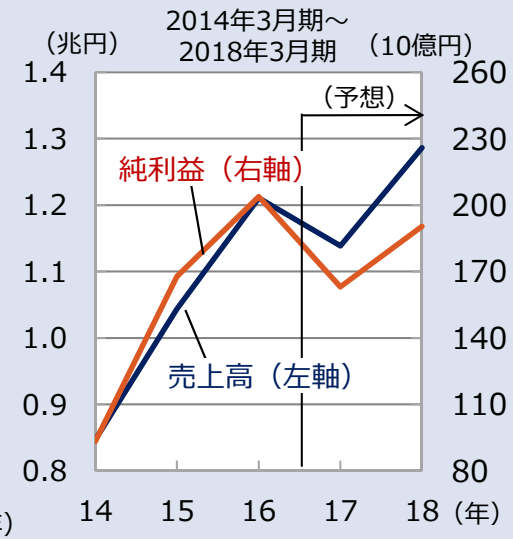
銘柄概要・注目点

- 圧電超音波センサー、無線通信モジュール等、自動運転に必要な技術で世界的にシェアが高い。
- V2X（車車間通信、路車間通信）通信モジュールではシェア25%～30%程度*、自動運転技術を支える技術に必要な電子部品を提供。
- 自動運転関連の売上比率は13%～15%程度* 。

株価の推移



売上高と純利益の推移



（注1）＊が付く市場シェア、自動運転関連の売上比率は2017年1月末現在のニューバーガー・バーマン調査による推定値です。
（注2）左の企業の株価は米ドルベース、右の企業の株価は円ベース。グローバル株式はMSCI AC Worldのデータを使用。売上高、純利益の予想はBloomberg。
（出所）ニューバーガー・バーマン、Bloomberg、FactSetのデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

※上記は投資対象銘柄の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を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。

モデルポートフォリオの概要（2017年1月末現在）

販売用資料

組入上位5ヵ国・地域（%）

国・地域名	構成比
米国	35.5
日本	10.3
台湾	8.7
中国	8.6
イスラエル	6.5

組入上位5業種（%）

業種名	構成比
ハードウェア	28.2
自動車・自動車部品	21.1
半導体	18.3
ソフトウェア	14.8
資本財	8.0

組入上位5通貨（%）

通貨名	構成比
米ドル	59.5
日本円	10.3
台湾ドル	8.7
香港ドル	7.3
韓国ウォン	5.5

ポートフォリオの特性値

組入銘柄数（社）	48
加重平均PER（倍）	19.5
加重平均PBR（倍）	5.1

組入上位10銘柄

	銘柄	業種	国・地域	時価総額（億円）	構成比（%）	関連する主要技術
1	TEコネクティビティ	ハードウェア	スイス	29,850	4.00	車載コネクタ、車載カメラ
2	モービルアイ	ソフトウェア	イスラエル	10,642	4.00	ビジョン・プロセッサー*1
3	センサータ・テクノロジーズ	資本財	米国	8,099	3.75	安全関連のモーション・センサー*2
4	サニー・オプティカル	ハードウェア	中国	7,310	3.50	ビジョン、IR
5	同致電子	自動車・自動車部品	台湾	895	3.50	ビジョン、超音波
6	デルファイ・オートモーティブ	自動車・自動車部品	英国	21,442	3.50	ADASモジュール*3全般
7	KCEエレクトロニクス	ハードウェア	タイ	2,055	3.25	センサーモジュール*4向けプリント基板
8	マンドー	自動車・自動車部品	韓国	2,300	3.25	センサーモジュール*4
9	NXPセミコンダクターズ	半導体	オランダ	38,258	3.00	車載半導体
10	村田製作所	ハードウェア	日本	34,364	2.75	センサーモジュール*4、V2X

規模別構成比（%）

規模	構成比
大型株式	52.5
中型株式	31.8
小型株式	15.8

＊1：画像解析の技術。
＊2：物体の動きを検知する技術。
＊3：先進運転支援システムに関する部品等。
＊4：センサーを組み込んだ部品等。

（注1）データは2017年1月末現在。時価総額は2017年1月末現在の為替レート（1米ドル=113.00円）で換算しています。
（注2）業種はGICS（世界産業分類基準）による分類です。
（注3）大型株式は時価総額200億米ドル（22,600億円）以上、中型株式は時価総額50億米ドル（5,650億円）以上200億米ドル（22,600億円）未満、小型株式は時価総額50億米ドル（5,650億円）未満として分類。いずれもニューバーガー・バーマンの基準による。四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合があります。
（出所）ニューバーガー・バーマン、Bloombergのデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

※モデルポートフォリオは当ファンドのイメージをつかんでいただくための仮のポートフォリオです。2017年1月末現在の市場環境等に基づいて作成したものであり、実際のポートフォリオとは異なります。上記は投資対象銘柄の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。

（ご参考）自動運転レベルの概要

販売用資料

- 自動運転には、技術によるレベル定義がなされており、一般に、レベル1～5までの5段階で表示されています。現在は、非常時ブレーキ等の「レベル1」や車線逸脱防止システム等の「レベル2」の段階まで実用化されています。
- 米国の電気自動車メーカーのテスラは、「レベル3」の水準にあたる「モデルX」の受注を開始しており、2018年半ばの販売を目指しています。着実に、自動運転技術の高度化が進展しています。

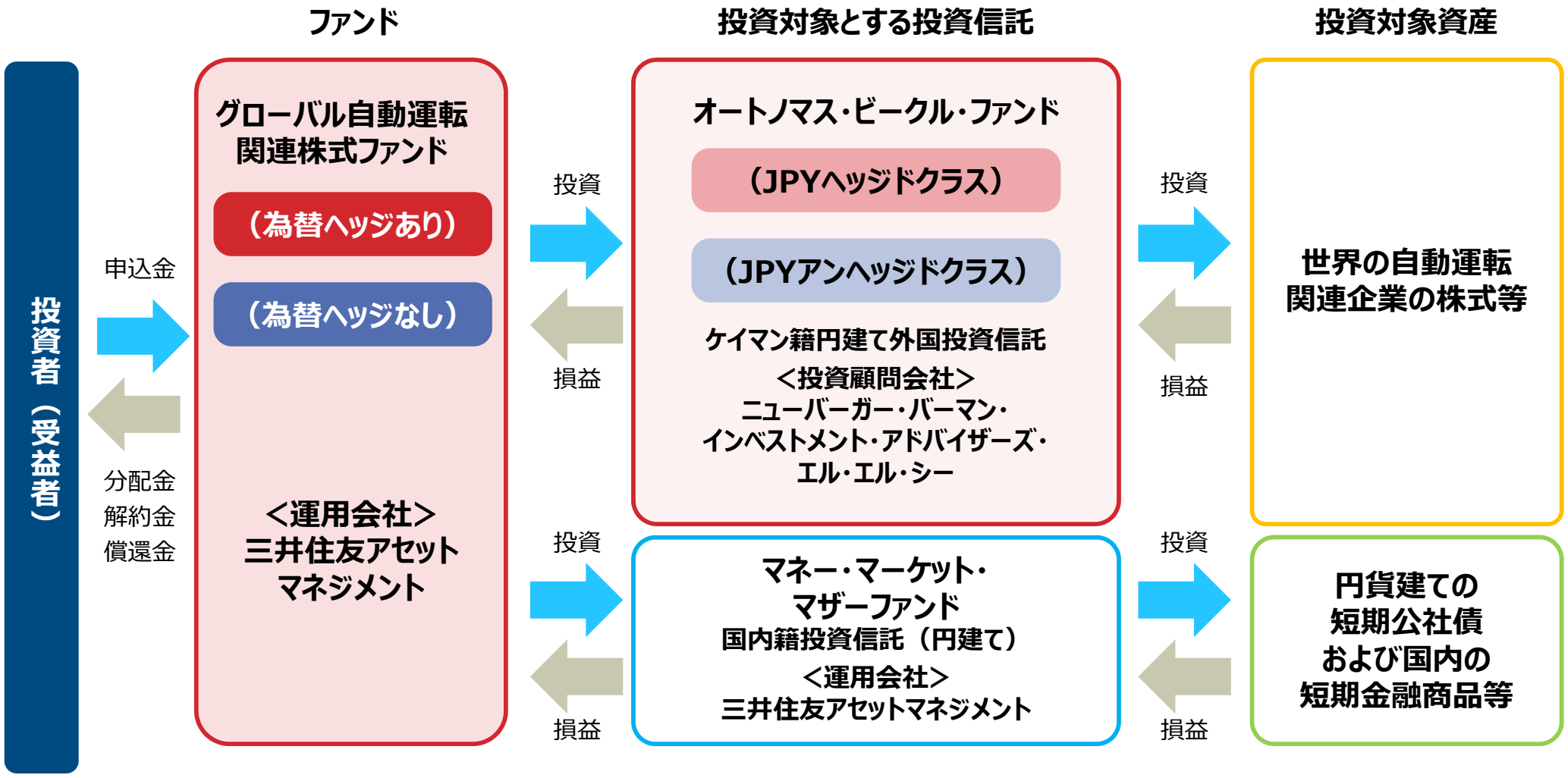
自動運転の概要等

レベル	概要		状況・技術・装置
0	－	常時、ドライバーが運転の制御（操舵・制動・加速等）を行います。	
1	運転支援	自動ブレーキや加速・減速など一部の自動化がドライバーの操作をアシストします。	クルーズ・コントロール、非常時ブレーキ等 レーダー、センサー関連技術等
2	一部自動運転	ドライバーは運転管理をするが、いくつかの制御（操舵・制動・加速等）は自動化システムが行います。	駐車支援システム、 車線逸脱防止支援システム等 自動操舵技術等
3	条件付き自動運転	高速道路など一定の条件下で自動運転を行います。	オートパイロット：高速道路 オートパイロット：渋滞時
4	高度自動運転	緊急時の状況判断や操作は人間が行いますが、通常は自動運転を行います。	位置情報解析（AI応用）技術等 自動運転 ＋ 人間による運転
5	完全自動運転	自動化システムにより、全ての環境、道路で自動運転を行います。	全情報解析（AI応用）技術等

（注）自動運転のレベルや定義は国や業界団体などにより異なります。
（出所）ニューバーガー・バーマン、各種資料を基に三井住友アセットマネジメント作成
※個別銘柄に言及していますが、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。

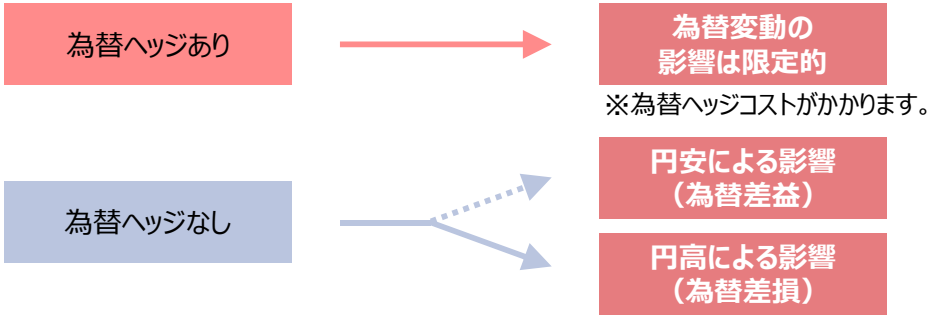


※「オートノマス・ビークル・ファンド（JPYヘッジドクラス）／（JPYアンヘッジドクラス）」の組入比率を原則として高位に保ちます。したがって、ファンドの実質的な主要投資対象は世界の自動運転関連企業の株式となります。

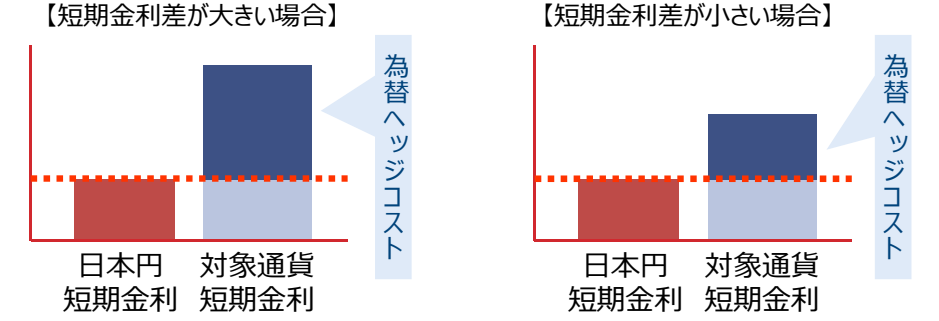
（ご参考）為替ヘッジについて

- （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、日米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

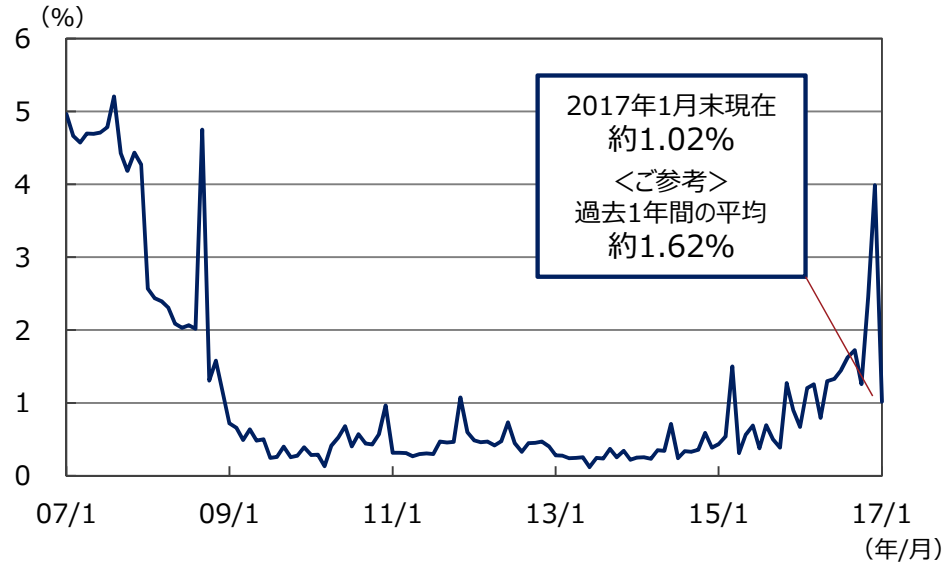


為替ヘッジコストのイメージ



（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為替ヘッジ対象通貨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2007年1月末～2017年1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）投資信託協会のデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

※ 上記は過去のデータを基に当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。

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、分配方針に従って分配を行います。
- 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。）。

■ 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。

ファンドのリスクおよび留意点②

その他の留意点

■ ファンド固有の留意点

● 特定業種・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・換金の申込受付日	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3.24%（税抜き3.0%）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年1.2204%（税抜き1.13%）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、年1.8804%（税抜き1.79%）程度となります。
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、その時々の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（2017年10月19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ＴＴ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	○				
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	○	○		○	※2
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	○				※3
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	○				
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	○				
髙木証券株式会社	金融商品取引業者	近畿財務局長（金商）第20号	○				
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	○				
西日本シティＴＴ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	○				
浜銀ＴＴ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	○				※4
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	○			○	
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	○				※3
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	○	○			※5
明和證券株式会社	金融商品取引業者	関東財務局長（金商）第185号	○				※6
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	○	○	○	○	※7
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	○				
株式会社福岡銀行	登録金融機関	福岡財務支局長（登金）第7号	○			○	

※1：（為替ヘッジなし）のみのお取扱いとなります。
※2：2017年11月15日よりお取扱いを開始する予定です。※3：2017年11月1日よりお取扱いを開始する予定です。※4：2017年10月23日よりお取扱いを開始する予定です。
※5：2017年11月6日よりお取扱いを開始する予定です。※6：2017年10月30日よりお取扱いを開始する予定です。※7：2017年11月10日よりお取扱いを開始する予定です。

重要な注意事項

販売用資料

- 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：2017年1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

資産形成なら SMAM
おかげさまで15周年、エスマム