

第82回 資金管理業務諮問委員会

2018年9月21日

公益財団法人 自動車リサイクル促進センター

委員名簿

委員長	細田 衛士	慶應義塾大学経済学部教授
委員	井戸 淳理	公認会計士
委員	大石 美奈子	公益社団法人日本消費生活アドバイザー・ コンサルタント・相談員協会代表理事
委員	織 朱實	上智大学大学院地球環境学研究科教授
委員	鬼沢 良子	NPO法人持続可能な社会をつくる元気ネット事務局長
委員	酒井 伸一	京都大学環境安全保健機構附属環境科学センター長
委員	菅原 周一	文教大学大学院国際学研究科教授
委員	村上 進亮	東京大学大学院工学系研究科准教授
委員	山下 英俊	一橋大学大学院経済学研究科准教授

(五十音順、敬称略)

審議内容

1. 2018年度第1四半期の概況	《報告事項》 …… P3
2. 2018年度第1四半期の決算	《報告事項》 …… P5 (資料1をご参照)
3. 2018年度第1四半期の運用実績	《報告事項》 …… P12
4. 資金管理業務規程の変更	《諮問事項》 …… P15 (資料2、3をご参照)
5. 2018年度運用計画の変更	《諮問事項》 …… P17
6. 輸出取戻し手数料額の改定	《諮問事項》 …… P19
7. 特預金の発生要因の分析	《報告事項》 …… P21
8. 特預金の新たな活用についての検討	《諮問事項》 …… P27
9. ユーザー理解活動の取組	《報告事項》 …… 別冊

* 赤字は今回特にご審議いただきたい事項。

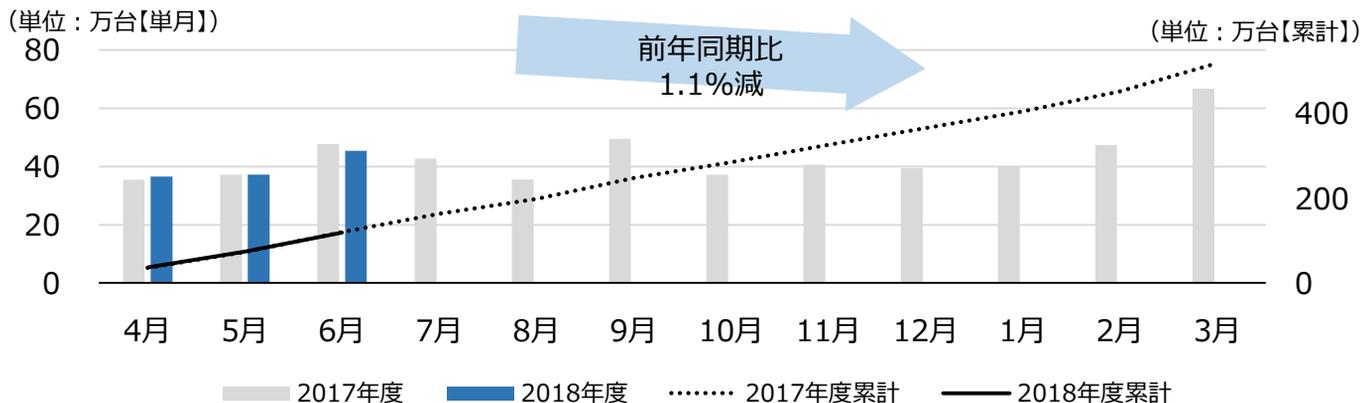
1. 2018年度第1四半期の概況

新車販売：新車販売台数が前年度を下回ったため、預託台数は対前年減。
金利動向：10年国債の利回りは0%～0.1%のプラス圏で推移。

(1) 預託・引取・輸出返還に係る台数の動向

①新車販売台数の対前年比減少

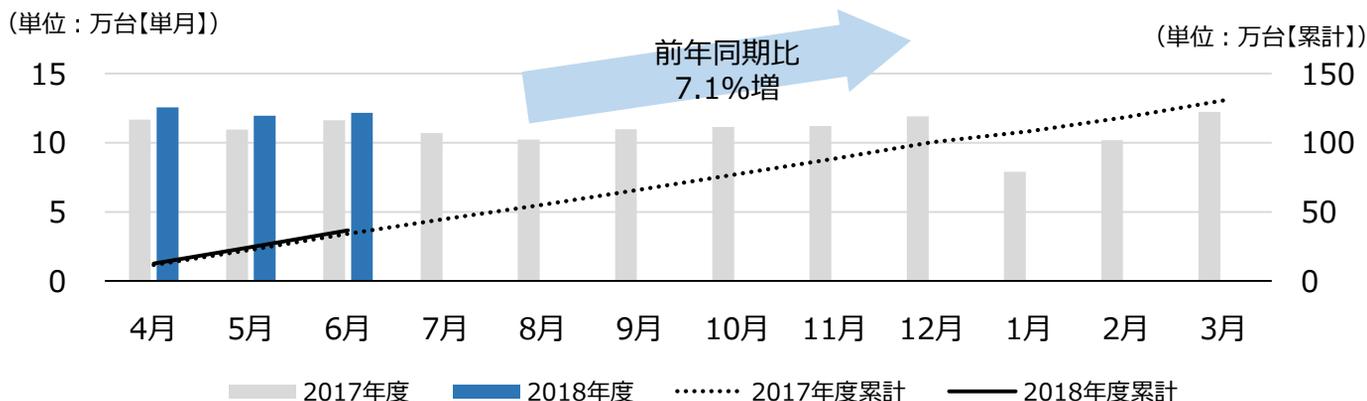
2018年度第1Qの新車販売台数は対前年同期比で1.1%減少した。軽自動車の販売は前年同期を上回ったものの（2.4%増）、登録車が対前年同期比で減少となった（3.0%減）。



* 新車販売台数は一般社団法人日本自動車販売協会連合会及び一般社団法人全国軽自動車協会連合会の公表データの集計値。

②中古車輸出台数の対前年同期比増加

アジア（特に南アジア）及びアフリカへの中古車輸出台数の増加等の要因から、2018年度第1Qの中古車輸出台数は対前年同期比で増加した（7.1%増）。



順位	2018年度第1Q			2017年度第1Q	
	地域	台数	前年同期比	地域	台数
1	アジア	115,837	106.8%	アジア	108,422
2	アフリカ	90,242	122.5%	アフリカ	73,668
3	中南米	50,274	98.2%	中南米	51,202
	輸出総台数	366,911	107.1%	輸出総台数	342,523

* 出典：財務省貿易統計（20万円以下の少額貨物は含まない。）

③預託・引取・輸出返還に係る台数の実績

- (A) 預託台数：新車販売台数の対前年同期比減少の影響により、前年同期をやや下回った。
- (B) 引取台数：鉄スクラップ価格が高止まりしていることから、前年同期を上回った。
- (C) 輸出返還台数：中古車輸出市場の活況を受け、高水準であった前年同期と同程度となった。

	2018年度 第1Q	
	台数	前年比
新車時預託	1,199千台	98.5%
引取時預託	15千台	100.7%
(A) 預託合計	1,214千台	98.5%
(B) 引取	882千台	103.1%
(C) 輸出返還	350千台	99.1%

(2) 金利の動向

2018年度第1四半期は、10年国債の利回りが0%～0.1%のプラス圏で推移したため、計画どおり、年限10年及び年限11年の債券を購入することができた。(債券取得の際は、元本確保を前提とする運用の基本方針に則り、マイナス金利の債券は取得しない)

(単位：%)

10年国債の利回り推移



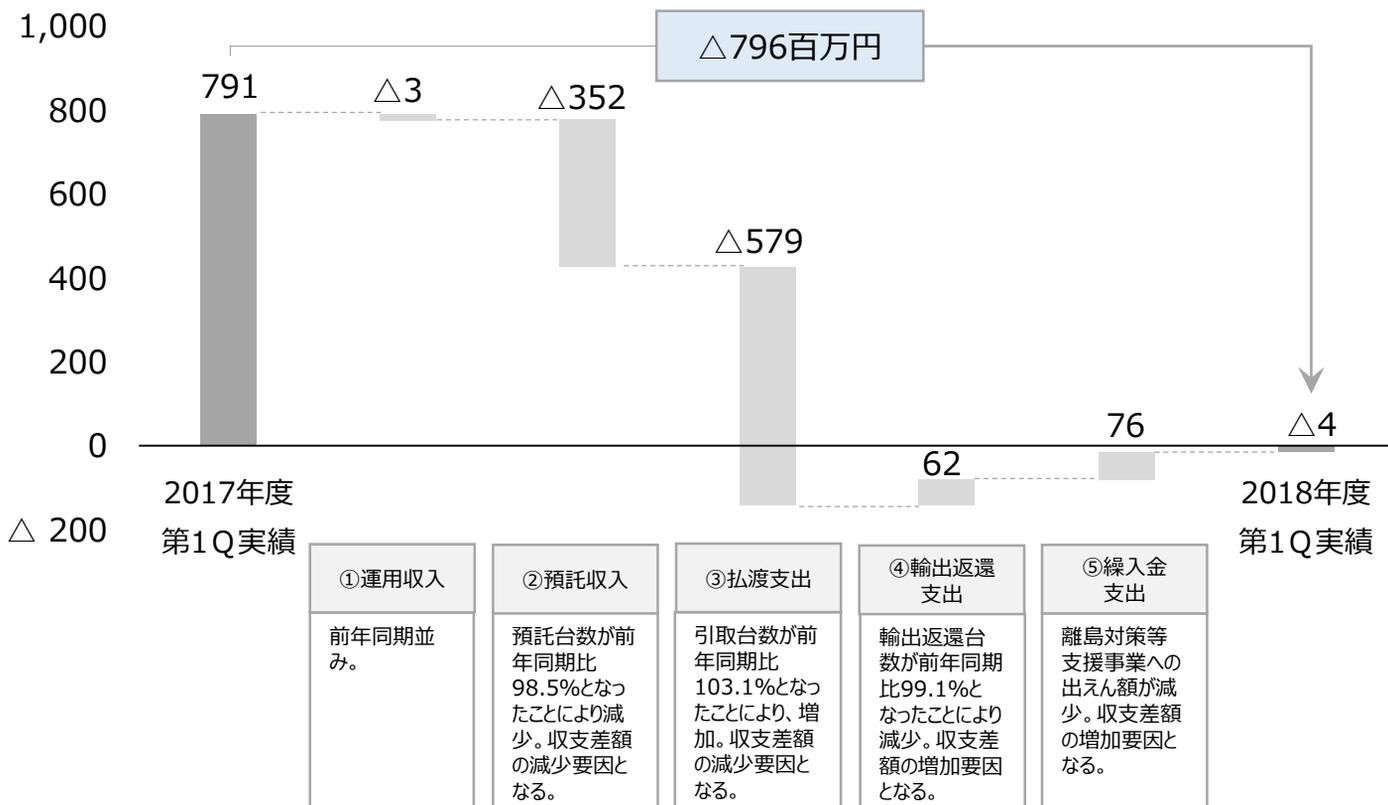
* 出典：株式会社QUICK

2. 2018年度第1四半期の決算 (1) 再資源化預託金等の管理に関する会計

事業活動収支差額は前年同期比で796百万円減少し、4百万円の赤字。預託金の残高も減少。

(単位：百万円)

事業活動収支差額の増減要因



2018年度第1四半期 収支計算書【事業活動収支】

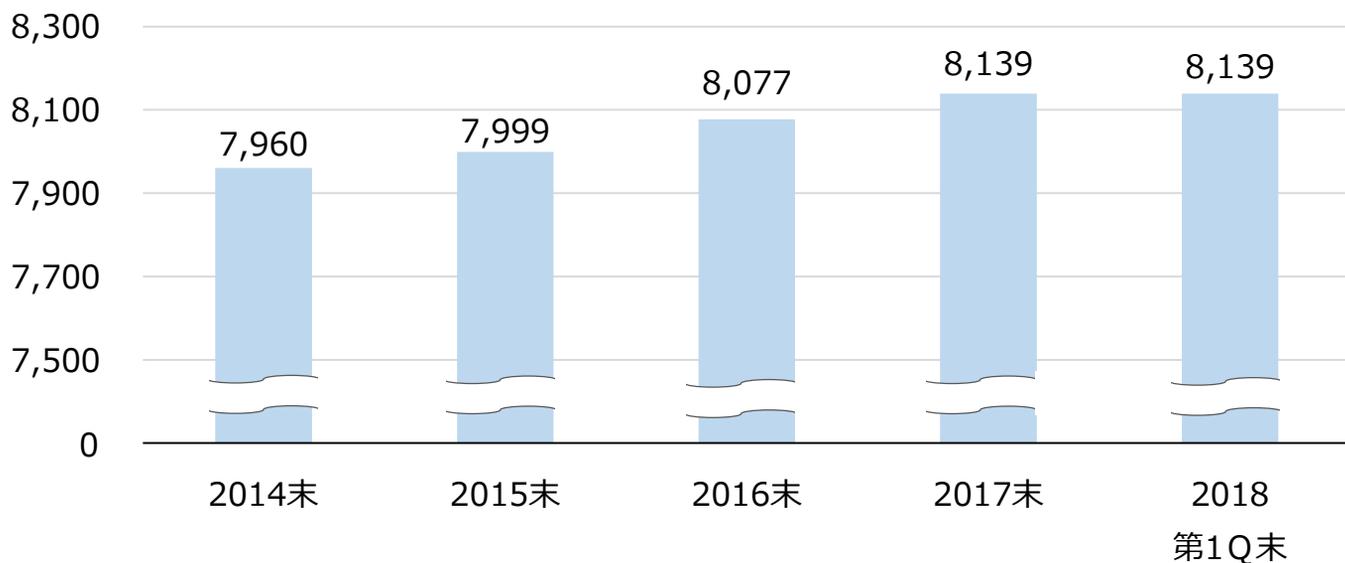
(単位：百万円)

		当年度第1四半期	前年度第1四半期	差異	
収入	特定資産運用収入	2,322	2,325	△3	①
	預託金預り収入	12,302	12,654	△352	②
	合計	14,624	14,979	△355	
支出	預託金払渡支出	10,132	9,552	579	③
	預託金輸出返還支出	4,381	4,443	△62	④
	他会計への繰入金支出	116	192	△76	⑤
	合計	14,629	14,188	441	
事業活動収支差額		△4	791	△796	

第1Q末時点での預託台数は8,139万台、預託金の残高は9,386億円。

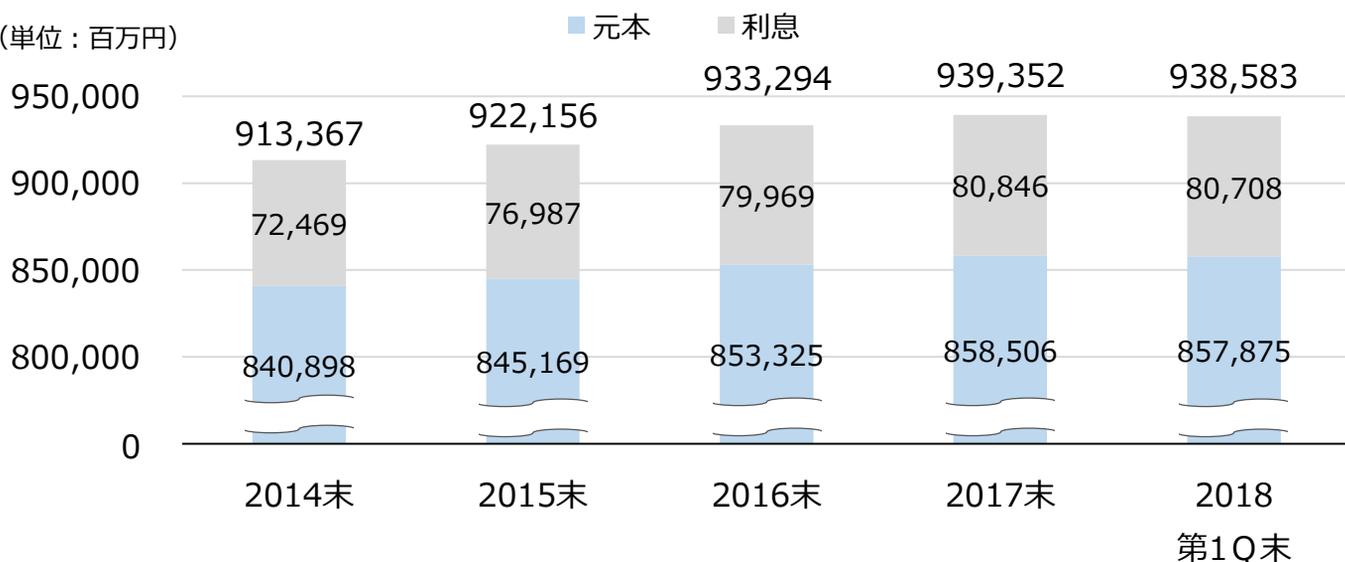
預託台数の推移

(単位：万台)



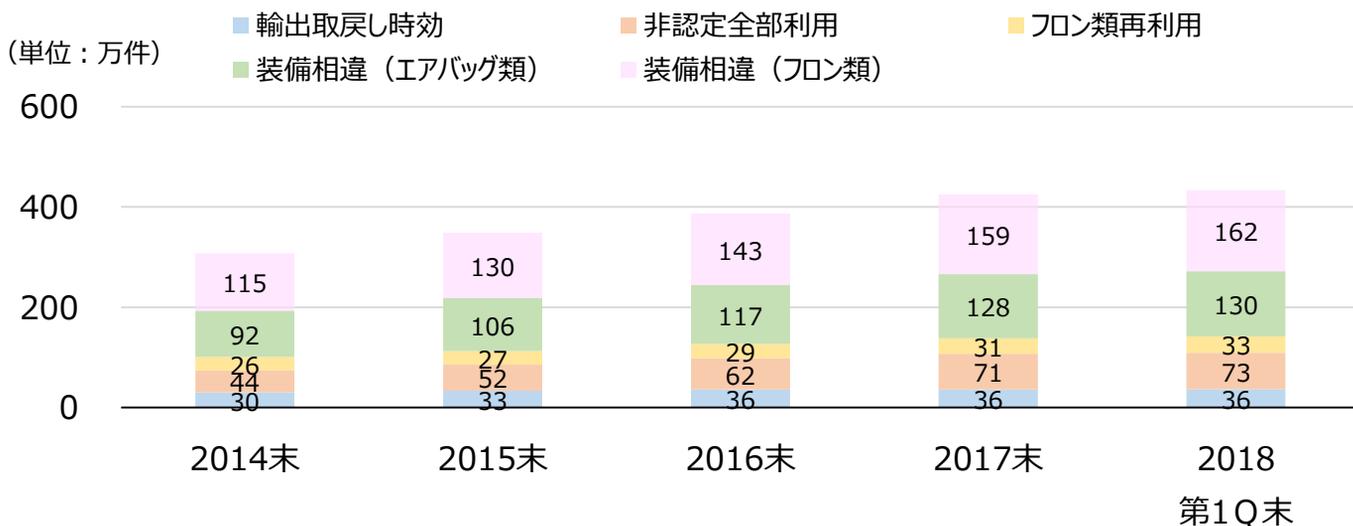
預託金残高の推移

(単位：百万円)



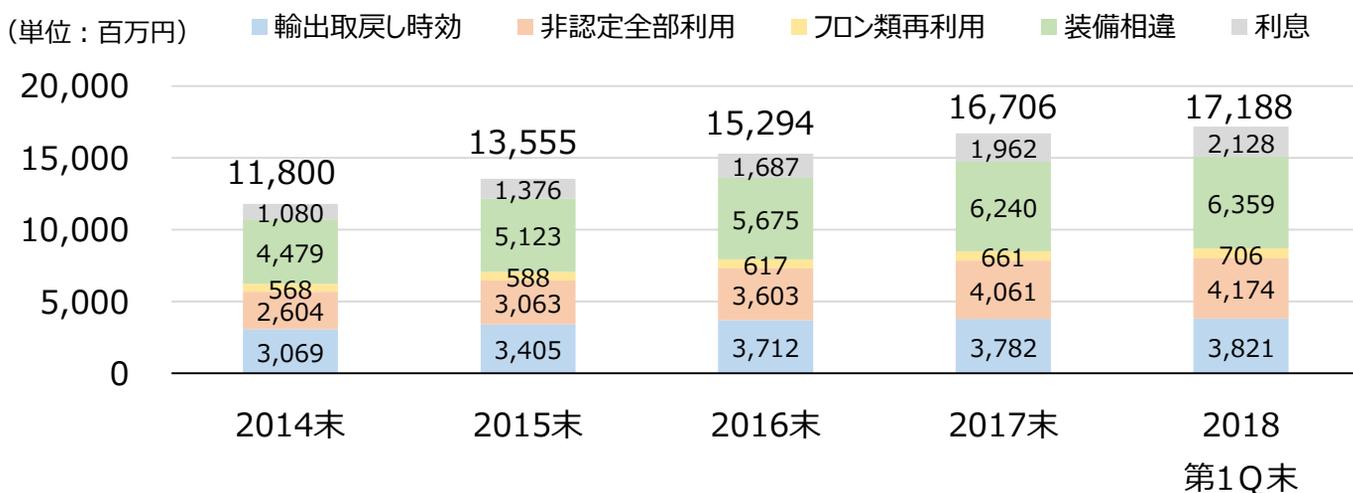
第1Q末時点での特預金の残高は172億円。

特預金件数の推移



* 特預金残高を構成する件数。出えん等の件数は差し引かれているため、累計の件数ではない。

特預金残高の推移



【元本の発生事由】

- 輸出取戻し時効 … 預託済み自動車が中古車として輸出された後、2年間返還請求がなかった場合の再資源化預託金等
- 非認定全部利用 … 解体自動車が非認定全部利用者へ引き渡された場合の再資源化等預託金
- フロン類再利用 … フロン類が再利用された場合の再資源化等預託金
- 装備相違 … 事故等で使用済みとなり処理不要となったエアバッグ類・フロン類の再資源化等預託金

(2) 承認・認可済特定再資源化預託金等の管理に関する会計

第1Qにおける特預金の出えん額として116百万円を計上。当年度における特預金の出えん総額は371百万円となる見込み（前年比82%）。

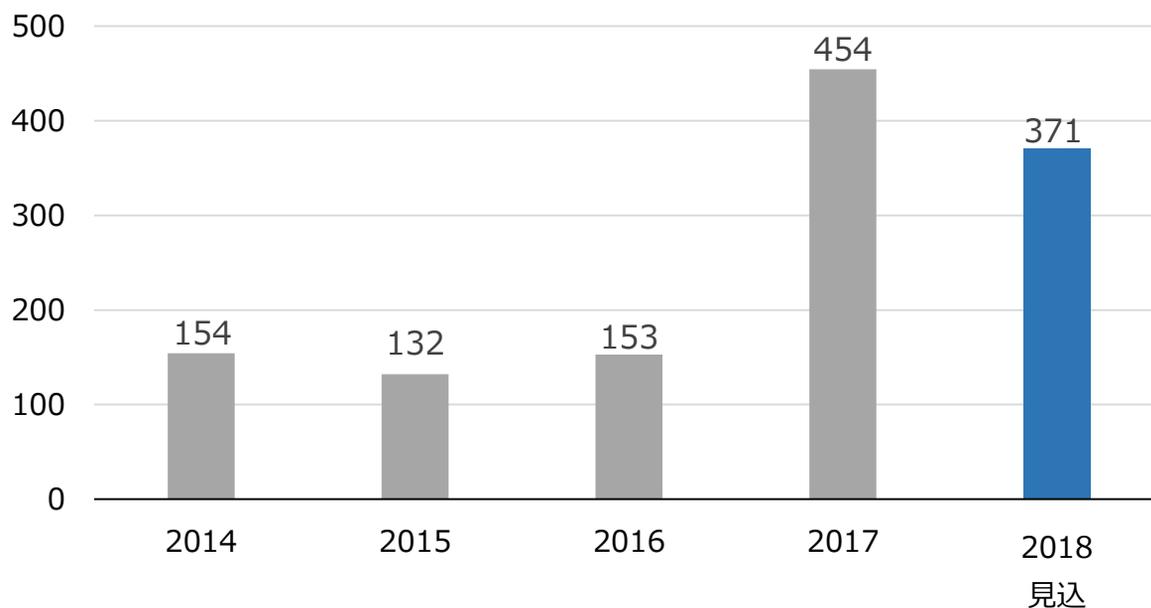
特預金の出えん実績

(単位：百万円)

	用途	2018年度	2017年度
第1Q (実績)	離島対策等支援事業 データセンターの更新	98 18	192 -
第2Q (見込み)	-	-	-
第3Q (見込み)	-	-	-
第4Q (見込み)	大規模災害への対応 データセンターの更新 理解活動の取組	17 121 117	20 138 105
合計	-	371	454

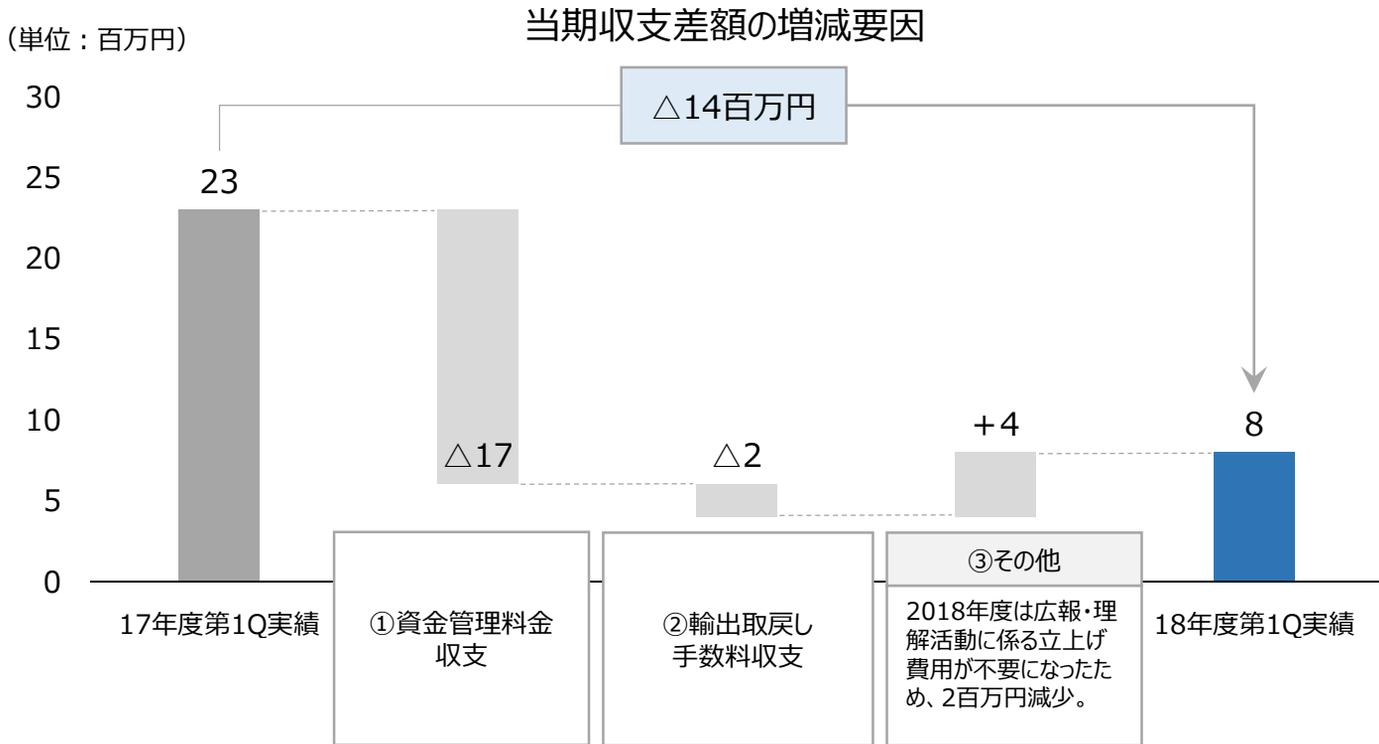
特預金の出えん額の推移

(単位：百万円)



(3) 資金管理業務に関する事業会計

会計全体の第1Qの当期収支差額は8百万円、前年同期比14百万円の減少。
繰越金の残高は35億円。



2018年度第1四半期 財源別収支計算書

(単位：百万円)

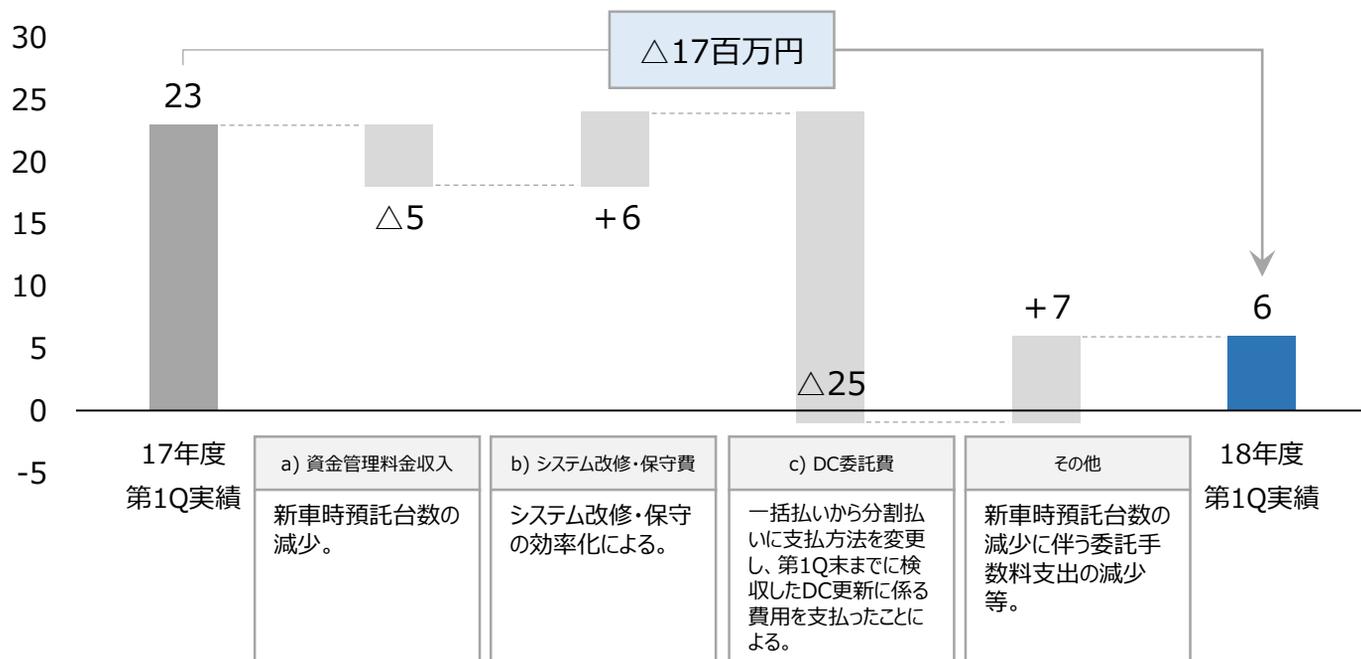
		当年度第1四半期	前年度第1四半期	差異
資金管理料金収支	収入	359	360	△ 2
	支出	353	337	15
	当期収支差額	6	23	△ 17 ①
輸出取戻し手数料収支	収入	119	120	△ 1
	支出	108	107	1
	当期収支差額	11	13	△ 2 ②
その他 ・メーカー負担金収支 ・特預金収支	収入	106	82	24
	支出	115	95	20
	当期収支差額	△ 9	△ 13	4 ③
合計	収入	583	562	21
	支出	575	539	36
	当期収支差額	8	23	△ 14
前期からの繰越金		3,520	3,747	△ 228
次期への繰越金		3,528	3,770	△ 242

第1Qの当期収支差額は6百万円。DC更新の費用が発生したこと等により前年同期比では17百万円減少。

① 資金管理料金収支

(単位：百万円)

当期収支差額の増減要因



2018年度第1四半期 収支計算書【資金管理料金収支】

(単位：百万円)

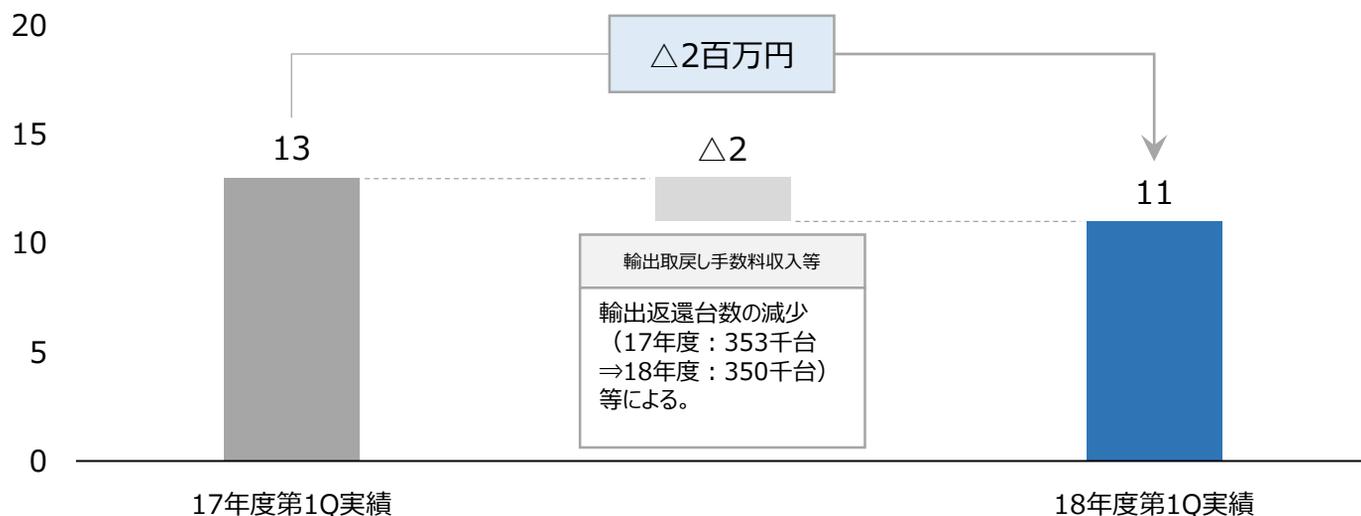
		当年度第1四半期	前年度第1四半期	差異	
収入	資金管理料金収入	354	359	△ 5	a
	その他	5	1	4	
	合計	359	360	△ 2	
支出	リサイクル料金収受に係る委託手数料	105	107	△ 2	
	登録情報取得費	63	61	1	
	リサイクルシステム改修・保守費	98	104	△ 6	b
	データセンター (DC) 委託費	71	46	25	c
	コンタクトセンター (CC) 委託費	6	6	0	
	監査費用	3	4	△ 2	
	その他	7	9	△ 2	
	合計	353	337	15	
当期収支差額		6	23	△ 17	
前期からの繰越金		2,961	3,237	△ 276	
次期への繰越金		2,967	3,259	△ 292	

第1Qの当期収支差額は11百万円。ほぼ前年同期並み。

②輸出取戻し手数料収支

(単位：百万円)

当期収支差額の増減要因



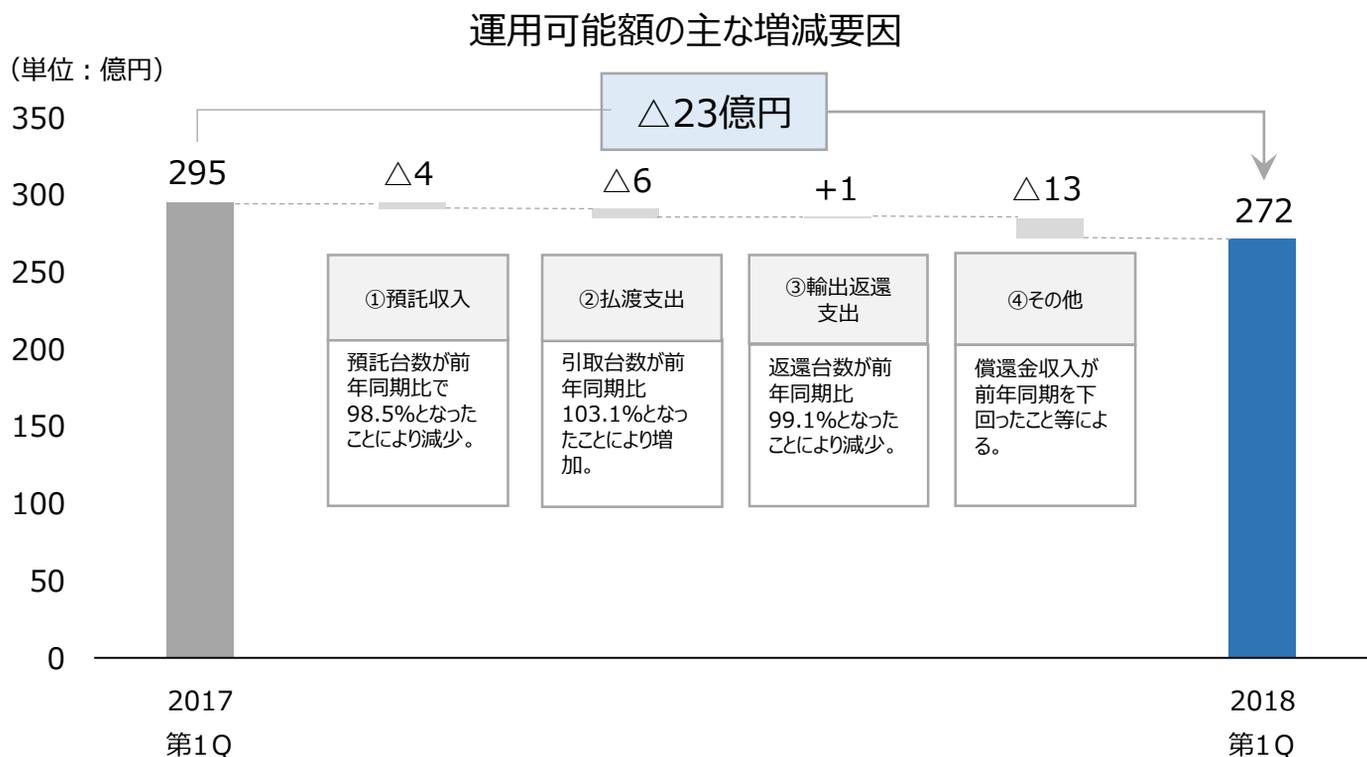
2018年度第1四半期 収支計算書【輸出取戻し手数料収支】

(単位：百万円)

		当年度第1四半期	前年度第1四半期	差異
収入	輸出取戻し手数料収入	120	121	△1
	その他	△1	△1	0
	合計	119	120	△1
支出	事務センター (YC) 委託費	98	97	1
	コンタクトセンター (CC) 委託費	1	1	△0
	申請書類集荷委託費	1	1	0
	登録情報取得費	5	5	0
	ネットワーク費	1	1	0
	その他	0	1	0
	合計	108	107	1
当期収支差額		11	13	△2
前期からの繰越金		559	511	48
次期への繰越金		570	524	46

3. 2018年度第1四半期の運用実績 (1) 運用可能額

第1Qの運用可能額は272億円となった。前年同期比では23億円の減少。



2018年度第1四半期運用可能額

(単位：億円)

		当年度第1四半期	前年度第1四半期	差異
収入	特定資産運用収入	22	23	△ 2 ④
	債券満期償還金収入	212	253	△ 42 ④
	預託金預り収入	155	159	△ 4 ①
	合計	388	436	△ 48
支出	預託金払渡支出	101	96	6 ②
	預託金輸出返還支出	43	44	△ 1 ③
	他会計への繰入金支出	1	2	△ 1 ④
	合計	146	142	4
収支差額 (A)		242	294	△ 52
前期からの繰越額 : 債券未取得額 (B)		30	31	△ 1 ④
次期への繰越額 : 債券未取得額 (C)		0	30	△ 30 ④
当期運用可能額 (A) + (B) - (C)		272	295	△ 23

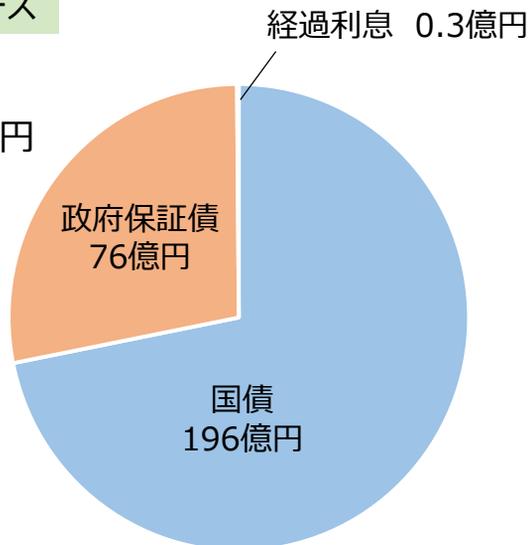
(2) 債券運用実績及び成果

第1Qは年限10、11年の債券を額面237億円購入。実績最終利回りは0.09%となり、評価指標利回り0.06%を上回る成果となった。

債券運用実績

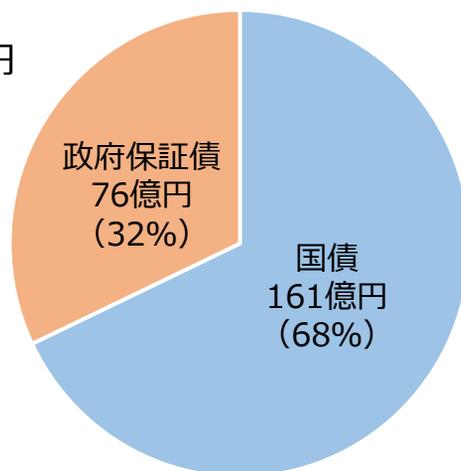
簿価ベース

合計
272億円



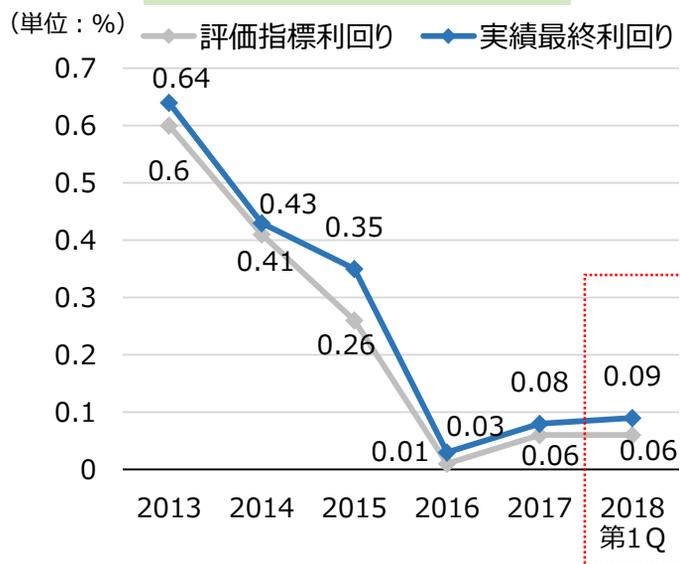
額面ベース

合計
237億円

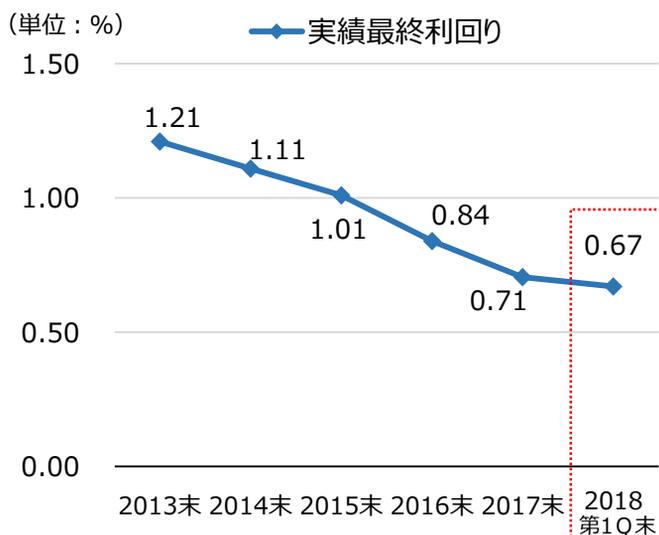


債券運用成果

新規取得債券の利回り



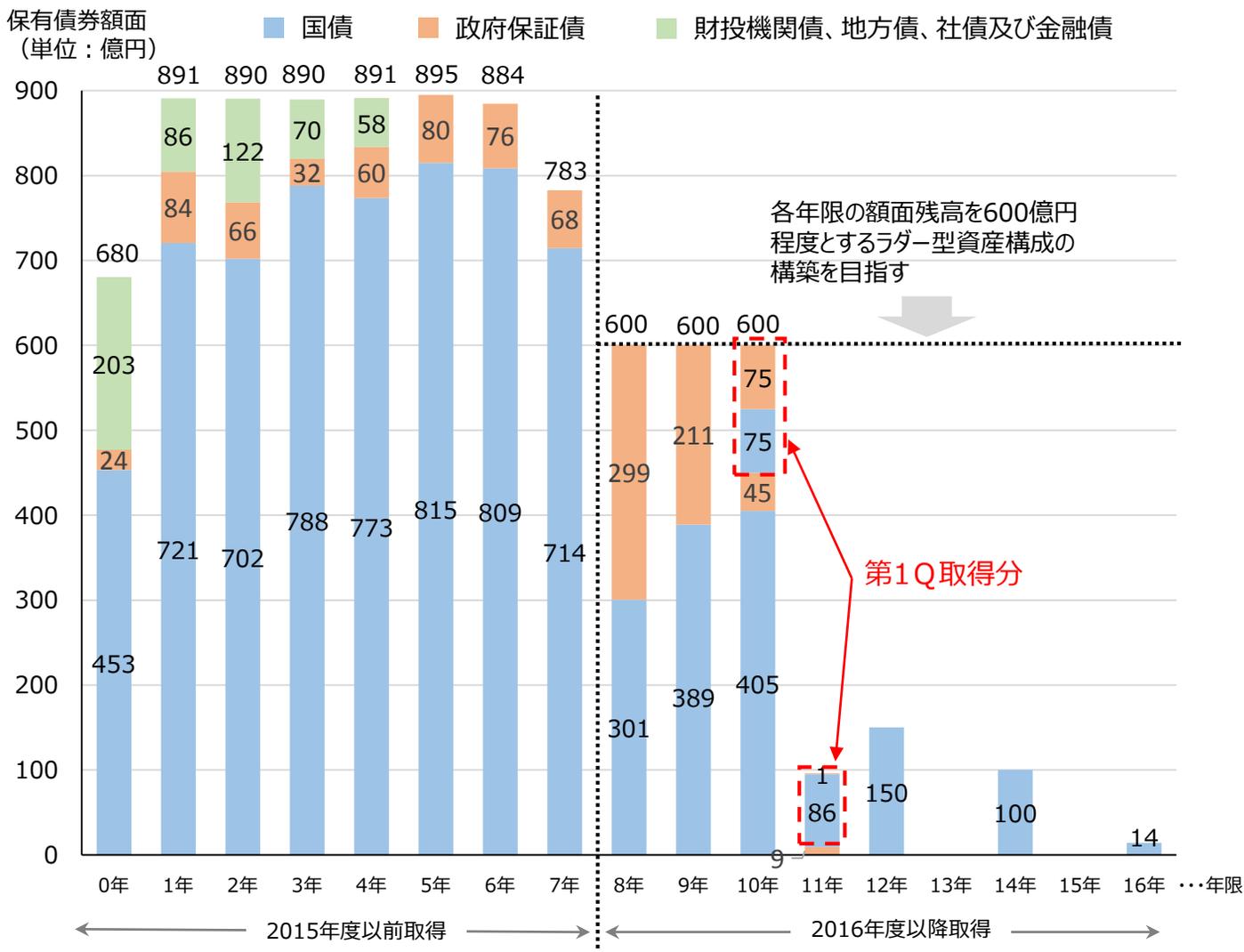
参考：資産全体の利回り



■「評価指標利回り」とは債券を取得した年限の日々の市場における利付国債の最終利回り（単利）を、年限ごとの債券の取得比率実績により加重平均したもの。

(3) ラダー型資産構成

各年限における額面残高は600億円を超えておらず、政府保証債の額面残高は300億円を超えていない。したがって、評価基準どおり。



<評価基準>

- ①各年限における額面残高が600億円を超えていないこと。
- ②各年限における政府保証債の額面残高が、300億円を超えていないこと。

4. 資金管理業務規程の変更

資金管理業務規程における運用の基本方針、「外部業務監査」の報告書に係る規定等を変更する。

(1) 運用の基本方針の変更

①運用対象資産の変更

第81回の諮問委員会で諮問したとおり、環境保全等に資する債券投資として、今後、グリーンボンド及びソーシャルボンドを取得する。地方債のうちのグリーンボンド、財投機関債のうちのソーシャルボンドを取得すべく、運用の基本方針で定める運用対象資産を変更する。

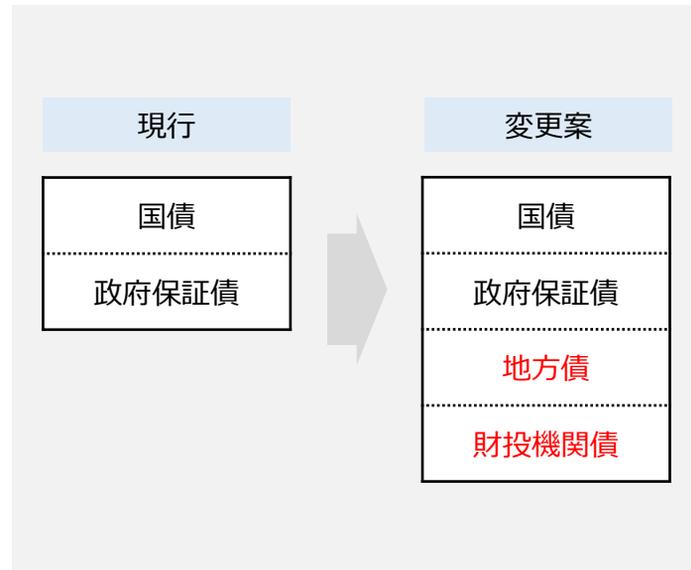
【現行】

運用対象資産は「国債」「政府保証債」のみ



【変更案】

運用対象資産について、「国債」「政府保証債」に加えて、「地方債」「財投機関債」を含める



②ガバナンス態勢の明記

実態として、運用計画及び運用評価について組織決定を行っているが、運用の基本方針にはガバナンス態勢の記載がないため、これを明記する。

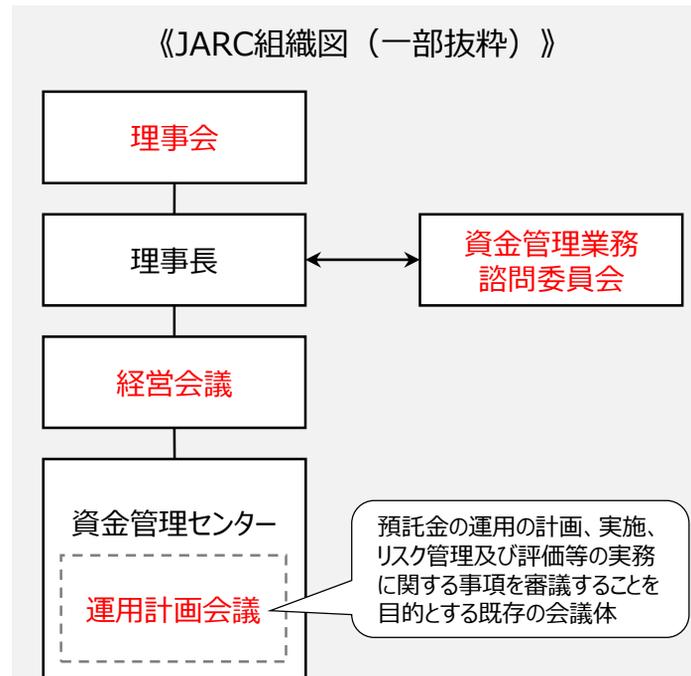
【現行】

ガバナンス態勢の記載がない



【変更案】

ガバナンス態勢の実態を反映するために、運用計画及び運用評価について、決議機関及び報告先を記載。具体的には、「運用計画会議の審議」「経営会議の決定」「資金管理業務諮問委員会への報告」「理事会への報告」を明記。



(2) 「外部業務監査」の報告書の変更（資金管理業務規程第30条、第31条）

資金管理センターの業務については、毎年、監査法人による業務監査を受けることが規定されているが、公認会計士協会が新たな実務指針を2018年4月から本格適用したことに伴い、同指針に基づいた適正な外部業務監査の形式に変更する。

【現行】

- ・ 報告書のタイトルが独自のタイトル「業務監査報告書」
- ・ 独自の運用により、報告書を一般に公開



【変更案】

- ・ 報告書のタイトルが日本公認会計士協会の実務指針（*1）に基づくタイトル「合意された手続実施結果報告書」（報告内容は現行と同じ）
- ・ 同指針に基づき報告書は一般に公開しない（*2）（資金管理業務諮問委員には配付）

*1 日本公認会計士協会「合意された手続業務に関する実務指針」
2016年4月27日公表、2018年4月1日本格適用

*2 日本公認会計士協会「合意された手続業務に関する実務指針（抄）」

<<本実務指針の適用範囲及び目的>>

<<2.合意された手続業務の特質>>

7.合意された手続実施結果報告書には、以下のような特質がある。

- ・手続の目的等を知らない者に手続実施結果を誤用されないように、実施結果報告書は、手続の目的等を十分に理解し、手続等に合意した関係者のみに配布及び利用が制限される。

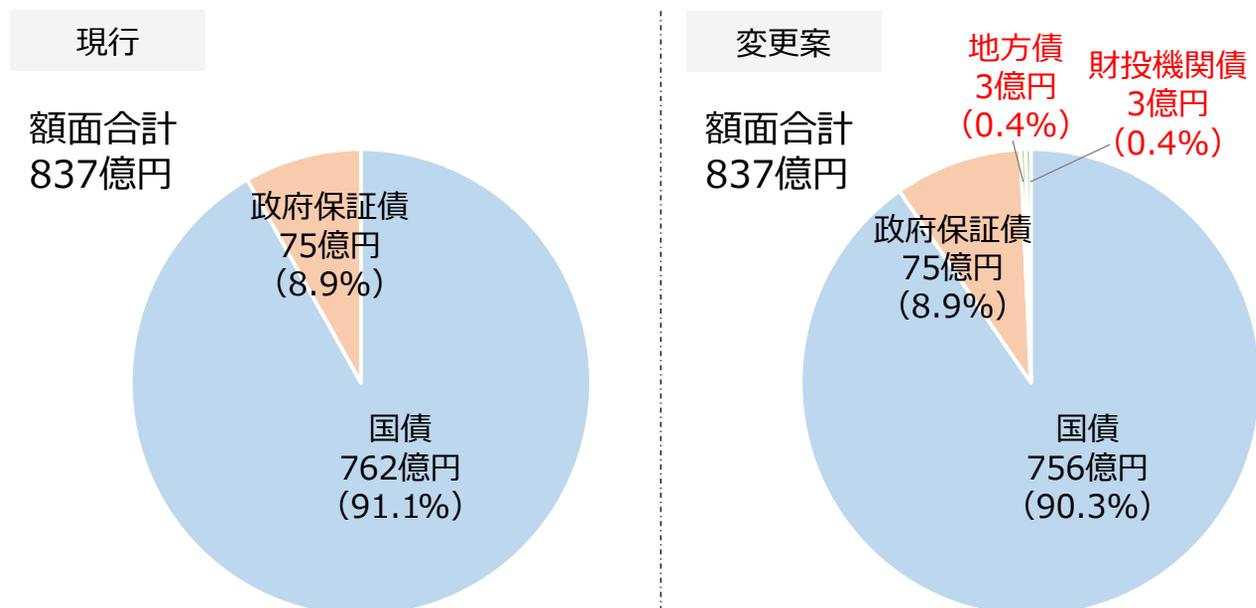
5. 2018年度運用計画の変更

環境保全等の観点で更なる貢献拡大を実現すべく、2018年度からグリーンボンド（地方債）及びソーシャルボンド（財投機関債）の取得を開始する。

（1）資産構成計画

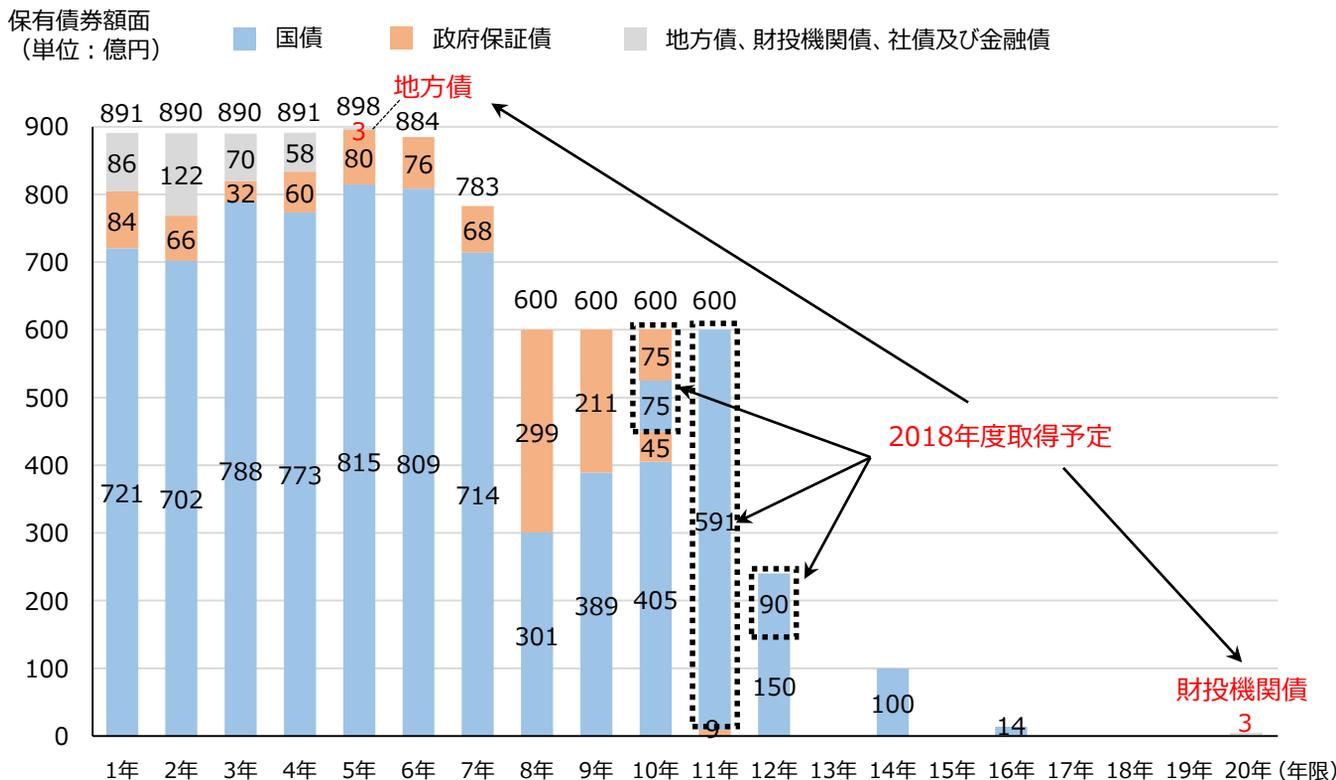
現行	変更案
<p><残存年限別の保有残高></p> <p>・運用の基本方針に基づき、ラダー型運用を行う。自動車の平均使用年数（15年）等を考慮した各年度の必要残高は600億円程度であることから、各年限の残高は額面600億円程度とする。</p>	<p><残存年限別の保有残高></p> <p>（変更なし）</p>
<p><新規取得債券の種別構成></p> <p>①新規に取得する運用対象資産は、「国債」「政府保証債」とする。</p> <p>②万が一の場合の流動性を考慮し、国債に比べて流動性が劣る政府保証債については、各年限の額面残高が300億円を超えない範囲で取得する。</p> <p>（新設）</p>	<p><新規取得債券の種別構成></p> <p>①新規に取得する運用対象資産は、「国債」「政府保証債」「地方債」「財投機関債」とする。</p> <p>（変更なし）</p> <p>③地方債及び財投機関債については、それぞれ額面3億円を超えない範囲で取得する。</p>

（2）債券取得計画



地方債及び財投機関債の新規取得を踏まえた、2018年度のラダー型資産構成の見通しは、以下のグラフのとおり。

(3) ラダー型資産構成の見通し



(4) 運用の評価

現行	変更案
<p><資産構成の評価></p> <p>①各年限における額面残高が600億円を超えていないこと。</p> <p>②各年限における政府保証債の額面残高が、300億円を超えていないこと。</p> <p>(新設)</p>	<p><資産構成の評価></p> <p>(変更なし)</p> <p>(変更なし)</p> <p>③地方債及び財投機関債の取得額面が、それぞれ3億円を超えていないこと。</p>
<p><運用成果の評価></p> <p>・四半期及び年度において、各期間中に取得した債券と市場における利付国債の最終利回り(単利)を比較し、妥当な範囲であること。</p>	<p><運用成果の評価></p> <p>(変更なし)</p>

6. 輸出取戻し手数料額の改定

中古車輸出時のリサイクル料金の返還業務に係る収支状況等を踏まえ、輸出取戻し手数料額の改定を行い、2019年4月から適用する。

(1) 輸出取戻し手数料に係る状況

①輸出取戻し手数料

リサイクル料金が預託された自動車の中古車として輸出した場合、自動車ユーザーは所定の書類等の提出を行うことで、当該自動車のリサイクル料金の取戻しを本財団に請求することが出来る。取戻しの手続きを実施するにあたっては、経済産業・環境両大臣の認可を受けて定める、以下の手数料の負担を返還申請者に求めている。

▶ 現行手数料（税込）

パソコン申請	340円/台	自動車リサイクルシステムへ事業者登録を行い、パソコンで必要事項を入力して申請を行う方法。
一般申請	750円/台	自動車リサイクルシステムホームページ等から申請書を入手し、必要事項を記入して申請を行う方法。

②手数料改定の必要性

現行手数料下における単年度収支は、外部委託費用の低減等により黒字基調であり、今年度末における次期繰越額は約6億円を見込む。また、消費税率の引上げ等の外的変化が予想される環境下において、自動車リサイクル法施行令に定める、「手数料の額が当該払戻業務の適正な実施に要する費用の額を超えないこと」に適合すべく、輸出取戻し手数料額の改定を行い、収支均衡を図る。

(単位：千台/百万円)

年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
台数	1,489	1,342	1,440	1,480
収入	510	460	488	505
支出	494	410	441	465
収支差額	16	49	48	41
前期繰越金	446	462	511	559
次期繰越金	462	511	559	600

*2018年度は見込み

(2) 輸出取戻し手数料の改定額

①改定手数料額

消費税率の引上げに柔軟に対応するため税抜で認可申請を行う。

申請種別	改定後(税抜/認可申請)	改定後(税込)		改定前(税込)
パソコン申請	210円	226円/台	↓33%	340円/台
一般申請	464円	501円/台		750円/台

②手数料算出方法

- ・輸出返還手続きに係る支出を本手数料収入で賄う考えのもと、輸出返還業務に係る支出の総額(10年間)を求め、2018年度末繰越金残高見込6億円のうち5億円を支出総額より減額したのちに、10年間総台数から台あたりにかかる支出額(=輸出取戻し手数料)を算定する。
- ・返還手続きに工数がかかる一般申請は、手続きにかかる工数に比例(2.21倍)にした手数料額とする。

パソコン申請手数料

$$\frac{\text{支出総額(10年総額)} - \text{繰越充当額(5億円)}}{\text{総台数(10年見通)}} = 210\text{円/台}$$

一般申請手数料

$$\text{パソコン申請手数料(210円/台)} \times 2.21\text{倍(作業工数比)} = 464\text{円/台}$$

【手数料算出の主な前提】

- 繰越金は、2019年-2028年を目的に、約6億円のうち5億円程度を充当。残額1億円は、支出額や台数の変動に備えるため確保する
- 近年の返還実績145万台程度をベースとし、10年間の総台数見込みを1,450万台とする
- 実績を基に、返還台数に占める割合はパソコン申請を99.5%、一般申請を0.5%とする
- 一般申請の手続きに必要な作業はパソコン申請の2.21倍の実績であるため、一般申請はパソコン申請手数料の2.21倍とする
- 物価変動は考慮しない 10円未満の端数処理を行わない

③改定手数料を適用した10年間の収支見通し(消費税率8%)

最終2028年度における、繰越金は約5億円減の1億円程度を見込む。

(単位：千台/百万円)

年度	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	合計
返還台数	1,450	1,450	1,450	1,450	1,450	1,450	1,450	1,450	1,450	1,450	14,500
パソコン	1,443	1,443	1,443	1,443	1,443	1,443	1,443	1,443	1,443	1,443	14,430
一般	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	70
収入	330	330	330	330	330	330	330	330	330	330	3,297
支出	437	437	399	362	362	362	362	362	362	362	3,803
収支差額	-107	-107	-69	-32	-32	-32	-32	-32	-32	-32	-506
前期繰越金	600	493	386	317	285	253	221	189	158	126	-
次期繰越金	493	386	317	285	253	221	189	158	126	94	-

入札による効果(20%費用削減)を10月以降適用

※四捨五入の関係で、合計が合わない場合がある

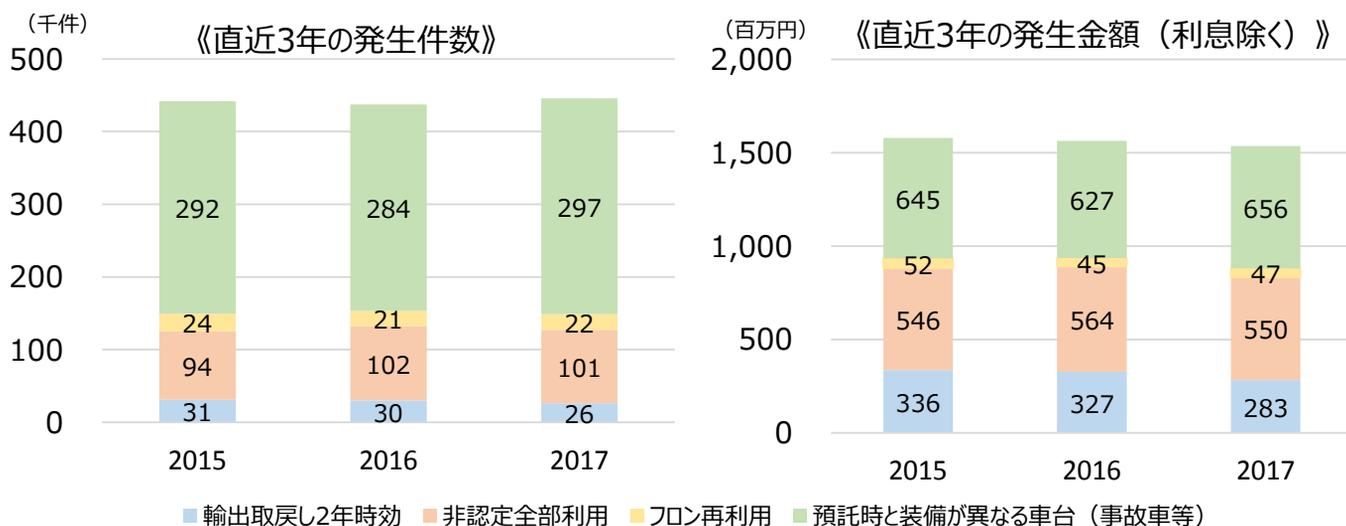
(3) 手数料改定スケジュール

資金管理業務諮問委員会の審議、理事会の議決を受けた後、経済産業・環境両大臣への認可申請を行い、中古車輸出事業者等への周知を図り、2019年4月から新手数料を適用する。

7. 特預金の発生要因の分析 (1) 概要

年間で15億円程度発生する特預金（利息除く）について、発生事由ごとに現状分析を行うとともに、その発生抑制の可能性について検討を行った。
 （各発生事由ごとの分析は次ページ以降を参照）

①発生状況



②現状分析（発生要因の推察）

輸出取戻し請求権の2年時効

⇒輸出日から2年間経過しても預託金等の取戻し申請がない場合

輸出返還申請されない
ケースの分析

非認定全部利用

⇒解体自動車をガウ輸出した場合等

非認定全部利用の内訳分析
ガウ輸出のメーカー別の車種割合分析

フロン類の再利用

⇒フロン類回収業者が回収したフロン類を再利用した場合

再利用される用途の推察

預託時と装備が異なる車台（事故車等）

⇒事故等によりエアバッグが作動済、フロン類の残量がゼロの場合等

パターンの整理（事故
及び事故以外のケース）

③発生抑制策の検討

- ・法改正を伴わない抑制策は、その費用対効果を検証したうえで積極的に対応を検討
- ・法改正が必要な抑制策は、主務省と情報共有を行ったうえで今後の対応要否等を検討

(2) 輸出取戻し請求権の2年時効

特預金となるのは年間2.7万台、2.8億円程度。
輸出返還制度の認知度を向上させる施策の検討が必要と考える。

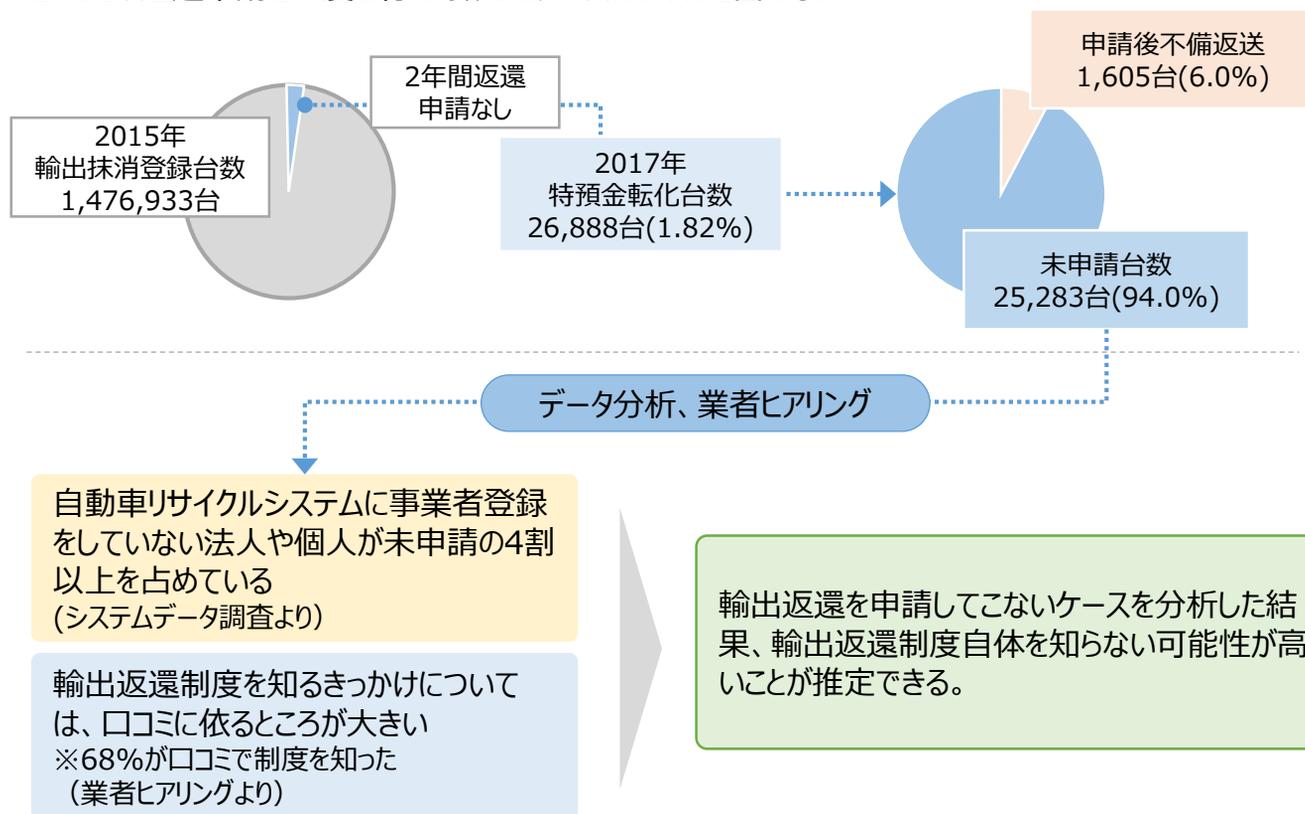
①発生状況

中古車輸出返還申請期限である2年を過ぎて、返還申請がなかった場合は、該当車台のリサイクル料金は特預金となる。

	2013	2014	2015	2016	2017	累計
発生件数(千台)	30	43	31	30	27	451
発生額(百万円)	325	465	336	327	283	4,607

②現状分析

2017年に輸出返還申請されず、特預金に転化された車台は26,888台。
そのうち、返還申請を一度も行わなかったケースは94%を占める。



③今後の対応（発生抑制策）

輸出返還制度の認知度の向上を目的として、中古車輸出を行う事業者や個人と接点がある税関、運輸支局、輸出団体等に、チラシ配付やホームページ等への掲載を依頼する。また、返還申請後、不備として返送され、再度申請してこない申請者への状況確認を積極的に行う。

(3) 非認定全部利用

特預金となるのは年間10万件、5.5億円程度。
 発生件数の9割程度は海外へのガラ輸出。その多くは部品供給と考えられる。

①発生状況

解体自動車の主務大臣の認定を受けていない解体自動車全部利用者(=非認定全部利用業者)に引き渡された場合は、該当車台のリサイクル料金(シュレッダーダスト料金のみ)は特預金となる。

	2013	2014	2015	2016	2017	累計
発生件数(千台)	69	77	94	102	101	1,230
発生額(百万円)	397	452	546	564	550	7,180

②現状分析

・非認定全部利用の内訳

*1 非認定全部利用者
 シュレッダーダストを発生させない方法で解体自動車をリサイクルする業者のうち、自り法31条認定(=自動車メーカー等が委託)されていない業者
 *2 ガラ輸出
 解体業者が適正処理を行ったあと、鉄鋼の原料もしくは、製品の原材料として輸出すること。



・ガラ輸出車台の内訳 (2017年度実績)

順位	自動車メーカー	台数
1	スズキ	25,141
2	トヨタ	16,149
3	いすゞ	13,070
4	三菱ふそう	7,834
5	マツダ	6,913
6	日野	6,180
7	ダイハツ	4,797
8	UDトラック	3,876
9	ニッサン	3,118
10	三菱	1,577
-	その他	3,276
合計		91,931

軽自動車メーカーが多い

日本製軽自動車の人気が高くて南アジアには、新車/中古車が多く流通。経済レベルからも、安価なガラ中古部品ニーズも高いのではないかと推定

全体の33%

トラックメーカーが多い

日本製トラックは東南アジアやUAEで人気が高く、経済レベルからも安価なガラ中古部品を利用したトラックの長期利用ニーズが強いのではないかと推定

全体の34%

ガラ輸出車台(自動車メーカー)に偏りが見られることから、鉄鋼の原料としてのガラ輸出ではなく、現地での特定ニーズに基づいた“部品輸出”が多いのではないかと推定

③今後の対応(発生抑制策)

部品供給のためのガラ輸出が多いことが推定できるが、現行法制上、部品供給のためのガラ輸出は認められており、かつ、海外における日本車部品調達(再利用)の有効な手段であることから、本発生要因に対する発生抑制は困難であると考えられる。

(4) フロン類の再利用

特預金となるのは年間2万件、0.5億円程度。

再利用実績は減少傾向となっており、今後も回収不要の新冷媒の普及等により更に減少していくと考えられる。

①発生状況

フロン類回収業者が再利用のためにフロン類を回収した場合は、該当車台のリサイクル料金（フロン類料金のみ）は特預金となる。

	2013	2014	2015	2016	2017	累計
発生件数（千台）	29	29	24	21	22	482
発生額（百万円）	64	62	52	45	47	1,031

②現状分析

フロン種別毎の再利用実績の直近の傾向（年度別件数推移：実績上位20社をサンプリング）

※フロン種別：CFC（クロロフルオロカーボン）、HFC（ハイドロフルオロカーボン） オゾン層破壊や地球温暖化の原因となるもの

■CFC	13	14	15	16	17	■HFC	13	14	15	16	17
一般的な回収業者(18)	547	465	600	379	93	一般的な回収業者(15)	7,398	5,552	4,902	4,771	4,180
タクシー・バス会社(1)	14	16	14	41	10	タクシー・バス会社(2)	91	156	150	212	120
中古トラック・バス販売(1)	43	35	32	47	58	中古トラック・バス販売(3)	292	191	173	159	175

◎一般的なフロン類回収業者の再利用実績は年々減少傾向が見られる

⇒特にCFCにおいて顕著であり、事業者へのヒアリングでも、再利用する経済的メリットを感じていないとの意見もあった。

◎タクシーやバス会社が自社内での再利用を行っている

⇒タクシーやバス会社等、自社で一定量の車両を保有するところでは、車両入替等のタイミングでフロン類の再利用を行っているケースが見受けられる。

◎中古トラック・バス販売会社が部品やパーツ同様、再利用を行っている

⇒中古トラック・バスを販売している会社が部品やパーツを集める一環として、フロン類の再利用を行っているケースが見受けられる。

特定車両がある程度集まるタクシーやバス会社、中古トラック・バス販売会社に引き続き需要はあると想定されるが、全般的にはフロン類の再利用実績は年々減少傾向が見られる。

③今後の対応（発生抑制策）

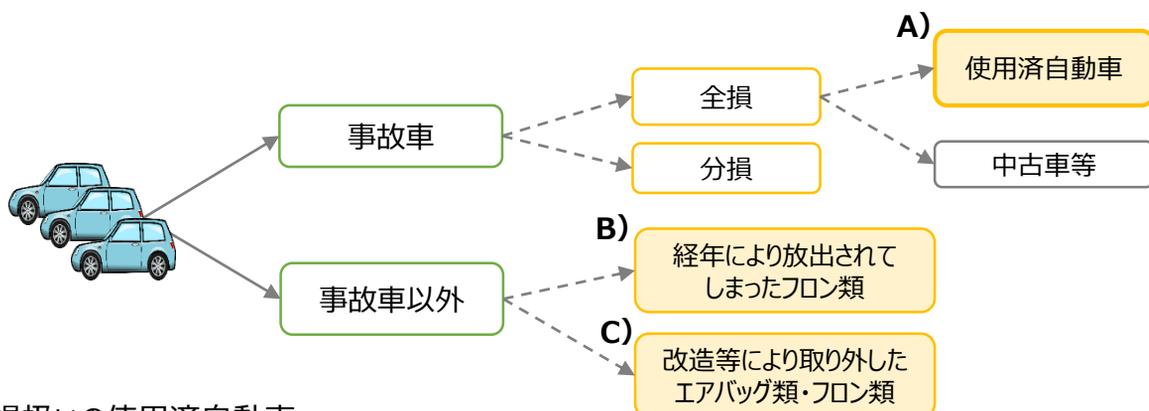
将来的には回収不要の新冷媒の普及策により、特預金の発生額は大きく減少することが想定されるため、恒久的な発生抑制策を講じる必要性は乏しいが、引き続き現状分析を行い、発生額等を注視していく。

(5) 預託時と装備が異なる車台（事故車等）

特預金となるのは年間30万件、6.6億円程度。
 預託時と装備が異なることにより発生する特預金の抑制については、現行法制上は困難と考える。

①発生状況

引取時において預託時と装備が異なることにより特預金が発生するのは、下図のA)～C)のパターンである。



A) 全損扱いの使用済自動車

事故車は、保険会社で車の状態を確認後、全損扱いと分損扱いに分類される。
 全損扱いのうちエアバッグ類又はフロン類を処理する必要がなくなっている場合は、リサイクル料金は払い渡しされず特預金に転化される。

B) 経年劣化

経年により、フロン類の充填量は減少するが、残量がゼロの場合（例：低年式車）は特預金に転化される。

C) 改造等

改造等により、取り外したエアバッグ類、エアコンのフロン類に関しては、引取時の実車装備が無いため、特預金に転化される。

上記、A)～C)の要因により、特預金に転化されるリサイクル料金は下表のとおり。
 エアバッグ類、フロン類合計で年間6.6億円程度発生している。

発生事由		2013	2014	2015	2016	2017	累計
エアバッグ類	件数(千件)	155	144	133	129	130	1,602
	金額(百万円)	357	336	311	304	305	3,575
フロン類	件数(千件)	188	162	160	154	167	1,999
	金額(百万円)	393	339	334	323	350	4,190

②今後の対応（発生抑制策）

特預金の発生要因のうち、全損扱いの使用済自動車は相当程度存在するが、当該車台に係るリサイクル料金については、現行法制上は所有者への返金対象とはならない為、特預金の発生抑制は困難である。

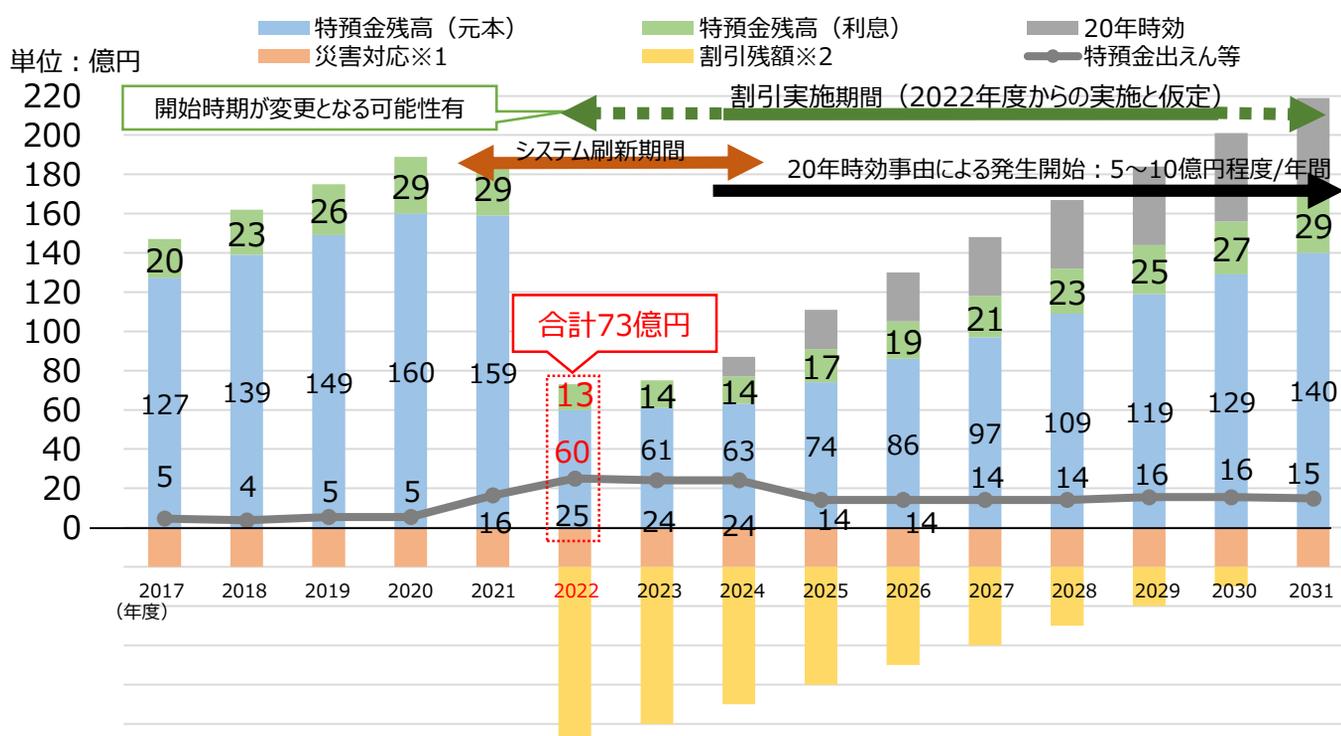
8. 特預金の新たな活用についての検討 (1) 留保資金額

新たな使途に費やすことができる特預金の額を算出するためには、まず、留保しておくべき特預金の額を算定する必要がある。

① 留保すべき特預金の額を算定する必要性

下のグラフは、第81回の資金管理業務諮問委員会にて示した2031年度までの特預金残高の推移イメージ（一部修正）である。前提として、既に合同会議等で了承された特預金の使途の出えん見込み額等を反映している。

《2031年度までの特預金残高推移イメージ》



※1 大規模災害発生時の対応分20億円については事前に確保するものとして各年度末の残高から控除している。

※2 割引開始時には、割引総額100億円を確保する必要がある。支出の期間は10年間を見込む。

2022年度にリサイクル料金の割引が開始される場合、特預金の実質の残高は2022年度において最も少ない金額となる（元本60億円・利息13億円、**合計73億円**）。

従って、2022年度までに使途に費やすことができる特預金の額は、最大に見積って73億円ということになるが、当該残高のうち指定法人業務を遂行する上で**留保すべき必要金額**を算定しない限り、使途に費やすことができる特預金の額は算定できない。

この「留保すべき必要金額」を次頁の②で示す。

自動車リサイクルシステムの安定化・円滑化に対応する資金として、1.1億円の特預金を留保することとしたい。

② 留保すべき特預金の額

第81回の資金管理業務諮問委員会にて、「自動車リサイクルシステムの安定化・円滑化への対応」
として、留保資金の算定に際しては、次の2つの対応すべき要因を考慮することとした。

#	対応すべき要因	算定根拠等	金額
1	新車販売台数の減少に伴う 資金管理料金収支の悪化による 資金管理業務の制約の発生	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 野村総研が推計した新車販売台数のパターンは、高位、中位、低位の3パターンがあり、本財団は中位パターンにより長期シミュレーションを実施している。 ▶ 低位パターンに下振れした場合、15年間で収入が2億円不足（中位パターンと低位パターンの差分）するが、そのための対応資金は、別途、繰越金にて留保しているため、追加的に特預金にて留保する必要はない。 	—
2	大震災等により、指定法人の 事業所が罹災した際の指定法人 業務の停滞 (3指定法人共通)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 本財団の事業継続計画に基づき、事業を継続した場合に要する費用については、レンタルオフィス費用、新事務所費用、パソコン購入費用、宿泊施設費用、交通費などを積み上げ、1.1億円と算定。 	1.1億円
合計			1.1億円

(2) 使途案の検討

「自動車リサイクル情報システムの刷新」(大刷新)に係る費用負担の考え方を整理する前提として、「情報システムに関する費用」の負担方法を確認する。

① 第81回資金管理業務諮問委員会の振返り

第81回の資金管理業務諮問委員会では、特預金について「新たな使途案」と「実績のある使途案」の検討を行った。その結果、以下の2点を確認した。

- 1) 新たな使途案については、自動車リサイクルからかけ離れた内容の取組は適切でない。自動車リサイクルに関連する取組として、「フロン類の回収率向上に向けた支援」や「リユース部品の促進に向けた支援」というような使途案を検討すべき。
- 2) 実績のある使途案については、「自動車リサイクル情報システムの刷新」(大刷新)の取組について、メーカーが負担する額が確定した際に不足が生じる場合には、両省の見解と過去の実績を踏まえ、“ただし書き”を適用し、その不足額に特預金を充てることについての検討を進める。その前提として、当該取組に係る費用負担の考え方を整理する必要がある。

上記のうち、今回は、2)の大刷新の費用負担の考え方を整理する前提として、「情報システムに関する費用」の負担のあり方を確認する。

② 「情報システムに関する費用」の負担方法の確認

1) 原則

- 第6回合同会議(2004年3月17日)にて提示された「指定法人業務に関する費用負担の考え方について」において、情報システムに関する費用の負担の考え方は次のように整理されている。

情報システムに関する費用の負担の考え方	
A. イニシャルコスト	新たな自動車リサイクル制度において中心的な役割を果たすべき存在として、メーカーが全額負担
B. ランニングコスト	メーカーも便益を受ける費用として、原則、ユーザーとメーカーが折半して負担(ユーザー負担は資金管理料金を想定)
ただし書き	ただし、特預金が必要量を超過して相当程度発生する場合は、B.のランニングコストとして整理されるもののうち、情報システムの大規模な改造に係る費用に特預金を充当することも想定。

- B.のランニングコストの費用負担に関しては、原則、以下の取り扱いが適用される。

＜負担割合＞ ユーザー 50%、メーカー 50%

＜財源＞ ユーザー分は資金管理料金、メーカー分はメーカー負担金

2) 例外①（負担割合の変更）

- 過去の事例として、上記B.に該当するランニングコストのうち、ユーザー又はメーカーのいずれか一方のみが便益を受ける費用については、合同会議における議論などを経て、受益者のみの負担としたものがある。

（例）2007年における「車両状況照会機能の拡充」の事案などの大型案件に係る費用
→ 便益を受ける主体がユーザーのみであるため、費用の負担割合をユーザー100%とした

3) 例外②（財源の変更）

- 過去の事例として、上記B.に該当するランニングコストのうち、2009年12月7日に両省から示された「情報システムに対する特定再資源化預託金等の出えんについて」に基づき、上記B.のただし書き（第6回合同会議で示された「指定法人業務に関する費用負担の考え方について」のただし書き）を適用し、財源を特預金に変更したものがある（ただし書きの適用条件は下表のとおり）。

情報システムに関して特預金の充当の対象となり得る事案の条件	
1	情報システムのニーズや利用状況等の外部環境変化への対応が必要とされるもののうち、 制度制定当初から想定されず、かつ、定常的に措置されるものでないこと。
2	措置しない場合、自動車リサイクルシステムが機能不全に陥るなど、制度の安定性及び信頼性を損なうおそれがあり、かつ、措置することにより、リサイクルシステム全体の効率化を図ることが可能となることで、ユーザーの信頼性向上及び負担軽減に資すること。
3	資金管理料金、情報管理料金からの負担とした場合、それぞれの 収支均衡計画に与える影響が大きいものであること。

（例）2011年～2013年にかけて実施された「情報システムの性能対策」に係る費用
→ ただし書きの適用条件を満たすため、財源を資金管理料金から特預金に変更した

なお、「自動車リサイクル情報システムの刷新」（大刷新）に係る費用のユーザー負担分については、合同会議における議論などを経て、既に特預金を充当することが決定している。

③ 今後のスケジュール

次回（12月開催予定）の諮問委員会において予定する諮問内容は次のとおり。

- ・「自動車リサイクル情報システムの刷新」（大刷新）の具体的な内容（ニーズ、刷新内容、概算額及び費用負担の考え方等）。費用負担の考え方については、上記②にて確認した「情報システムに関する費用」の負担方法を踏まえる。
- ・「フロン類回収率向上に向けた支援」や「リユース部品の促進に向けた支援」などの新たな使途案

また、次々回（2月開催予定）の諮問委員会においては、特預金の新たな使途案の検討について一定の結論を導き出し、その後は2019年に開催される合同会議における本件についての議論に備えたい。