

グローバル・モビリティ・サービス株式ファンド（1年決算型） 〈愛称 グローバルMaaS（1年決算型）〉

運用報告書（全体版）

第1期（決算日 2019年1月21日）

受益者のみなさまへ

平素は格別のご愛顧を賜り、厚くお礼申し上げます。
 「グローバル・モビリティ・サービス株式ファンド（1年決算型）」は、2019年1月21日に第1期の決算を行ないましたので、期中の運用状況をご報告申し上げます。
 今後とも一層のお引き立てを賜りますようお願い申し上げます。

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	2018年1月31日から2028年1月20日までです。	
運用方針	主として、「グローバル・モビリティ・サービス株式マザーファンド」受益証券に投資を行ない、中長期的な信託財産の成長をめざして運用を行ないます。	
主要運用対象	グローバル・モビリティ・サービス株式ファンド（1年決算型）	「グローバル・モビリティ・サービス株式マザーファンド」受益証券を主要投資対象とします。
	グローバル・モビリティ・サービス株式マザーファンド	日本を含む世界の金融商品取引所上場株式（預託証券を含みます。）を主要投資対象とします。
組入制限	グローバル・モビリティ・サービス株式ファンド（1年決算型）	株式への実質投資割合には、制限を設けません。 外貨建資産への実質投資割合には、制限を設けません。
	グローバル・モビリティ・サービス株式マザーファンド	株式への投資割合には、制限を設けません。 外貨建資産への投資割合には、制限を設けません。
分配方針	毎決算時、原則として分配対象額のなかから、基準価額水準、市況動向などを勘案して分配を行なう方針です。ただし、分配対象額が少額の場合には分配を行わないこともあります。	

<643963>

日興アセットマネジメント株式会社

東京都港区赤坂九丁目7番1号
www.nikkoam.com/

当運用報告書に関するお問い合わせ先

コールセンター 電話番号：0120-25-1404
 午前9時～午後5時 土、日、祝・休日は除きます。

●お取引状況等についてはご購入された販売会社にお問い合わせください。

【運用報告書の表記について】

・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。

○設定以来の運用実績

決 算 期	基 準 価 額 (分配落)	税 込 配 分		期 騰 落 中 率		FactSet Global Mobility Index (配当込、円ベース)		株 組 入 比 率	純 資 産 額
		分	金	騰	落	(参考指数)	騰 落 中 率		
(設定日)	円		円		%		%	%	百万円
2018年1月31日	10,000		—		—	100.00	—	—	100
1期(2019年1月21日)	8,291		0		△17.1	86.63	△13.4	98.8	61,717

(注) 設定日の基準価額は、設定時の価額です。

(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」は実質比率を記載しております。

(注) 設定日の純資産総額は、設定元本を表示しております。

(注) FactSet Global Mobility Indexは、ファクトセット社が開発した世界のモビリティ製造およびサービス関連企業の株式で構成された指数です。主にモビリティ製造、小売およびサービス、旅客運送、貨物輸送及び物流、モビリティ拡張技術関連の企業を中心としています。なお、設定時を100として2019年1月21日現在知りえた情報に基づいて指数化しています。

○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		FactSet Global Mobility Index (配当込、円ベース)		株 組 入 比 率
		騰	落	(参考指数)	騰 落 率	
(設定日)	円		%		%	%
2018年1月31日	10,000		—	100.00	—	—
2月末	9,600		△ 4.0	94.46	△ 5.5	97.4
3月末	8,760		△12.4	90.42	△ 9.6	97.1
4月末	8,985		△10.2	93.60	△ 6.4	101.5
5月末	9,210		△ 7.9	93.24	△ 6.8	94.9
6月末	9,427		△ 5.7	91.24	△ 8.8	96.8
7月末	9,447		△ 5.5	95.18	△ 4.8	97.8
8月末	9,705		△ 3.0	95.62	△ 4.4	97.9
9月末	9,854		△ 1.5	97.38	△ 2.6	98.3
10月末	8,476		△15.2	87.36	△12.6	98.5
11月末	8,689		△13.1	90.61	△ 9.4	98.6
12月末	7,625		△23.8	81.50	△18.5	98.1
(期 末)						
2019年1月21日	8,291		△17.1	86.63	△13.4	98.8

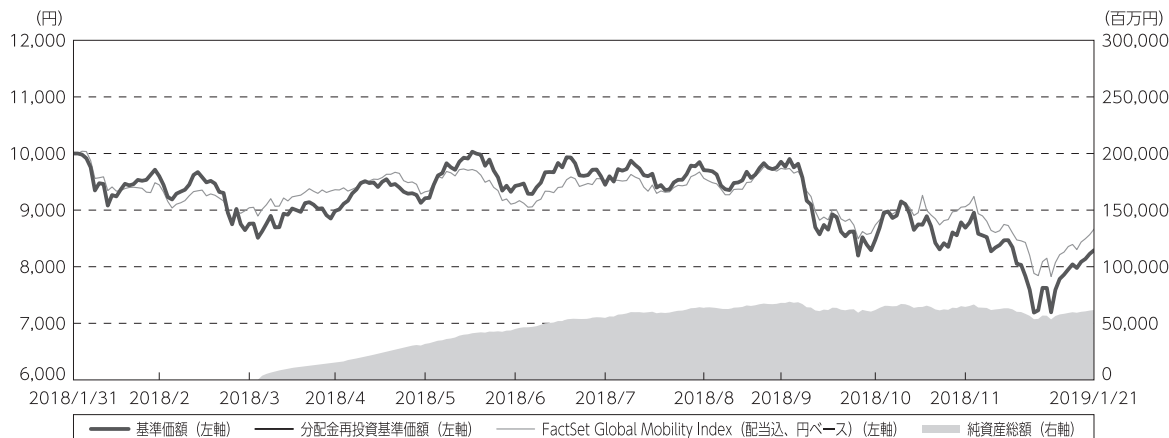
(注) 騰落率は設定日比です。

(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」は実質比率を記載しております。

○運用経過

（2018年1月31日～2019年1月21日）

期中の基準価額等の推移



設定日：10,000円

期末：8,291円（既払分配金（税込み）：0円）

騰落率：△17.1%（分配金再投資ベース）

- (注) 分配金再投資基準価額は、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、ファンド運用の実質的なパフォーマンスを示すものです。
- (注) 分配金を再投資するかどうかについてはお客様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。したがって、お客様の損益の状況を示すものではありません。
- (注) FactSet Global Mobility Index（配当込、円ベース）は、設定時の値が基準価額と同一となるように指数化しております。
- (注) 上記騰落率は、小数点以下第2位を四捨五入して表示しております。
- (注) FactSet Global Mobility Index（配当込、円ベース）は当ファンドの参考指数です。

○基準価額の主な変動要因

当ファンドは、主として、日本を含む世界各国の金融商品取引所に上場されているモビリティ・サービス関連企業の株式に実質的に投資を行ない、中長期的な信託財産の成長をめざして運用を行なっております。当作成期間中における基準価額の主な変動要因は、以下の通りです。

<値上がり要因>

- ・ 堅調な内容の米国経済指標が発表されたこと。
- ・ 米国と欧州連合（EU）が自動車以外の工業製品の関税撤廃に向けて協議することで合意し、欧米間の通商問題への警戒感が後退したこと。
- ・ 米国の無人小型機メーカーや、米国のオンライン小売大手および米国のプログラマブルロジック・デバイス・半導体製造などの銘柄選択が奏功したこと。

＜値下がり要因＞

- ・世界的な経済成長の鈍化、貿易を巡る緊張、米国連邦準備制度理事会（FRB）による利上げ、イールドカーブ（利回り曲線）のフラット化などを背景として、2018年の第4四半期に世界の主要株式市場が2008年後半以来となる下落幅を記録したこと。
- ・米中間の貿易協定を巡る不透明感や懸念から、組み入れている中国のテクノロジー銘柄が下落したこと。
- ・中国のオンライン直販会社、米国の3次元（3D）グラフィックプロセッサ・ソフトウェア、中国のインターネット検索大手などの銘柄選択が振るわなかったこと。

投資環境

（株式市況）

期間中、世界の主要株式市場は総じて下落しましたが、自動運転による「サービスとしてのモビリティ（Maas）」の市場規模は現在の株式市場で2兆ドルに上ると考えており、投資収益を得るチャンスがあるとみています。数年後には自動運転車の商品化が予想されるなか、自動運転車市場は地域別の独占形態で形成され、米国の電気自動車開発・製造・販売会社や中国のインターネット検索大手といったプラットフォーム運営企業が経済的利益の大半を享受すると予想しています。

Maasに関わる米国の多国籍コングロマリット傘下の自動運転車開発会社は、アリゾナ州の一部地域で自動運転タクシー・サービスを開始しました。いまのところ、このサービスは限定的であり、安全のために依然として運転席に人が同乗していますが、有料で提供されることとなった初の高度自動運転車サービスです。また、米国の電気自動車開発・製造・販売会社は、同社の車の所有者に対して高度運転支援機能「Navigate on Autopilot」の提供を始めました。同社は、電池や自動運転車両ハードウェア、自動運転データ収集において競合他社よりも先行しているほか、Maasにとって最大の市場の1つとなるとみている中国において、新工場「ギガファクトリー」の建設に着手しました。さらに、2018年の初めには、中国のインターネット検索大手の自動運転プロジェクト「Apollo」が中国政府の自動運転プラットフォームに指定されたことにより、同社の中国の自動運転エコシステムにおける優勢性が強固となりました。そして、米国の自動車部品製造会社は、提携企業とラスベガスで自動運転のライドシェア（相乗り）の試験操業を始めました。加えて、自動運転電気自動車の技術は引き続き自動車業界の構成を変化させており、2018年には自動車メーカー向け安全システム供給会社が新たに台頭しました。また、中国が電気自動車をより重視するようになったことで、自動車メーカーのバッテリー確保の動きが急加速し、ドイツの世界的自動車メーカーは向こう10年で200億ドル超の資金を電気自動車用バッテリーに注ぐことをコミットしました。

（為替市況）

期間中における主要通貨（対円）は、下記の推移となりました。



当ファンドのポートフォリオ

（当ファンド）

当ファンドは、「グローバル・モビリティ・サービス株式マザーファンド」受益証券を高位に組み入れて運用を行ないました。

（グローバル・モビリティ・サービス株式マザーファンド）

当ファンドは、主として、日本を含む世界各国の金融商品取引所に上場されているモビリティ・サービス関連企業の株式に投資を行ない、中長期的な信託財産の成長をめざして運用を行ないました。

当期間中、プラスに寄与した銘柄は、米国の無人小型機メーカーや、米国のオンライン小売大手、米国のプログラマブルロジック・デバイス・半導体製造などです。プラスに寄与した銘柄のうち、米国の無人小型機メーカーは、株価が下落した2018年第3四半期決算の発表後に購入しました。同社は高品質ドローン技術の先駆者であり、この技術は将来、火星探査車の誘導といった非軍事の商用目的での使用が見込まれます。また、米国のオンライン小売大手は、欧州のデジタル税導入案を巡る懸念から株価が下落した際に追加購入しました。同社は、ドローン物流および自動化物流の先駆者として注目しています。米国のプログラマブルロジック・デバイス・半導体製造は、データセンターへの旺盛な需要、5G、FPGA（製造後に購入者や設計者が構成を設定できる集積回路）やプロセッサに対する工業製品需要などにより、2018年第3四半期の決算で売上高が拡大したため株価が上昇しました。当ファンドでは第4四半期に保有する同社株ポジションの一部を売却し利益確定しました。

その一方で、中国のオンライン直販会社、米国の3Dグラフィックプロセッサ・ソフトウェア、中国のインターネット検索大手などがマイナスに影響しました。中国のオンライン直販会社は、ドローン配送の先駆者であり、そのロジスティクスも向上していると考えますが、ライバルである米国のオンライン小売大手との競争激化に直面していることから売却しました。代わりに米国の3Dグラフィックプロセッサ・ソフトウェアを買い増しました。同社は、暗号通貨のマイニングに使用されるGPU（グラフィックス・プロセッシング・ユニット）の在庫過剰などが響いて予想未達となり、株価が下落したため、2018年第4四半期中に同社株を買い増しました。同社の暗号通貨の大きなマイニング収益については見通しに織り込んでおらず、機械学習推論、Hadoop（大規模データの分散処理を支えるオープンソースのソフトウェア・フレームワーク）の分析論、レイトレーシング、自動運転に注力した製品導入により、実現可能な最大の市場規模（TAM）を拡大してい

くものと予想しています。

マイナスに影響した国は中国でした。米中貿易摩擦による不透明感や懸念は、テクノロジー銘柄に影響を及ぼしました。しかしながら、組み入れている中国のインターネット企業は、成長に向けて積極的な投資を行っており、良好な売上げ成長と健全なマージン縮小を見せています。中国は、国有企業への補助金を制限する意向はないとみられ、結果的に、米国は貿易交渉の合意に至るばかりでなく協定に幅広い関税の引き下げも含める可能性があるかとみています。

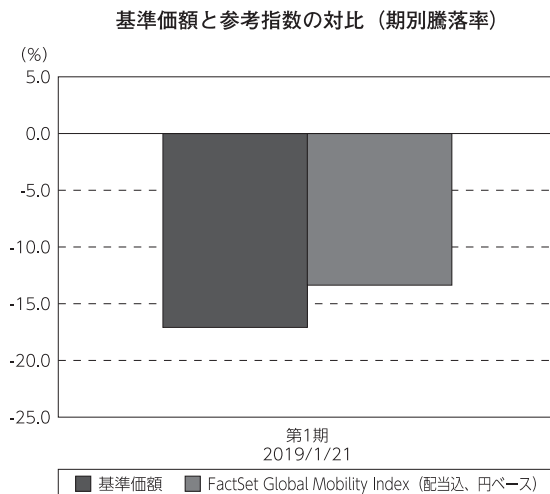
主な投資行動としては、自動運転におけるオペレーティング・システムと安全性の優位性に大きな付加価値を提供するという確信度が低下したことからカナダのワイヤレスソリューション企業を売却しました。また、電池生産、電気自動車、自動運転車について競争の激化に晒されていた香港の自動車関連製品会社も売却しました。その一方で、自動運転車プロジェクト（Titan Project）に携わる従業員数の大幅な増加やプロジェクトの推進に求心力となるエンジニアリング担当者を再雇用したため、米国の情報家電世界大手を買い付けました。また、中国最大の食品配達サービス会社を買い付けました。同社のサービスは幅広く、モバイル・コマースやオンデマンド交通の両方でパイオニア的存在となっています。同社の食品配達事業は、2017年の210億人民元から向こう3～5年で1,000億人民元超へと成長するとみています。

株式の銘柄選定にあたっては、各企業の成長性、収益性、財務健全性、流動性などを勘案して行ないました。外貨建資産への投資にあたっては、原則として為替ヘッジを行ないませんでした。

当ファンドのベンチマークとの差異

当ファンドの運用の目標となるベンチマークを設けておりません。

グラフは、当ファンドの基準価額と参考指数の騰落率です。



(注) 基準価額の騰落率は分配金（税込み）込みです。

(注) FactSet Global Mobility Index（配当込、円ベース）は当ファンドの参考指数です。

分配金

分配金は、基準価額水準、市況動向などを勘案し、以下のとおりといたしました。なお、分配金に充当しなかった収益につきましては、信託財産内に留保し、運用の基本方針に基づいて運用いたします。

○分配原資の内訳

（単位：円、1万口当たり、税込み）

項 目	第1期
	2018年1月31日～ 2019年1月21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	5

（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

（当ファンド）

引き続き、ファンドの基本方針に則り、「グローバル・モビリティ・サービス株式マザーファンド」受益証券を原則として高位に組み入れて運用を行ないます。

（グローバル・モビリティ・サービス株式マザーファンド）

アーク社は、自動運転による「サービスとしてのモビリティ（MaaS）」が今後5～10年間に、投資収益を得る大きな可能性があるとみています。自動運転による「サービスとしてのモビリティ」は、自動運転のタクシー・プラットフォームにより2地点間の移動をより安く、より便利に、より安全なものとする個人的なMaaSから、自動運転の電気トラックとドローンにより、現在に比べてごくわずかなコストで納品できる「サービスとしての物流」にまで及びます。このようなプラットフォームから経済的生産性の変革が促進され、結果的に伝統的な自動車業界が組み込まれるとみられます。

技術主導によるイノベーションと費用の低下による若干のデフレ圧力から、自動運転による「サービスとしてのモビリティ」のプラットフォームを開発または可能にする企業については、数量ベースの伸び、生産性、収益性が高まると思われれます。このような企業は、次第に人工知能の専門知識、生産能力、ライドシェアリングの提携関係に基づく戦略から恩恵を受けることとなります。これとは対照的に、多くの従来型の自動車製造企業は、実店舗だけの小売店がこの10年間に経験したのと全く同様に、バリュートラップに陥ると考えられます。当ファンドは、自動運転による「サービスとしてのモビリティ」のプラットフォームへと転換できる自動車メーカーとテクノロジー企業に注目していきます。

株式の銘柄選定にあたっては、各企業の成長性、収益性、財務健全性、流動性などを勘案して行ないます。外貨建資産への投資にあたっては、原則として為替ヘッジを行ないません。

将来の市場環境の変動などにより、当該運用方針が変更される場合があります。

今後ともご愛顧賜りますよう、よろしくごお願い申し上げます。

○1万口当たりの費用明細

(2018年1月31日～2019年1月21日)

項 目	当 期		項 目 の 概 要
	金 額	比 率	
(a) 信 託 報 酬	169	1.843	(a) 信託報酬＝期中の平均基準価額×信託報酬率
（ 投 信 会 社 ）	(82)	(0.895)	委託した資金の運用の対価
（ 販 売 会 社 ）	(82)	(0.895)	運用報告書など各種書類の送付、口内でのファンドの管理、購入後の情報提供などの対価
（ 受 託 会 社 ）	(5)	(0.053)	運用財産の管理、投信会社からの指図の実行の対価
(b) 売 買 委 託 手 数 料	7	0.075	(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 売買委託手数料は、有価証券等の売買の際、売買仲介人に支払う手数料
（ 株 式 ）	(7)	(0.075)	
(c) 有 価 証 券 取 引 税	2	0.020	(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 有価証券取引税は、有価証券の取引の都度発生する取引に関する税金
（ 株 式 ）	(2)	(0.020)	
(d) そ の 他 費 用	5	0.049	(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 ）	(2)	(0.018)	保管費用は、海外における保管銀行等に支払う有価証券等の保管及び資金の送金・資産の移転等に要する費用
（ 監 査 費 用 ）	(0)	(0.004)	監査費用は、監査法人等に支払うファンドの監査に係る費用
（ 印 刷 費 用 ）	(2)	(0.026)	印刷費用は、法定開示資料の印刷に係る費用
（ そ の 他 ）	(0)	(0.000)	その他は、信託事務の処理等に要するその他の諸費用
合 計	183	1.987	
期中の平均基準価額は、9,148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す。

(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。

○売買及び取引の状況

(2018年1月31日～2019年1月21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
グローバル・モビリティ・サービス株式マザーファンド	72,950,999 千口	68,213,284 千円	206,339 千口	162,409 千円

○株式売買比率

(2018年1月31日～2019年1月21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	
	グローバル・モビリティ・サービス株式マザーファンド	
(a) 期中の株式売買金額	108,700,102千円	
(b) 期中の平均組入株式時価総額	41,107,031千円	
(c) 売買高比率 (a) / (b)	2.64	

(注) (b)は各月末現在の組入株式時価総額の平均。

(注) 外国の取引金額は、各月末（決算日の属する月については決算日）の対顧客電信売買相場の仲値により邦貨換算した金額の合計です。

○利害関係人との取引状況等

(2018年1月31日～2019年1月21日)

利害関係人との取引状況

<グローバル・モビリティ・サービス株式ファンド（1年決算型）>

区分	買付額等 A			売付額等 C		
	うち利害関係人との取引状況 B	$\frac{B}{A}$		うち利害関係人との取引状況 D	$\frac{D}{C}$	
金銭信託	百万円 32,588	百万円 32,588	% 100.0	百万円 32,588	百万円 32,588	% 100.0

<グローバル・モビリティ・サービス株式マザーファンド>

区分	買付額等 A			売付額等 C		
	うち利害関係人との取引状況 B	$\frac{B}{A}$		うち利害関係人との取引状況 D	$\frac{D}{C}$	
金銭信託	百万円 1,783	百万円 1,783	% 100.0	百万円 1,783	百万円 1,783	% 100.0

平均保有割合 100.0%

※平均保有割合とは、親投資信託の残存口数の合計に対する当ファンドの親投資信託所有口数の割合。

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あり、当ファンドに係る利害関係人とは三井住友信託銀行株式会社です。

○第一種金融商品取引業、第二種金融商品取引業又は商品取引受託業務を兼業している委託会社の自己取引状況（2018年1月31日～2019年1月21日）

該当事項はございません。また委託会社に売買委託手数料は支払われておりません。

○自社による当ファンドの設定・解約状況

（2018年1月31日～2019年1月21日）

設定時 (元本)	当期設定 元本	当期解約 元本	当期末残高 (元本)	取 引 理 由
百万円 100	百万円 -	百万円 100	百万円 -	当初設定時における取得とその処分

○組入資産の明細

（2019年1月21日現在）

親投資信託残高

銘	柄	当 期 末	
		口 数	評 価 額
		千口	千円
グローバル・モビリティ・サービス株式マザーファンド		72,744,659	61,069,141

(注) 親投資信託の2019年1月21日現在の受益権総口数は、72,744,659千口です。

○投資信託財産の構成

（2019年1月21日現在）

項 目	当 期 末	
	評 価 額	比 率
	千円	%
グローバル・モビリティ・サービス株式マザーファンド	61,069,141	98.0
コール・ローン等、その他	1,266,652	2.0
投資信託財産総額	62,335,793	100.0

(注) 比率は、投資信託財産総額に対する割合です。

(注) グローバル・モビリティ・サービス株式マザーファンドにおいて、当期末における外貨建純資産（57,697,333千円）の投資信託財産総額（61,184,029千円）に対する比率は94.3%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。1アメリカドル=109.67円、1ユーロ=124.74円、1香港ドル=13.98円。

○資産、負債、元本及び基準価額の状況（2019年1月21日現在）

項 目	当 期 末
	円
(A) 資産	62,335,793,910
コール・ローン等	1,266,652,016
グローバル・モビリティ・サービス株式マザーファンド(評価額)	61,069,141,894
(B) 負債	618,136,342
未払解約金	43,704,170
未払信託報酬	562,837,532
未払利息	1,806
その他未払費用	11,592,834
(C) 純資産総額(A-B)	61,717,657,568
元本	74,438,336,780
次期繰越損益金	△12,720,679,212
(D) 受益権総口数	74,438,336,780口
1万口当たり基準価額(C/D)	8,291円

(注) 当ファンドの設定時元本額は100,000,000円、期中追加設定元本額は81,678,314,119円、期中一部解約元本額は7,339,977,339円です。

(注) 1口当たり純資産額は0.8291円です。

(注) 2019年1月21日現在、純資産総額は元本額を下回っており、その差額は12,720,679,212円です。

○損益の状況（2018年1月31日～2019年1月21日）

項 目	当 期
	円
(A) 配当等収益	△ 546,649
受取利息	3,066
支払利息	△ 549,715
(B) 有価証券売買損益	△ 7,010,727,689
売買益	175,549,719
売買損	△ 7,186,277,408
(C) 信託報酬等	△ 766,327,540
(D) 当期損益金(A+B+C)	△ 7,777,601,878
(E) 追加信託差損益金	△ 4,943,077,334
(配当等相当額)	(△ 456,241)
(売買損益相当額)	(△ 4,942,621,093)
(F) 計(D+E)	△12,720,679,212
(G) 収益分配金	0
次期繰越損益金(F+G)	△12,720,679,212
追加信託差損益金	△ 4,943,077,334
(配当等相当額)	(39,532,660)
(売買損益相当額)	(△ 4,982,609,994)
繰越損益金	△ 7,777,601,878

(注) 損益の状況の中で(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) 損益の状況の中で(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) 損益の状況の中で(E)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。

(注) 親投資信託の信託財産の運用の指図に係る権限の全部又は一部を委託するために要した費用のうち、2018年1月31日～2019年1月21日の期間に当ファンドが負担した費用は234,097,844円です。

(注) 分配金の計算過程（2018年1月31日～2019年1月21日）は以下の通りです。

項 目	2018年1月31日～ 2019年1月21日
a. 配当等収益(経費控除後)	0円
b. 有価証券売買等損益(経費控除後・繰越欠損金補填後)	0円
c. 信託約款に定める収益調整金	39,532,660円
d. 信託約款に定める分配準備積立金	0円
e. 分配対象収益(a+b+c+d)	39,532,660円
f. 分配対象収益(1万口当たり)	5円
g. 分配金	0円

上記各資産の評価基準及び評価方法、また収益及び費用の計上区分等については、法律及び諸規則に基づき、一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して評価計上処理しています。

○分配金のお知らせ

1 万口当たり分配金（税込み）	0円
-----------------	----

○お知らせ

約款変更について

2018年1月31日から2019年1月21日までの期間に実施いたしました約款変更はございません。

当ファンドの主要投資対象先の直近の運用状況について、法令および諸規則に基づき、次ページ以降にご報告申し上げます。

グローバル・モビリティ・サービス株式マザーファンド

運用報告書

第1期（決算日 2019年1月21日）
（2018年1月31日～2019年1月21日）

当ファンドの仕組みは次の通りです。

信託期間	2018年1月31日から原則無期限です。
運用方針	主として、日本を含む世界の金融商品取引所上場株式に投資を行ない、中長期的な信託財産の成長をめざして運用を行ないます。
主要運用対象	日本を含む世界の金融商品取引所上場株式（預託証券を含みます。）を主要投資対象とします。
組入制限	株式への投資割合には、制限を設けません。 外貨建資産への投資割合には、制限を設けません。

ファンド概要

主として、日本を含む世界各国の金融商品取引所に上場されているモビリティ・サービス関連企業の株式に投資を行ない、中長期的な信託財産の成長をめざして運用を行ないます。
株式の銘柄選定にあたっては、各企業の成長性、収益性、財務健全性、流動性などを勘案して行ないます。
株式の組入比率は、高位を維持することを基本とします。
外貨建資産への投資にあたっては、原則として為替ヘッジを行ないません。
ただし、市況動向に急激な変化が生じたとき、ならびに残存信託期間、残存元本が運用に支障をきたす水準となったときなどやむを得ない事情が発生した場合には、上記のような運用ができない場合があります。

日興アセットマネジメント

<638749>

【運用報告書の表記について】

・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。

○設定以来の運用実績

決算期	基準価額		FactSet Global Mobility Index (配当込、円ベース)		株組入比率	純資産額
	期騰落	中率	(参考指数)	期騰落中率		
(設定日)	円	%		%	%	百万円
2018年1月31日	10,000	—	100.00	—	—	97
1期(2019年1月21日)	8,395	△16.1	86.63	△13.4	99.9	61,070

(注) 設定日の基準価額は、設定時の価額です。

(注) 設定日の純資産総額は、設定元本を表示しております。

(注) FactSet Global Mobility Indexは、ファクトセット社が開発した世界のモビリティ製造およびサービス関連企業の株式で構成された指数です。主にモビリティ製造、小売およびサービス、旅客運送、貨物輸送及び物流、モビリティ拡張技術関連の企業を中心としています。なお、設定時を100として2019年1月21日現在知りえた情報に基づいて指数化しています。

○当期中の基準価額と市況等の推移

年月日	基準価額		FactSet Global Mobility Index (配当込、円ベース)		株組入比率
	騰落	率	(参考指数)	騰落率	
(設定日)	円	%		%	%
2018年1月31日	10,000	—	100.00	—	—
2月末	9,605	△4.0	94.46	△5.5	99.8
3月末	8,759	△12.4	90.42	△9.6	99.6
4月末	8,996	△10.0	93.60	△6.4	103.0
5月末	9,232	△7.7	93.24	△6.8	99.5
6月末	9,469	△5.3	91.24	△8.8	101.3
7月末	9,503	△5.0	95.18	△4.8	100.7
8月末	9,787	△2.1	95.62	△4.4	99.9
9月末	9,954	△0.5	97.38	△2.6	100.1
10月末	8,555	△14.5	87.36	△12.6	99.8
11月末	8,785	△12.2	90.61	△9.4	99.7
12月末	7,705	△23.0	81.50	△18.5	99.0
(期末)					
2019年1月21日	8,395	△16.1	86.63	△13.4	99.9

(注) 騰落率は設定日比です。

○運用経過

(2018年1月31日～2019年1月21日)

基準価額の推移

設定時10,000円の基準価額は、期間末に8,395円となり、騰落率は△16.1%となりました。

基準価額の変動要因

期間中、基準価額に影響した主な要因は以下の通りです。

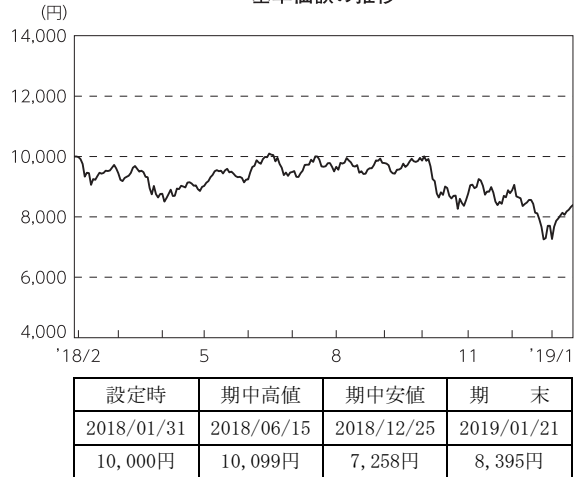
<値上がり要因>

- ・堅調な内容の米国経済指標が発表されたこと。
- ・米国と欧州連合（EU）が自動車以外の工業製品の関税撤廃に向けて協議することで合意し、欧米間の通商問題への警戒感が後退したこと。
- ・米国の無人小型機メーカーや、米国のオンライン小売大手および米国のプログラマブルロジック・デバイス・半導体製造などの銘柄選択が奏功したこと。

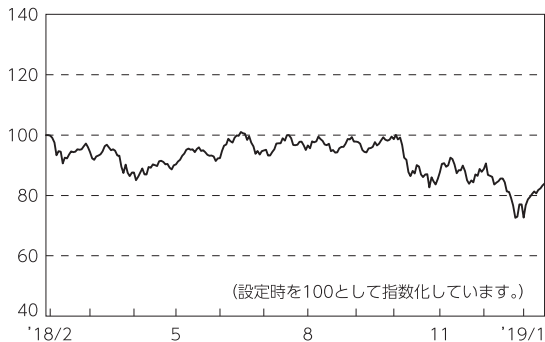
<値下がり要因>

- ・世界的な経済成長の鈍化、貿易を巡る緊張、米国連邦準備制度理事会（FRB）による利上げ、イールドカーブ（利回り曲線）のフラット化などを背景として、2018年の第4四半期に世界の主要株式市場が2008年後半以来となる下落幅を記録したこと。
- ・米中間の貿易協定を巡る不透明感や懸念から、組み入れている中国のテクノロジー銘柄が下落したこと。
- ・中国のオンライン直販会社、米国の3次元（3D）グラフィックプロセッサ・ソフトウェア、中国のインターネット検索大手などの銘柄選択が振るわなかったこと。

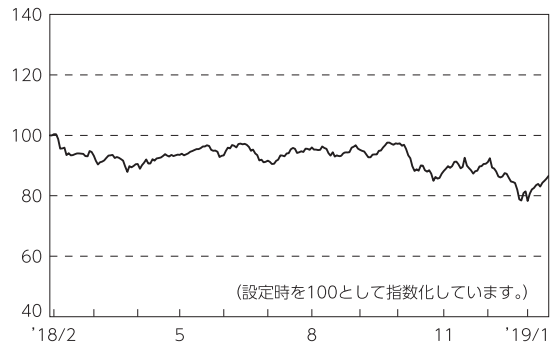
基準価額の推移



基準価額（指数化）の推移



FactSet Global Mobility Index (配当込、円ベース) (指数化) の推移



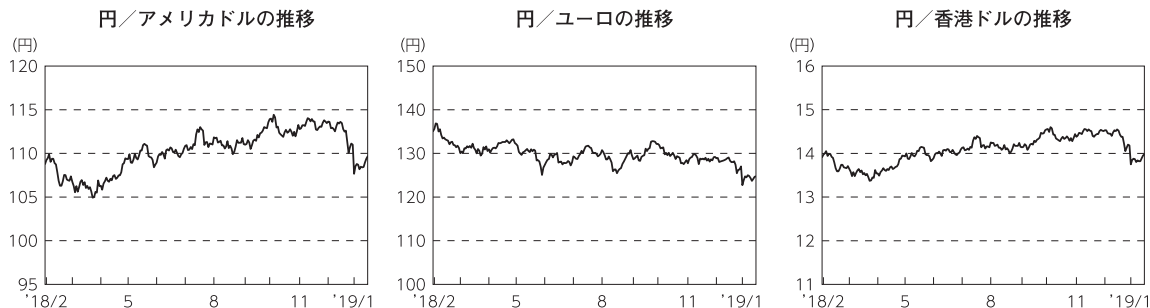
(株式市況)

期間中、世界の主要株式市場は総じて下落しましたが、自動運転による「サービスとしてのモビリティ (MaaS)」の市場規模は現在の株式市場で2兆ドルに上ると考えており、投資収益を得るチャンスがあるとみています。数年後には自動運転車の商品化が予想されるなか、自動運転車市場は地域別の独占形態で形成され、米国の電気自動車開発・製造・販売会社や中国のインターネット検索大手といったプラットフォーム運営企業が経済的利益の大半を享受すると予想しています。

MaaSに関わる米国の多国籍コングロマリット傘下の自動運転車開発会社は、アリゾナ州の一部地域で自動運転タクシー・サービスを開始しました。いまのところ、このサービスは限定的であり、安全のために依然として運転席に人が同乗していますが、有料で提供されることとなった初の高度自動運転車サービスです。また、米国の電気自動車開発・製造・販売会社は、同社の車の所有者に対して高度運転支援機能「Navigate on Autopilot」の提供を始めました。同社は、電池や自動運転車両ハードウェア、自動運転データ収集において競合他社よりも先行しているほか、MaaSにとって最大の市場の1つとなるとみている中国において、新工場「ギガファクトリー」の建設に着手しました。さらに、2018年の初めには、中国のインターネット検索大手の自動運転プロジェクト「Apollo」が中国政府の自動運転プラットフォームに指定されたことにより、同社の中国の自動運転エコシステムにおける優位性が強固となりました。そして、米国の自動車部品製造会社は、提携企業とラスベガスで自動運転のライドシェア（相乗り）の試験操業を始めました。加えて、自動運転電気自動車の技術は引き続き自動車業界の構成を変化させており、2018年には自動車メーカー向け安全システム供給会社が新たに台頭しました。また、中国が電気自動車をより重視するようになったことで、自動車メーカーのバッテリー確保の動きが急加速し、ドイツの世界的自動車メーカーは向こう10年で200億ドル超の資金を電気自動車用バッテリーに注ぐことをコミットしました。

(為替市況)

期間中における主要通貨（対円）は、下記の推移となりました。



ポートフォリオ

当ファンドは、主として、日本を含む世界各国の金融商品取引所に上場されているモビリティ・サービス関連企業の株式に投資を行ない、中長期的な信託財産の成長をめざして運用を行ないました。

当期間中、プラスに寄与した銘柄は、米国の無人小型機メーカーや、米国のオンライン小売大手、米国のプログラマブルロジック・デバイス・半導体製造などです。プラスに寄与した銘柄のうち、米国の無人小型機メーカーは、株価が下落した2018年第3四半期決算の発表後に購入しました。同社は高品質ドローン技術の先駆者であり、この技術は将来、火星探査車の誘導といった非軍事の商用目的での使用が見込まれます。また、米国のオンライン小売大手は、欧州のデジタル税導入案を巡る懸念から株価が下落した際に追加購入しました。同社は、ドローン物流および自動化物流の先駆者として注目しています。米国のプログラマブルロジック・デバイス・半導体製造は、データセンターへの旺盛な需要、5G、FPGA（製造後に購入者や設計者が構成を設定できる集積回路）やプロセッサに対する工業製品需要などにより、2018年第3四半期の決算で売上高が拡大したため株価が上昇しました。当ファンドでは第4四半期に保有する同社株ポジションの一部を売却し利益確定しました。

その一方で、中国のオンライン直販会社、米国の3Dグラフィックプロセッサ・ソフトウェア、中国のインターネット検索大手などがマイナスに影響しました。中国のオンライン直販会社は、ドローン配送の先駆者であり、そのロジスティクスも向上していると考えますが、ライバルである米国のオンライン小売大手との競争激化に直面していることから売却しました。代わりに米国の3Dグラフィックプロセッサ・ソフトウェアを買い増しました。同社は、暗号通貨のマイニングに使用されるGPU（グラフィックス・プロセッシング・ユニット）の在庫過剰などが響いて予想未達となり、株価が下落したため、2018年第4四半期中に同社株を買い増しました。同社の暗号通貨の大きなマイニング収益については見通しに織り込んでおらず、機械学習推論、Hadoop（大規模データの分散処理を支えるオープンソースのソフトウェア・フレームワーク）の分析論、レイトレーシング、自動運転に注力した製品導入により、実現可能な最大の市場規模（TAM）を拡大していくものと予想しています。

マイナスに影響した国は中国でした。米中貿易摩擦による不透明感や懸念は、テクノロジー銘柄に影響を及ぼしました。しかしながら、組み入れている中国のインターネット企業は、成長に向けて積極的な投資を行っており、良好な売上げ成長と健全なマージン縮小を見せています。中国は、国有企業への補助金を制限する意向はないとみられ、結果的に、米国は貿易交渉の合意に至るばかりでなく協定に幅広い関税の引き下げも含める可能性があるかとみています。

主な投資行動としては、自動運転におけるオペレーティング・システムと安全性の優位性に大きな付加価値を提供するという確信度が低下したことからカナダのワイヤレスソリューション企業を売却しました。また、電池生産、電気自動車、自動運転車について競争の激化に晒されていた香港の自動車関連製品会社も売却しました。その一方で、自動運転車プロジェクト（Titan Project）に携わる従業員数の大幅な増加やプロジェクトの推進に求心力となるエンジニアリング担当者を再雇用したため、米国の情報家電世界大手を買い付けました。また、中国最大の食品配達サービス会社を買い付けました。同社のサービスは幅広く、モバイル・コマースやオンデマンド交通の両方でパイオニア的存在となっています。同社の食品配達事業は、2017年の210億人民元から向こう3～5年で1,000億人民元超へと成長するとみています。

株式の銘柄選定にあたっては、各企業の成長性、収益性、財務健全性、流動性などを勘案して行ないました。外貨建資産への投資にあたっては、原則として為替ヘッジを行ないませんでした。

○今後の運用方針

アーク社は、自動運転による「サービスとしてのモビリティ（MaaS）」が今後5～10年間に、投資収益を得る大きな可能性があると考えています。自動運転による「サービスとしてのモビリティ」は、自動運転のタクシー・プラットフォームにより2地点間の移動をより安く、より便利に、より安全なものとする個人的なMaaSから、自動運転の電気トラックとドローンにより、現在に比べてごくわずかなコストで納品できる「サービスとしての物流」にまで及びます。このようなプラットフォームから経済的生産性の変革が促進され、結果的に伝統的な自動車業界が組み込まれるとみられます。

技術主導によるイノベーションと費用の低下による若干のデフレ圧力から、自動運転による「サービスとしてのモビリティ」のプラットフォームを開発または可能にする企業については、数量ベースの伸び、生産性、収益性が高まると思われます。このような企業は、次第に人工知能の専門知識、生産能力、ライドシェアリングの提携関係に基づく戦略から恩恵を受けることとなります。これとは対照的に、多くの従来型の自動車製造企業は、実店舗だけの小売店がこの10年間に経験したのと全く同様に、バリュートラップに陥ると考えられます。当ファンドは、自動運転による「サービスとしてのモビリティ」のプラットフォームへと転換できる自動車メーカーとテクノロジー企業に注目していきます。

株式の銘柄選定にあたっては、各企業の成長性、収益性、財務健全性、流動性などを勘案して行ないません。外貨建資産への投資にあたっては、原則として為替ヘッジを行ないません。

将来の市場環境の変動などにより、当該運用方針が変更される場合があります。

○1万口当たりの費用明細

(2018年1月31日～2019年1月21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 7 (7)	% 0.077 (0.077)	(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 売買委託手数料は、有価証券等の売買の際、売買仲介人に支払う手数料
(b) 有 価 証 券 取 引 税 (株 式)	2 (2)	0.021 (0.021)	(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 有価証券取引税は、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)	2 (2) (0)	0.019 (0.019) (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 保管費用は、海外における保管銀行等に支払う有価証券等の保管及び資金の送金・資産の移転等に要する費用 その他は、信託事務の処理等に要するその他の諸費用
合 計	11	0.117	
期中の平均基準価額は、9,195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

(2018年1月31日～2019年1月21日)

株式

		買 付		売 付	
		株 数	金 額	株 数	金 額
国内	上場	千株 2,126	千円 4,952,664	千株 549	千円 1,458,208
	アメリカ	百株 77,878	千アメリカドル 651,163	百株 23,444	千アメリカドル 131,425
外	ユーロ		千ユーロ		千ユーロ
	ドイツ	5,796 (-)	38,005 (△ 36)	4,141	21,635
国	香港	225,713 (-)	千香港ドル 426,561 (△ 11)	56,816	千香港ドル 42,558
	中国オフショア	10,299	千香港・オフショア人民元 35,168	10,299	千香港・オフショア人民元 30,150

(注) 金額は受け渡し代金。

(注) ()内は株式分割、予約権行使、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

(2018年1月31日～2019年1月21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	108,700,102千円
(b) 期中の平均組入株式時価総額	41,107,031千円
(c) 売買高比率 (a) / (b)	2.64

(注) (b)は各月末現在の組入株式時価総額の平均。

(注) 外国の取引金額は、各月末（決算日の属する月については決算日）の対顧客電信売買相場の仲値により邦貨換算した金額の合計です。

○利害関係人との取引状況等

(2018年1月31日～2019年1月21日)

利害関係人との取引状況

区 分	買付額等 A	うち利害関係人 との取引状況B	$\frac{B}{A}$	売付額等 C	うち利害関係人 との取引状況D	$\frac{D}{C}$
			%			%
金銭信託	百万円 1,783	百万円 1,783	100.0	百万円 1,783	百万円 1,783	100.0

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あり、当ファンドに係る利害関係人とは三井住友信託銀行株式会社です。

○第一種金融商品取引業、第二種金融商品取引業又は商品取引受託業務を兼業している委託会社の自己取引状況 (2018年1月31日～2019年1月21日)

該当事項はございません。また委託会社に売買委託手数料は支払われておりません。

○組入資産の明細

(2019年1月21日現在)

国内株式

銘 柄	当 期 末	
	株 数	評 価 額
	千株	千円
機械 (40.5%)		
小松製作所	469.3	1,302,072
輸送用機器 (34.8%)		
トヨタ自動車	164.1	1,118,669

銘 柄	当 期 末	
	株 数	評 価 額
	千株	千円
サービス業 (24.7%)		
楽天	943.8	795,623
合 計	株 数 ・ 金 額	1,577 3,216,365
	銘 柄 数 < 比 率 >	3 < 5.3% >

(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	当 期 末			業 種 等
	株 数	評 価 額	額	
		外貨建金額	邦貨換算金額	
(アメリカ)	百株	千アメリカドル	千円	
ALIBABA GROUP HOLDING-SP-ADR	404	6,358	697,356	小売
CATERPILLAR INC	475	6,493	712,118	資本財
DEERE & CO	1,345	22,141	2,428,297	資本財
APTIV PLC	4,234	30,880	3,386,707	自動車・自動車部品
DOMINO'S PIZZA INC	221	5,931	650,532	消費者サービス
GENERAL MOTORS CORP	2,857	11,032	1,209,934	自動車・自動車部品
MAGNA INTERNATIONAL INC	1,678	8,546	937,274	自動車・自動車部品
SPOTIFY TECHNOLOGY SA	486	6,498	712,666	メディア・娯楽
TAIWAN SEMICONDUCTOR-SP ADR	2,056	7,575	830,791	半導体・半導体製造装置
TERADYNE INC	5,089	16,744	1,836,339	半導体・半導体製造装置
TWITTER INC	1,817	6,048	663,315	メディア・娯楽
VEONEER INC	2,214	7,261	796,348	自動車・自動車部品
AEROVIRONMENT INC	3,359	25,783	2,827,723	資本財
AMAZON.COM INC	211	35,884	3,935,486	小売
ANSYS INC	413	6,690	733,721	ソフトウェア・サービス
APPLE INC	664	10,413	1,142,063	テクノロジー・ハードウェアおよび機器
BAIDU INC - SPON ADR	2,612	44,773	4,910,323	メディア・娯楽
ELBIT SYSTEMS LTD	230	2,832	310,598	資本財
ALPHABET INC-CL C	283	31,144	3,415,612	メディア・娯楽
JD.COM INC-ADR	3,117	7,250	795,135	小売
KRATOS DEFENSE & SECURITY	4,629	6,772	742,774	資本財
NETFLIX INC	273	9,287	1,018,572	メディア・娯楽
NVIDIA CORP	2,458	38,578	4,230,877	半導体・半導体製造装置
NXP SEMICONDUCTORS NV	1,005	8,123	890,870	半導体・半導体製造装置
PACCAR INC	1,169	7,367	807,975	資本財
SPLUNK INC	965	11,657	1,278,432	ソフトウェア・サービス
TESLA INC	1,464	44,260	4,854,019	自動車・自動車部品
TRIMBLE INC	6,306	23,074	2,530,628	テクノロジー・ハードウェアおよび機器
VERISK ANALYTICS INC	464	5,375	589,560	商業・専門サービス
XILINX INC	1,922	17,976	1,971,473	半導体・半導体製造装置
小 計	株 数 ・ 金 額 銘柄 数 < 比 率 >	54,434 30	472,759 -	51,847,531 <84.9%>
(ユーロ…ドイツ)		千ユーロ		
DAIMLER AG	1,153	5,867	731,926	自動車・自動車部品
VOLKSWAGEN AG-PFD	501	7,308	911,715	自動車・自動車部品
ユ ー ロ 計	株 数 ・ 金 額 銘柄 数 < 比 率 >	1,654 2	13,176 -	1,643,642 <2.7%>
(香港)		千香港ドル		
BAIC MOTOR CORP LTD-H	145,734	71,118	994,237	自動車・自動車部品
MEITUAN DIANPING-CLASS B	18,739	85,356	1,193,278	小売
TENCENT HOLDINGS LTD	4,423	149,070	2,084,002	メディア・娯楽
小 計	株 数 ・ 金 額 銘柄 数 < 比 率 >	168,897 3	305,544 -	4,271,518 <7.0%>
合 計	株 数 ・ 金 額 銘柄 数 < 比 率 >	224,986 35	- -	57,762,693 <94.6%>

(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

(2019年1月21日現在)

項 目	当 期 末	
	評 価 額	比 率
	千円	%
株式	60,979,059	99.7
コール・ローン等、その他	204,970	0.3
投資信託財産総額	61,184,029	100.0

(注) 比率は、投資信託財産総額に対する割合です。

(注) 当期末における外貨建純資産(57,697,333千円)の投資信託財産総額(61,184,029千円)に対する比率は94.3%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。1アメリカドル=109.67円、1ユーロ=124.74円、1香港ドル=13.98円。

○資産、負債、元本及び基準価額の状況 (2019年1月21日現在)

項 目	当 期 末
	円
(A) 資産	61,326,132,351
コール・ローン等	185,983,453
株式(評価額)	60,979,059,017
未収入金	142,717,547
未収配当金	18,372,334
(B) 負債	255,605,528
未払金	255,605,311
未払利息	217
(C) 純資産総額(A-B)	61,070,526,823
元本	72,744,659,791
次期繰越損益金	△11,674,132,968
(D) 受益権総口数	72,744,659,791口
1万口当たり基準価額(C/D)	8,395円

(注) 当ファンドの設定時元本額は97,500,000円、期中追加設定元本額は72,853,499,135円、期中一部解約元本額は206,339,344円です。

(注) 2019年1月21日現在の元本の内訳は以下の通りです。

・グローバル・モビリティ・サービス株式ファンド(1年決算型) 72,744,659,791円

(注) 1口当たり純資産額は0.8395円です。

(注) 2019年1月21日現在、純資産総額は元本額を下回っており、その差額は11,674,132,968円です。

○損益の状況 (2018年1月31日～2019年1月21日)

項 目	当 期
	円
(A) 配当等収益	281,997,407
受取配当金	282,035,152
受取利息	86
支払利息	△ 37,831
(B) 有価証券売買損益	△ 7,255,165,512
売買益	3,055,309,113
売買損	△10,310,474,625
(C) 保管費用等	△ 7,180,083
(D) 当期損益金(A+B+C)	△ 6,980,348,188
(E) 追加信託差損益金	△ 4,737,714,427
(F) 解約差損益金	43,929,647
(G) 計(D+E+F)	△11,674,132,968
次期繰越損益金(G)	△11,674,132,968

(注) 損益の状況の中で(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) 損益の状況の中で(E)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。

(注) 損益の状況の中で(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。

上記各資産の評価基準及び評価方法、また収益及び費用の計上区分等については、法律及び諸規則に基づき、一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して評価計上し処理しています。

○お知らせ

約款変更について

2018年1月31日から2019年1月21日までの期間に実施いたしました約款変更は以下の通りです。

- 当ファンドについて、運用指図権限の委託先である日興アセットマネジメント アメリカズ・インクがその所在地を変更したため、2019年1月1日付けにて信託約款に所要の変更を行ないました。(第16条)