

農林中金<パートナーズ>長期厳選投資 おおぶね (基準日:2020年7月31日) 販売用資料

設定日:2017年7月5日 償還日:無期限 決算日:6月20日(休業日の場合は翌営業日)

追加型投信/海外/株式

■ 基準価額・純資産総額の設定来推移



- ※1 分配金再投資ベースは分配金(課税前)を再投資したものとして計算しており、分配金があった場合は実際の基準価額とは異なります。
- また、実際のファンドにおいては、課税の条件によってお客様ごとに値は異なります。 ※2 上記のグラフは過去のものであり、将来の運用成果を保証するものではありません。

■ 設定来の運用実績

	基準価額 (分配金再投資)	
	(円)	騰落率(%)
当月末	13,792	-
過去1ヵ月	13,215	4.37
過去3ヵ月	12,627	9.23
過去6ヵ月	13,577	1.58
過去1年	12,798	7.76
過去3年	9,816	40.50
設定日来	10,000	37.92

- ※1 基準価額騰落率(分配金再投資)は、当ファンドの決算時に収益の分配金があった場合に、その分配金(課税前)を再投資した場合の騰落率です。また、実際のファンドにおいては、課税の条件によってお客様ごとに騰落率は異なります。
- ※2 基準価額騰落率は過去のものであり、将来の運用成果を保証するものではありません。

■ 基準価額と純資産総額

	当月末	前月末	前月末比
基準価額 (円)	13,555	12,988	+567
純資産総額 (百万円)	4,491	4,131	+360

※ 月中に分配があった場合の基準日の基準価額は、分配金込みです。

	基準価額 (円)	日付
設定来高値	14,017	2020年2月21日
設定来安値	9,504	2017年8月21日

- ※1 基準価額は信託報酬等控除後で算出されます。
- ※2 設定来高値及び設定来安値は分配落ち後の基準価額で、該当した日付が複数日 ある場合 には、その初日を表示しております。

■ 運用資産構成比率

ファンド		比率(%)
外[国株式	92.2
	現物	87.2
	先物	5.0
短期資産等		7.8
合計		100.0

- ※1 比率はベビーファンドの実質組入比率(純資産総額 比)です。
- ※2 短期資産等には、コール、CD、CP、現先、未収金、 未払金等が含まれます。

■ 分配実績

決算年月日	分配金 (課税前) (円)
2020/06/22	90
2019/06/20	70
2018/06/20	50
-	_
-	_
-	_
設定来合計	210

※ 1万口当たりの実績です。

■ 運用概況

当月末の基準価額は、13,555円(前月比+567円) となりました。

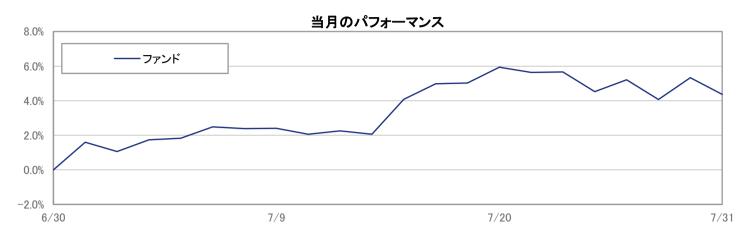
また、税引き前分配金を再投資した場合の月間騰落率は+4.37%となりました。



農林中金<パートナーズ>長期厳選投資 おおぶね (基準日:2020年7月31日) 販売用資料

追加型投信/海外/株式

■ 7月の市場動向と運用状況



※ 上記のグラフは過去のものであり、将来の運用成果を保証するものではありません。

<マザーファンドの運用状況>

■ 組入上位10銘柄

順位	銘柄名	業種	組入比率(%)
1	COLGATE-PALMOLIVE CO	生活必需品	7.5
2	THE WALT DISNEY CO.	コミュニケーション・サービス	7.2
3	BECTON DICKINSON & CO	ヘルスケア	6.3
4	VISA INC-CLASS A SHARES	情報技術	6.0
5	TEXAS INSTRUMENTS INC	情報技術	5.8
6	3M CO	資本財・サービス	5.7
7	CHURCH & DWIGHT CO INC	生活必需品	4.8
8	SHERWIN-WILLIAMS CO/THE	素材	4.6
9	MCCORMICK & COMPANY	生活必需品	4.4
10	NIKE INC -CL B	一般消費財・サービス	4.2

※ 比率は外国株式現物対比です。

組入銘柄総数: 27銘柄

■ 業種別組入比率

業種	ファンド(%)
資本財・サービス	24.5
生活必需品	20.9
ヘルスケア	19.1
情報技術	15.8
素材	8.3
コミュニケーション・サービス	7.2
一般消費財・サービス	4.2
合計	100.0

※ 比率は外国株式現物対比です。

農林中金全共連アセットマネジメント



農林中金<パートナーズ>長期厳選投資 おおぶね

追加型投信/海外/株式

販売用資料

※当ファンドの過去のマンスリーレポート・運用コメントについては、委託会社ホームページにてご確認いただけます。 (https://www.ja-asset.co.jp/fund/140829/index)

■運用コメント

レポート対象期間(6/29~7/30)の米国株式指数(米ドル建)は上昇しました。上旬は、6月の雇用統計で非農業部門新規雇用者数が市場予想を大幅に超過したことや、ISM非製造業景況指数も大きく改善する等、マクロ指標の好転が確認されたことから上昇しました。中旬は、抗COVID-19ワクチンの開発が順調に進展していることが報じられ、感染症流行抑制および経済活動正常化への期待が高まり、引き続き上昇となりました。下旬は、米中問題に関して、中国が四川省成都の米国領事館閉鎖を発表し、対立激化が懸念され下落した一方で、FRB議長の会見から金融緩和が長期化する見方が広がり上昇するなど、方向感の定まらない展開となりました。かかる環境下、当ファンドの円換算後リターンは+4.37%(為替要因▲2.87%、株価要因+7.24%)となりました。

本ファンドの助言者である農林中金バリューインベストメンツNVICでは、投資先のモニタリングや新規投資候補先の調査のため、年間6回程度の現地訪問を行っており、毎年の訪問社数は70社程度にのぼります。今回は、2020年2月に実施した米国西海岸出張の中から、米国の大手トラックメーカーの一社であるPaccar(PCAR)についてNVICの3つの視点(産業の付加価値・競争優位性・長期潮流)からご紹介します。

【産業の付加価値】

出張メンバーと夜中にシアトル・タコマ国際空港に降り立ち、Uberを使って高速道路でホテルへ向かう道中、得体の知れない大きな物体が爆音を立てながら何台も横を通り過ぎて行きました。その正体は、日本とは比べ物にならない程の規模感を持った大型トラックであり、多くがコンテナ、タンク、自動車、建材等様々な物を積載したトレーラーを牽引していました。





(出所: Paccar)

そう、アメリカではこのトレーラー方式の大型トラックが物流の要であり、実に米国の貨物輸送の71%(重量ベース)をトラックが占めている という調査もあります。

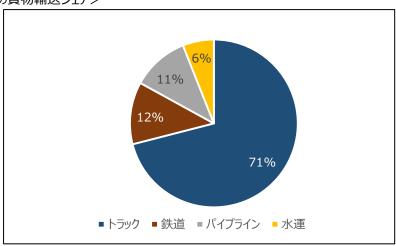


製売用資料

追加型投信/海外/株式

※当ファンドの過去のマンスリーレポート・運用コメントについては、委託会社ホームページにてご確認いただけます。 https://www.ja-asset.co.jp/fund/140829/index

<米国の貨物輸送シェア>



(出所: American Trucking Associations、Paccar)

トラック輸送は米国経済の血液であり、Paccarのようなトラック完成車メーカー、トラック運送会社とそこに勤める350万人以上の運転手(トラッカー)達により成り立っています。彼等無くしてはスターバックスでコーヒーも飲めませんし、ウオールマートもスッカラカンの状態となるでしょう。又、ネット注文翌日に商品が届くアマゾン・プライムなんて言う消費者フレンドリーなサービスも実現するはずありません。私達はスマホ・タブレットの画面上のボタンを押せば、商品が当たり前の様に自宅に届くことに慣れてしまいましたが、behind the scenes(舞台裏)では「トラック輸送」という変わらないアナログな仕事が存在しているのです。

トラック輸送は米国経済活動において欠かせない輸送手段であり、Paccarは全米にディーラー網を築き上げトラック運送会社にとって必須となる事業資産(トラック)を供給しています。これだけでも、重要な役割を果たしているように見えますが、Paccarの場合は更に競合他社にはないユニークな課題解決も行っています。

<Paccarのディーラー網>



(出所: Paccar)

一言でいうなら、Paccarの「Kenworth」と「Peterbilt」という2つのトラックが、最終顧客であるトラッカー達に対して提供している価値は、トラックという輸送手段であるとともに、「第二の家」という空間なのです。



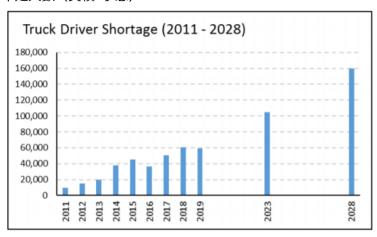
販売用資料

追加型投信/海外/株式

※当ファンドの過去のマンスリーレポート・運用コメントについては、委託会社ホームページにてご確認いただけます。 (https://www.ja-asset.co.jp/fund/140829/index)

どういうことでしょうか?実はトラッカーの仕事は想像以上にキツイものです。特に国土の広い米国において長距離トラックの運転手をすることがいかに過酷であるかは想像に難くありません。座りっ放しの仕事で、家を一週間離れることも日常茶飯事です。長時間労働から事故率も高くなっています。結果的に米国のトラック業界は慢性的に人手不足の状況に陥っており(現時点の不足人数6万人)、その状況は今後もよりひどくなることが予想されています。

<トラッカーの不足人数(実績・予想)>



(出所: American Trucking Associations)

そんな中、運送会社にとって従業員であるトラッカーをひきつけ、離職させないことは経営上の最重要課題の一つです。Kenworthと Peterbiltのトラックは、そのような運送会社の経営課題を解決する武器として機能しています。西海岸から東海岸まで、時に一週間で数千キロを走る米国トラッカーにとって、トラックは「第二の家」であり、耐久性や操作性といった車としての機能だけでなく、居住空間の快適さや見た目の「Coolさ」が必要なのです。加えて、トラッカーの「趣味」にしたがってパーツの組み合わせを可能にする「カスタマイザーション」が重要です。トラッカー達は運転しながらも、自分のお気に入りの空間で過ごしたいはずですよね。

PeterbiltやKenworthはトラッカー達の心を掴むようなデザイン、内装に徹底的にこだわることに加え、彼等の細かな要求に応える為の多様なカスタマイズ・オプションを提供することで、高いブランド・ロイヤリティを得てきました。まさに「トラック界のハーレー・ダビッドソン」と言えるかもしれません。

<内装例>









SLEEP IN STYLE
The Model 667 Heritage is
equipped with a sleeper that
features wood trim on storage
compartments and cabinets.
The unique interior is
rounded out with a two-tone
sleeper back wall embroidered
with the Heritage logo.



(出所: Paccar)



AX26713.54*1

追加型投信/海外/株式

※当ファンドの過去のマンスリーレポート・運用コメントについては、委託会社ホームページにてご確認いただけます。 (https://www.ja-asset.co.jp/fund/140829/index)

高級車・高級ホテルの様な凝った内装ですね、、、、内部は広く、背の高い人でも直立に立つことが出来る程、天井は高いです。テレビや冷蔵庫も付いており、リラックス出来る空間に仕上がっています。こんな環境だったら、長距離運転も頑張れるかもしれませんね?

<外装例>



(出所: Paccar)

デザインや色合いがスポーツカーみたいで華がありますね。日本のトラックにはない大きなボンネットが特徴的です。これらが広大なフリーウエイを我が物顔で日々疾走して、アメリカ経済を根幹から支えているわけです。こんなクールな乗り物を操っているトラッカーは、カッコイイですよね? 雄大なアメリカの砂漠地帯を走り抜ける姿は、西部劇に登場するカウボーイを彷彿とさせます。



(出所: Paccar)

Paccarは米国の経済活動に欠かせないトラックに、単純にモノを運ぶ機器としてだけではなく、「居住性」・「デザイン性」・「カスタマイゼーション」というアングルを追加し、1週間に数千キロ走らなければならないトラッカー達の課題を見事に解決しているのです。このことは、次に述べる持続的な競争優位性にも繋がります。

【競争優位性】

米国の商用トラック市場はDaimler、Paccar、Volvo、Navistarの大手4社で寡占されており、これらの会社で約9割のシェアを占めま



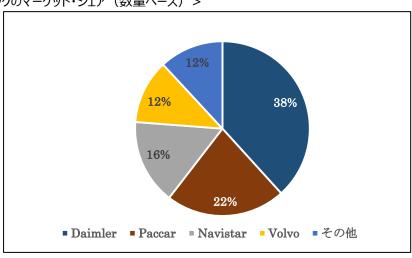
販売用資料

追加型投信/海外/株式

※当ファンドの過去のマンスリーレポート・運用コメントについては、委託会社ホームページにてご確認いただけます。(https://www.ja-asset.co.jp/fund/140829/index)

す。メーカーが保有するブランド・車種もさほど多くありません。

<米国商用トラックのマーケット・シェア(数量ベース)>



(出所: Crain's Chicago Business)

様々な企業(GM、フォード、クライスラー、トヨタ、ホンダ、日産、VW、BMW、現代等)、ブランド(大衆車ブランド、高級車ブランド)、車種(セダン、クーペ、バン、SUV、ピックアップトラック等)がひしめく乗用車とは、構造や競合環境が大きく異なる市場です。

そんな中、Paccarの競争優位性は何でしょうか?Paccarはトラックの輸送手段としての品質(燃費・積載効率・耐久性等)にも優位性があると説明しますが、会社はエンジンの内製化は行っているものの、多くの部品はTier-1サプライヤーから調達(サプライヤーの多くは競合他社にも部品を納入)しています。所謂、完成車の組み立て屋(アセンブラー)です。乗用車部門も合わせると、莫大な研究開発コストをかけているDaimlerのような巨大グローバルメーカーのトラックと比較して、基本性能が著しく優れているとは思えません。現地でのミーティングでは、IR(投資家向け説明)担当の方が、モノづくりにおける優位性をさかんに仰ってましたが・・・

しかしながら、Paccarのトラックは同クラスの他社トラックより車両価格が10~15%高く設定されています。このプレミアム価格の源泉は、 先の「産業の付加価値」でも述べたことですが、トラックに「第二の家」としての意味を持たせたことだと私たちは見ています。即ち、Paccarはトラックとしての基本性能に関しては競合他社並みに保ちつつ、最終利用者であるトラッカーの「第二の家」としての居住性・デザイン性・カスタマイゼーションという観点で圧倒的差別化に成功したのです。

この戦い方は、他の財・サービスでも頻繁にみられます。代表的な成功例がアップル社の「iPhone」です。機能としてのiPhoneは別に他のスマホと大きく異なるわけではありませんが、機種価格において大きな差が存在します。

どうしてiPhoneユーザーは、単なる携帯電話に他のスマホよりも高い価格を支払ってしまうのでしょうか?勿論、機種そのもの、及びアプリの充実などの機能性において優れている部分もあるのでしょうが、それ以上にiPhoneのデザインが持っている「かっこよさ」「シンプルさ」という意味性がなせる業なのだと考えています。

その点、日本のメーカーはやたらと「機能性」にこだわり、とにかく高い機能を開発して備えることに重点をおく傾向があることは、自動車、家電その他の財をみれば明らかです。しかし「機能性」という「戦いの軸」は具体的かつ、わかりやすいが故に、競合他社の追随や新規参入を許してしまうので、そこだけにこだわる限り、果てしない競争の渦に巻き込まれてしまうのです。持続的に競争優位性を築くためには、「機能性」と「意味性」を組み合わせることで顧客に訴求することが必要になってくるのです。

トラッカーにとって、トラックの機能そのものは重要ではあるものの、その機能を備えていなければマイナスの価値評価をもたらす衛生要因にす



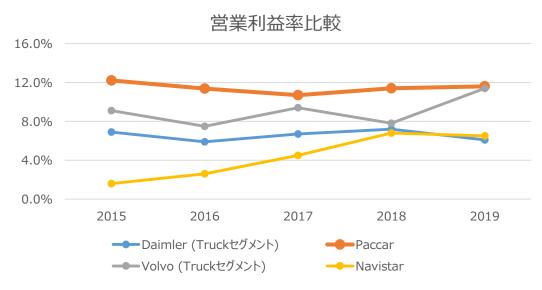
林中金<パートナーズ>長期厳選投資

販売用資料

追加型投信/海外/株式

※当ファンドの過去のマンスリーレポート・運用コメントについては、委託会社ホームページにてご確認いただけます。 (https://www.ja-asset.co.jp/fund/140829/index)

ぎません。より積極的にトラッカーに働きかける、訴求するには、なんらかの「動機付け要因」が必要です。その動機付け要因の一つが、トラッカ ーにとっての「第二の家」という意味性であり、Paccarはまさに「競争の軸」を財の機能性から意味性にずらすことに成功したのです。その結 果、Paccarの営業利益率は他社と比べて高水準にあります。



(注)Paccarの2016年の営業利益率は一過性費用を調整した数値

(出所: Bloomberg、NVIC調べ)

余談ですが、米国ではKenworthやPeterbiltのトラック玩具や模型が数多く存在しており、トラッカーだけではなく、子供やマニアにも憧れ の存在となっていることが伺えます。アメリカのトラックへの拘りや憧れは、もはや文化とも言えます。ちなみに映画「トランスフォーマー」で、主人 公のロボットはPeterbiltのトラックです。

一方、この「アメリカンさ」或いは「アメリカ特有の要因」に基づいたPaccarの競争優位性が他国で通用するとは限りません。例えば、欧州の トラックは米国よりも移動距離が短い為か、内装やカスタマイズへの拘りがあまりありません。結果的に「輸送手段としてのトラック」という視点 (機能性)でより評価されています。現にPaccarは欧州では、PeterbiltやKenworthではなく1990年代に買収したDAFという異なるブラ ンドで事業展開をしています。

中国では長距離走行はするものの、そもそもモータリゼーションの歴史も浅く、Paccarのような特別なトラックが求められる土壌ではありませ ん。又、数量ベースで見た時、世界シェア上位には中国企業(FAW、Dongfeng等)が幾つも入っており魅力的な市場に見えるものの、 地場メーカーも乱立しており供給過多の状況(儲からない市場)です。インドも市場としては大きいものの、走っているトラックの多くはシート と荷台だけのもので、キャビンすらないようです。単に走れば良いのです・・・。

将来的に中国人・インド人のトラッカー達がKenworthやPeterbiltの様な「アメリカンな」トラックを熱望するでしょうか?ハーレー・ダビッドソ ンが最も絵になるのはアメリカである様に、Paccarのトラックが中国とインドの道路を疾走している姿はなかなかイメージできません。アメリカのト ラック文化が他国で根付く可能性は低そうです。

現時点では、Paccarの競争優位性はホームマーケットである米国においてのみ成立するもの、という仮説をNVICは持っています。「アメリカ ン」が受け容れられるかどうかは個別に判断する必要があり、無条件に世界中にその概念を輸出できると考えるのは早計でしょう。



販売用資料

追加型投信/海外/株式

※当ファンドの過去のマンスリーレポート・運用コメントについては、委託会社ホームページにてご確認いただけます。(https://www.ja-asset.co.jp/fund/140829/index)

【長期潮流】

広大なアメリカにおいて、先ず大規模輸送手段として発達したのが鉄道でした。その後、戦後のモータリゼーションやハイウェイシステムが出来上がるにつれ、トラック輸送が増えていった経緯があります。トラックは鉄道のシェアを奪い続けて来たのか?ということですが、そんなことはありません。そもそも運ぶ物によって、その優位性が変わります。例えば、石炭等の重く、体積が大きく、時間の経過と共に品質が大きく劣化しない物を運ぶのであれば、鉄道の方が遥かに経済的でしょう。逆に、生鮮食品等ではトラック輸送が欠かせません。鉄道とトラックは共存するべき輸送手段であり、現に鉄道は依然大きな産業であり続けています。

興味深いことにアメリカ輸送業のトレンドは「ジャスト・イン・タイム」であり、製造業、小売業、e-commerce 等で、タイムセンシティブな荷物は増えてきています。そんな中、小回りが利き、積み下ろしも早いトラックは鉄道と比較して、極めて効率の良い輸送手段となっていることがPaccarとの面談を通じて分かりました。いずれにしても、鉄道を置き換えるような話ではありませんが、米国ロジスティクスにおいてトラックが果たす役割が当面変わることはなさそうです。従って、アメリカの経済成長と共にその輸送量も増加(結果的にトラック需要も増加)していくものと考えられます。

しかしながら、明るい話ばかりではありません。乗用車と比べて遅れてではありますが、トラックにも脱内燃機関化(EV化)の波が襲って来ており、中長期的には電気自動車関連の研究開発コストの増加から利益率が圧迫されることが予想されます。テスラやニコラ等の新規参入者によって競合環境が悪化する(寡占化が崩される)可能性もあります。更に、トラックの自動運転化の研究も進んでおり、実現(50年後?何時になるかは全く分かりません)すれば、Paccarが競争優位性を有する外装・内装はそもそも関係なくなります。トラッカー自体が必要なくなる訳ですから。

Paccarは将来に備え、これらの研究開発に既に取り組んでいますが、変化している長期潮流に上手く乗れるかどうかは分かりません。



【最後に】

NVICの三つの視点でPaccarの現時点での見方を要約すると、

- ・最終顧客であるトラッカーに対して、輸送機器としての機能性は言うまでもなく、『第二の家』としての『意味性』という付加価値を提供することで、米国では相対的な競争優位性を確立している。
- ・ただし、この『意味性』という競争優位性はアメリカのトラッカーに対する訴求力は強いものの、グローバルに通用するのかどうかについては疑問視せざるをえない。また、鉄道等の他輸送手段と比較して、トラックの重要性・位置付けは今後も揺るぎなさそうである一方、長期的には脱内燃機化等の流れや自動運転等の技術革新で不透明感が漂う。
- 最終ページの「主なリスクと費用」および「留意事項」を必ずお読み下さい。

農林中金全共連アセットマネジメント



農林中金<パートナーズ>長期厳選投資 おおぶね

追加型投信/海外/株式

販売用資料

※当ファンドの過去のマンスリーレポート・運用コメントについては、委託会社ホームページにてご確認いただけます。 (https://www.ja-asset.co.jp/fund/140829/index)

という内容になります。

しかし、我々の分析作業はまだ初期段階であり、この仮説は正しいのか?実際今後Paccarがどのような会社になっていくのか?競合他社はどのように考えているのか?他企業・業界の分析に役立つ視点は何か?今後とも、他社も含めて訪問、分析する中で、調査・モニタリングを継続したいと考えています。

NVICでは、皆様に「オーナー」になって頂きたい投資候補企業を常に探し、調査しています。今回は、その調査の過程の一端を感じて頂けたなら幸いです。





※上記のコメントは7月末時点のものです。また、将来の市況環境の変動、正確性等を保証するものではありません。



販売用資料

追加型投信/海外/株式

商品の特色

- 圧倒的な競争力を有する企業への長期厳選投資により投資信託財産の中長期的成長を目指すアクティブファンドです。
- 米国の上場株式を主要投資対象とします。
- 徹底した深い海外企業調査を通じて、①付加価値の高い産業、②圧倒的な競争優位性、③長期的な潮流の3つの基準を満たす「構造的に強靭な 企業®」に長期厳選投資を行います。
- 組入外貨建資産については、原則として為替変動リスクを回避するための為替ヘッジは行いません。
- 農林中金バリューインベストメンツ株式会社(NVIC)より投資助言を受け、ポートフォリオを構築します。
- 当ファンドは、ファミリーファンド方式で運用を行います。

■ お申込みメモ

購入単位	<通常の申込> 販売会社が定める単位
期八 <u>丰</u> 世	<確定拠出年金制度に基づく申込> 1円以上1円単位
購入価額	購入申込受付日の翌営業日の基準価額とします。
購入代金	販売会社の指定する日までにお支払いください。
換金単位	1口単位
換金価額	換金申込受付日の翌営業日の基準価額とします。
換金代金	原則として換金申込受付日から起算して5営業日目から支払いを行います。
申込締切時間	原則として午後3時までとなります。(ただし、受付時間は販売会社により異なる場合もありますので、詳細につきまして は販売会社までお問い合わせください。)
申込受付不可日	ニューヨーク証券取引所の休場日またはニューヨークの銀行の休業日には、購入・換金の申込受付を行いません。(詳しくは、販売会社または委託会社にお問い合わせください。)
換金制限	信託財産の資産管理を円滑に行うために大口の換金には制限を設ける場合があります。
購入・換金申込受付の	 金融商品取引所等における取引の停止等により購入・換金の申込受付が中止または取消しとなることがあります。
中止及び取消し	並版同曲取引が寺における取引の停止寺により購入・疾並の中心支付が中止よたは取消しとなることがありより。
信託期間	無期限(設定日:2017年7月5日)
繰上償還	受益権の総口数が5億口を下回った場合などには、繰上償還となる場合があります。
決算日	毎年6月20日(休業日の場合は翌営業日)
収益分配	毎年6月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、税引き後、無手数料で再投資が可能です。
信託金の限度額	1兆円を限度とします。
公告	委託会社が投資者(受益者)に対してする公告は、日本経済新聞に掲載します。
運用報告書	毎年6月の決算時及び償還後に交付運用報告書を作成し、販売会社より知れている投資者(受益者)に対して交付します。
	課税上は株式投資信託として取り扱われます。
課税関係	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。
	配当控除、益金不算入制度の適用はありません。なお、税制が改正された場合等には変更される場合があります。

※ご購入の際は、必ず「投資信託説明書(交付目論見書)」をご覧ください。

金融商品取引所や外国金融商品市場における取引の停止、その他やむを得ない事情があるときには、ご購入申込みもしくはご換金申込みの受付けを中止すること、およびすでに受け付けたご購入申込みもしくはご換金申込みを取り消す場合があります。

■ 委託会社、その他の関係法人

■委託会社 : 農林中金全共連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372号

一般社団法人 投資信託協会会員/一般社団法人 日本投資顧問業協会会員) 信託財産の運用指図、目論見書および運用報告書の作成等を行います。

■受託会社 : 農中信託銀行株式会社

追加信託に係る振替機関への通知等、信託財産の保管・管理・計算等を行います。

■販売会社 : 以下をご覧ください。

ファンドの募集の取扱い・販売、目論見書・運用報告書の交付、一部解約の請求の受付、収益分配金、償還金および一部解約金の

支払い等を行います。

販売会社等につきましては、以下の照会先までお問い合わせください。

■農林中金全共連アセットマネジメント株式会社

ホームページ : https://www.ja-asset.co.jp/

フリーダイヤル : 0120-439-244(受付時間:営業日の午前9時~午後5時)

お申込、投資信託説明書(交付目論見書)のご提供は



販売用資料

追加型投信/海外/株式

主なリスクと費用

下記の事項は、この投資信託(以下、「当ファンド」という。)をお申込みされる投資家の皆様にあらかじめ、ご確認いただきたい重要な 事項としてお知らせするものです。

お申し込みの際には、下記の事項および投資信託説明書(交付目論見書)の内容をよくお読みください。

■ 当ファンドに係るリスクについて

当ファンドは、マザーファンドへの投資を通じて実質的に株式など値動きのある証券(外貨建証券は為替変動リスクもあります。)を投資対象としているため、基準価額は変動します。したがって、投資者(受益者)の皆様の投資元金は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、投資元金を割り込むことがあります。

ファンドの運用による損益は、すべて投資者(受益者)の皆様に帰属します。

投資信託は、預貯金と異なります。

当ファンドの基準価額の変動要因としては、主に「株価変動リスク」「為替変動リスク」などがあります。

※詳しくは投資信託説明書(交付目論見書)の「投資リスク」をご覧ください。

■ 当ファンドの費用

投資者が直接的に負担する費用		
	<通常の申込>	
	購入申込受付日の翌営業日の基準価額に、販売会社が個別に定める手数料率を乗じた額です。	
購入時手数料	ご購入時の手数料率の上限は2.2%(税抜2.0%)です。	
	<確定拠出年金制度に基づく申込>	
	無手数料	
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)	毎日、純資産総額に年0.99%(税抜0.9%)を乗じた額を計上します。毎計算期間の最初の6ヵ月終了日及び	
连州自华复州(旧礼报酬)	毎計算期間末または信託終了のとき信託財産中から支払われます。	
	監査費用は、毎日、純資産総額に年0.0033%(税抜0.003%)を乗じた額を計上します。	
その他の費用・手数料	毎計算期間末または信託終了のとき信託財産中から支払われます。	
	有価証券売買時の売買委託手数料、先物取引・オプション取引等に要する費用、資産を外国で保管する場	
	合の費用等は、その都度信託財産中から支払われます。	
	※運用状況により変動するため、事前に料率、上限額等を表示することができません。	

- ※ファンドの費用の合計額は、投資者の皆様がファンドを保有する期間等に応じて異なりますので、表示することができません。
- ※ご購入の際は、必ず「投資信託説明書(交付目論見書)」をご覧ください。

留意事項

- 当資料は、農林中金全共連アセットマネジメント株式会社(以下、「当社」といいます。)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。
- 当資料は当社が信頼できると判断したデータ等により作成しましたが、その正確性、完全性等を保証するものではなく、また事前の 通知なしに内容を変更する場合があります。市場環境等の見通しにつきましても、その確実性を保証するものではございません。ま た、将来の運用成果を保証するものでもありません。
- 当ファンドは、株式などの値動きの生じる証券(外貨建資産には為替リスクもあります。)に投資しますので、基準価額は日々変動します。したがって、元金および収益分配が保証されるものではなく、投資元本を割り込むことがあります。また、運用の成果は運用の実績により変動します。投資した資産の価値の減少を含むリスクは、投資信託をご購入のお客様に負っていただくことになります。
- 投資信託は預貯金や保険商品とは異なり、預金(貯金)保険機構、保険契約者保護機構の保護対象ではありません。投資信託のお申込みに関しては、クーリングオフの適用はありません。
- ご購入の際は、販売会社より投資信託説明書(交付目論見書)をお渡ししますので、必ずお受取りいただき、詳細をご確認のうえ、 ご自身でご判断いただきますようお願いいたします。