

米国インフラ・ビルダー株式ファンド(為替ヘッジあり／為替ヘッジなし) 米国州政府もインフラ投資に向けて動き出す

2017年3月1日

インフラ(社会基盤)投資に向けて米国州政府も動き始めました。州政府は全米知事協会を通じてトランプ政権が掲げるインフラ投資政策の対象となるプロジェクト案を提出しました。さらに、州独自の動きとして、ガソリン税の引き上げによる財源確保から道路整備を推進しようとする州政府が増えています。

全米知事協会がインフラ投資プロジェクト案を提出

トランプ政権の発足によって、米国の州政府もインフラ投資に向けて本格的に動き始めました。2月8日(現地)、全米知事協会(NGA)はトランプ大統領のインフラ投資政策に盛り込む優先プロジェクトとして428の事業リストを提出しました。昨年12月にNGAが各州に対して3～5プロジェクト案の提出を要請していましたが、実際の数字はこれを大きく上回りました。その中から、オクラホマ州とサウスカロライナ州のインフラ投資プロジェクト案をご紹介します。

オクラホマ州は約13億米ドル規模のプロジェクト

米国の中南部に位置し、米国先住民族の歴史を残すオクラホマ州。日本のおよそ2分の1である約18万平方キロメートルの面積に、約390万人の人口を抱えています。アメリカン航空が整備基地を有するなど航空機関連が主要産業の一角を占めているほか、石油・天然ガスの生産も盛んです。同州のメアリー知事は連邦政府に対して道路関連4つを含む7プロジェクト、金額にして約13億米ドルのインフラ投資案を要望しました。道路関連の4プロジェクトには州際高速道路35号線、40号線、44号線などの補修工事も含まれています。アメリカ土木学会によると、オクラホマ州は上下水道の改修にも多額の投資が必要とされています。

オクラホマ州の州旗



サウスカロライナ州は約50億米ドル規模のプロジェクト

サウスカロライナ州は1776年にイギリスからの独立宣言を行った13植民地の一つです。人口は約470万人。州政府は外国企業の誘致に積極的で、また、たばこの生産地として有名です。同州のマックマスター知事は約50億米ドル規模のインフラ投資プロジェクト案を要望しました。このうち約40億米ドルが州際高速道路や優先道路の補修、渋滞解消に充てられるとしています。北米における主要港であるチャールストン港の拡張に約1.8億米ドルを投じる計画は、同州の経済力を底上げする点でプロジェクトの目玉とされています。

サウスカロライナ州の州旗



当資料のお取り扱いにおけるご注意

■当資料は、ファンドの状況や関連する情報等をお知らせするために大和投資信託により作成されたものです。■当ファンドのお申込みにあたっては、販売会社よりお渡しする「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。■投資信託は、値動きのある有価証券等に投資しますので、基準価額は大きく変動します。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ありません。信託財産に生じた利益および損失は、すべて投資者に帰属します。投資信託は預貯金とは異なります。■投資信託は、預金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。証券会社以外でご購入いただいた投資信託は、投資者保護基金の対象ではありません。■当資料は、信頼できると考えられる情報源から作成していますが、その正確性・完全性を保証するものではありません。運用実績などの記載内容は過去の実績であり、将来の成果を示唆・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ので、投資者のみなさまの実質的な投資成果を示すものではありません。■当資料の中で記載されている内容、数値、図表、意見等は資料作成時点のものであり、今後予告なく変更されることがあります。■分配金は、収益配分方針に基づいて委託会社が決定します。あらかじめ一定の額の分配をお約束するものではありません。分配金が支払われない場合もあります。

販売会社等についてのお問い合わせ⇒ 大和投資信託 フリーダイヤル0120-106212(営業日の9:00～17:00) HP <http://www.daiwa-am.co.jp/>

州政府はガソリン税増税を財源に独自の道路整備に動き始めた

州政府は、こうしたインフラ投資の要望を連邦政府に出す一方で、特に道路や橋などの整備などに関して財源確保の動きを強めています。財源確保の手段として最近増えているのが、ガソリン税の引き上げです。米国ではガソリン税が州によって異なります(連邦税としてのガソリン税は1993年以来据え置かれています)。米国税金財団によると、ガソリン税が最も高い州はペンシルベニア州の約58セント／ガロン(2017年1月時点、1ガロン≒3.8リットル)で、最も安い州はアラスカ州の同12セントです(ちなみに、日本のガソリン税は1ガロン換算ベースで約1ドル82セントです)。例えば、テネシー州は、約30年間据え置きされていたガソリン税を引き上げる計画を2017年1月に打ち出しました。同州では、今後10～12年にわたって道路や橋の補修に100億米ドル以上の資金が必要とされています。

確かに、ガソリン税の引き上げは、利用者の負担増につながります。一方で、米国の道路行政において州政府が果たす役割は大きく、州政府が整備・管理を担う老朽化した道路や橋など公共交通インフラの補修、改修は待ったなしの状況です。こうした差し迫った現状に加えて、引き上げられるとは言え、ガソリン税の水準自体は依然として低く、利用者がその負担を負うとする「受益者負担の原則」の点からも消費者の理解を得やすいのではないかと考えます。各州におけるインフラ投資は、ガソリン税の引き上げによって推進されていくことが期待されます。

以上

米国インフラ・ビルダー株式ファンド(為替ヘッジあり／為替ヘッジなし)

お申し込みの際は、必ず「投資信託説明書（交付目論見書）」をご覧ください。

ファンドの目的・特色

ファンドの目的

米国のインフラ構築に関わる企業の株式に投資し、値上がり益を追求することにより、信託財産の成長をめざします。

ファンドの特色

- 米国におけるインフラ設備の建設、改修またはメンテナンス、建設資材の生産または輸送などに直接関わる企業の株式に投資します。
※株式にはDR（預託証券）を含みます。
- 「為替ヘッジあり」と「為替ヘッジなし」の2つのファンドがあります。

為替ヘッジあり

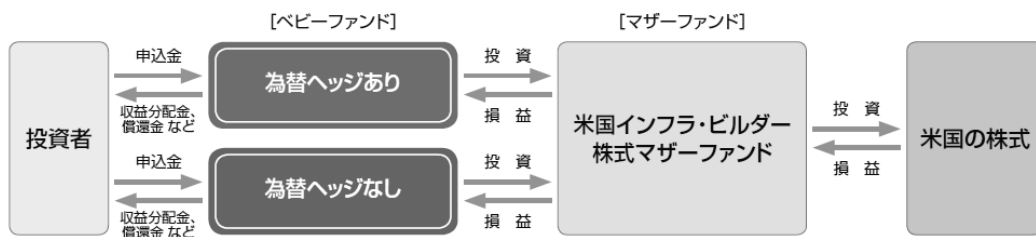
- 為替変動リスクを低減するため、為替ヘッジを行いません。
※ただし、為替変動リスクを完全に排除できるものではありません。
※為替ヘッジを行なう際、日本円の金利が組入資産の通貨の金利より低いときには、金利差相当分がコストとなり、需給要因等によっては、さらにコストが拡大することもあります。

為替ヘッジなし

- 為替変動リスクを回避するための為替ヘッジは原則として行いません。
※基準価額は、為替変動の影響を直接受けます。

販売会社によっては「為替ヘッジあり」または「為替ヘッジなし」のどちらか一方のみのお取扱いとなる場合があります。
くわしくは販売会社にお問合わせ下さい。

- 当ファンドは、ファミリーファンド方式で運用を行いません。
ファミリーファンド方式とは、投資者のみなさまからお預かりした資金をまとめてベビーファンド（当ファンド）とし、その資金を主としてマザーファンドの受益証券に投資して、実質的な運用をマザーファンドで行なう仕組みです。



- ◆ 各ファンドの略称としてそれぞれ次を用いることがあります。
米国インフラ・ビルダー株式ファンド（為替ヘッジあり）：為替ヘッジあり
米国インフラ・ビルダー株式ファンド（為替ヘッジなし）：為替ヘッジなし
- ◆ 各ファンドの総称を「米国インフラ・ビルダー株式ファンド」とします。

※くわしくは「投資信託説明書（交付目論見書）」の「ファンドの目的・特色」をご覧ください。

投資リスク

- 当ファンドは、値動きのある有価証券等に投資しますので、基準価額は変動します。したがって、投資元本が保証されているものではなく、これを割込むことがあります。信託財産に生じた利益および損失は、すべて投資者に帰属します。投資信託は預貯金とは異なります。基準価額の主な変動要因は、以下のとおりです。

「株価の変動（価格変動リスク、信用リスク）」、「特定の業種への集中投資リスク」、「中小型株式への投資リスク」、「為替変動リスク」、「カントリー・リスク」、「その他（解約申込みに伴うリスク等）」

※「為替ヘッジあり」は、為替ヘッジを行いますが、影響をすべて排除できるわけではありません。なお、為替ヘッジを行なう際、日本円の金利が組入資産の通貨の金利より低いときには、金利差相当分がコストとなり、需給要因等によっては、さらにコストが拡大することもあります。

※「為替ヘッジなし」は、為替ヘッジを行わないので、基準価額は、為替レートの変動の影響を直接受けます。

※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。

※くわしくは「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。

米国インフラ・ビルダー株式ファンド(為替ヘッジあり／為替ヘッジなし)

お申し込みの際は、必ず「投資信託説明書（交付目論見書）」をご覧ください。

ファンドの費用

投資者が直接的に負担する費用		
	料率等	費用の内容
購入時手数料	販売会社が別に定める率 <上限>3.24%(税抜3.0%)	購入時の商品説明または商品情報の提供、投資情報の提供、取引執行等の対価です。
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		
	料率等	費用の内容
運用管理費用 (信託報酬)	年率 1.5984% (税抜 1.48%)	運用管理費用の総額は、毎日、信託財産の純資産総額に対して左記の率を乗じて得た額とします。運用管理費用は、毎計算期末または信託終了のときに信託財産中から支弁します。
その他の費用・ 手数料	(注)	監査報酬、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を信託財産でご負担いただきます。

(注)「その他の費用・手数料」については、運用状況等により変動するため、事前に料率、上限額等を示すことができません。

※購入時手数料について、くわしくは販売会社にお問合わせください。

※手数料等の合計額については、保有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。

※くわしくは「投資信託説明書（交付目論見書）」の「手続・手数料等」をご覧ください。

設定・運用：

大和投資信託

Daiwa Asset Management

商号等

大和証券投資信託委託株式会社

金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第352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

米国インフラ・ビルダー株式ファンド（為替ヘッジあり） 取扱い販売会社

販売会社名（業態別、50音順） （金融商品取引業者名）		登録番号	加入協会			
			日本証券業協会	一般社団法人 金融先物 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 第二種金融商 品取引業協会
岩井コスモ証券株式会社	金融商品取引業者	近畿財務局長(金商)第15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	○	○		○
寿証券株式会社	金融商品取引業者	東海財務局長(金商)第7号	○			
静岡東海証券株式会社	金融商品取引業者	東海財務局長(金商)第8号	○			
大和証券株式会社	金融商品取引業者	関東財務局長(金商)第108号	○	○	○	○
高木証券株式会社	金融商品取引業者	近畿財務局長(金商)第20号	○			
八十二証券株式会社	金融商品取引業者	関東財務局長(金商)第21号	○		○	
マネックス証券株式会社	金融商品取引業者	関東財務局長(金商)第165号	○	○	○	
リテラ・クリア証券株式会社	金融商品取引業者	関東財務局長(金商)第199号	○			

米国インフラ・ビルダー株式ファンド（為替ヘッジなし） 取扱い販売会社

販売会社名（業態別、50音順） （金融商品取引業者名）		登録番号	加入協会			
			日本証券業協会	一般社団法人 金融先物 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 第二種金融商 品取引業協会
株式会社大光銀行	登録金融機関	関東財務局長(登金)第61号	○			
岩井コスモ証券株式会社	金融商品取引業者	近畿財務局長(金商)第15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	○	○		○
寿証券株式会社	金融商品取引業者	東海財務局長(金商)第7号	○			
静岡東海証券株式会社	金融商品取引業者	東海財務局長(金商)第8号	○			
大和証券株式会社	金融商品取引業者	関東財務局長(金商)第108号	○	○	○	○
高木証券株式会社	金融商品取引業者	近畿財務局長(金商)第20号	○			
八十二証券株式会社	金融商品取引業者	関東財務局長(金商)第21号	○		○	
マネックス証券株式会社	金融商品取引業者	関東財務局長(金商)第165号	○	○	○	
リテラ・クリア証券株式会社	金融商品取引業者	関東財務局長(金商)第199号	○			

上記の販売会社については今後変更となる場合があります。また、新規のご購入の取り扱いを行っていない場合がありますので、各販売会社にご確認ください。