

第90回 資金管理業務諮問委員会

公益財団法人 自動車リサイクル促進センター

2020年9月15日

委員名簿

委員長	細田 衛士	中部大学経営情報学部教授、慶應義塾大学名誉教授
委員	井岡 智子	一般財団法人消費科学センター企画運営委員
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・副会長
委員	菅原 周一	文教大学大学院国際学研究科教授
委員	高岡 昌輝	京都大学大学院工学研究科教授
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
委員	山田 奨	公認会計士・税理士

(五十音順、敬称略)

審議内容

1. 2020年度第1四半期の概況	《報告事項》	…… P3
2. 2020年度第1四半期の決算	《報告事項》	…… P7 (資料1をご参照)
3. 2020年度第1四半期の運用実績	《報告事項》	…… P15
4. 社債に関するESG投資の検討	《報告事項》	…… P19
5. 土砂等が混入した番号不明被災自動車への対策の検討	《報告事項》	…… P23
6. ユーザー理解活動の取組状況	《報告事項》	…… 別冊 (添付をご参照)

* 赤字は今回特にご審議いただきたい事項。

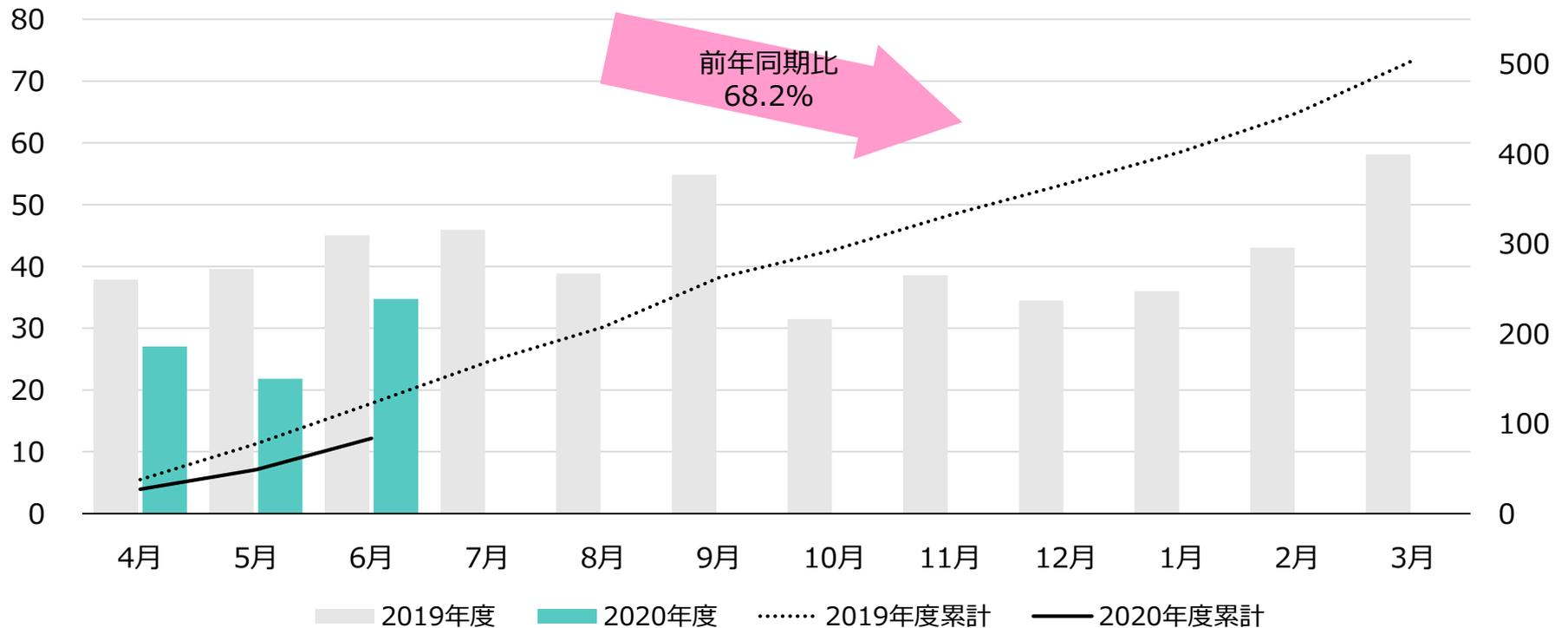
1. 2020年度第1四半期の概況 (1) 預託・引取・輸出返還に係る台数の動向

2020年度第1四半期（4月～6月）の新車販売台数は、新型コロナウイルスの影響により、前年同期比で68.2%と減少となった。登録車は前年同期比で69.6%、軽自動車は65.9%といずれも大幅に減少した。

① 新車販売台数

(単位：万台【単月】)

(単位：万台【累計】)

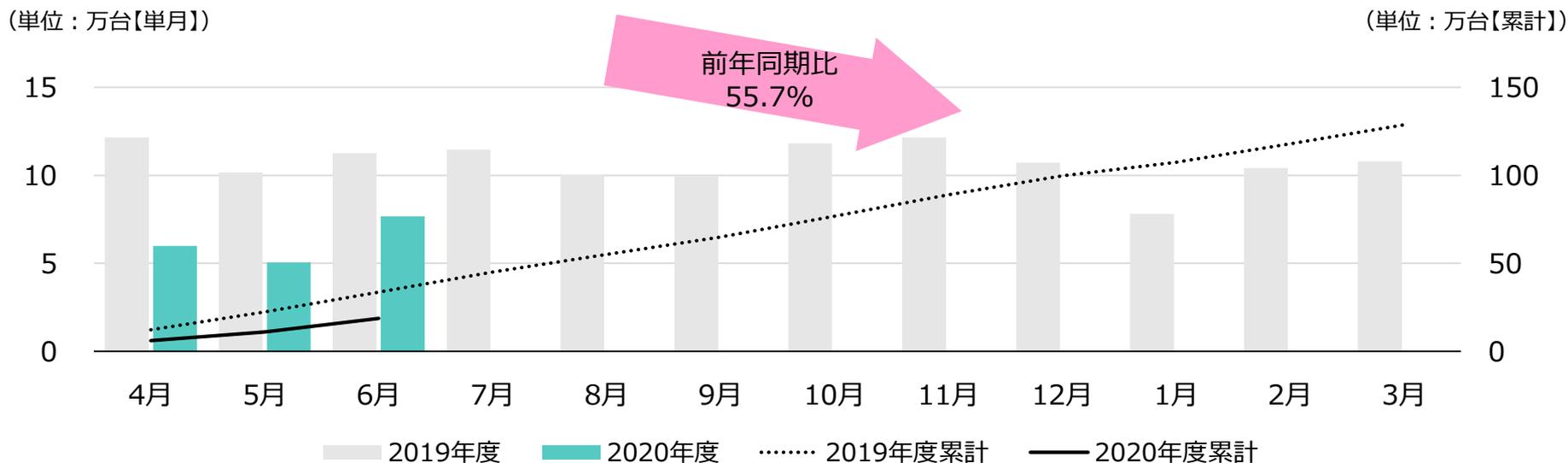


* 新車販売台数は一般社団法人日本自動車販売協会連合会及び一般社団法人全国軽自動車協会連合会の公表データの集計値。

1. 2020年度第1四半期の概況 (1) 預託・引取・輸出返還に係る台数の動向

新型コロナウイルスの影響により、世界的に貿易が停滞したため、2020年度第1四半期（4月～6月）の中古車輸出台数は前年同期比で55.7%となった。

② 中古車輸出台数



順位	2020年度第1Q			2019年度第1Q	
	地域	台数	前年同期比	地域	台数
1	アフリカ	55,832	▼ 72.9%	アジア	78,006
2	中東欧・ロシア	31,580	▼ 74.7%	アフリカ	76,564
3	アジア	30,530	▼ 39.1%	中南米	46,943
	輸出総台数	186,968	▼ 55.7%	輸出総台数	335,771

* 出典：財務省貿易統計（20万円以下の少額貨物は含まない。）

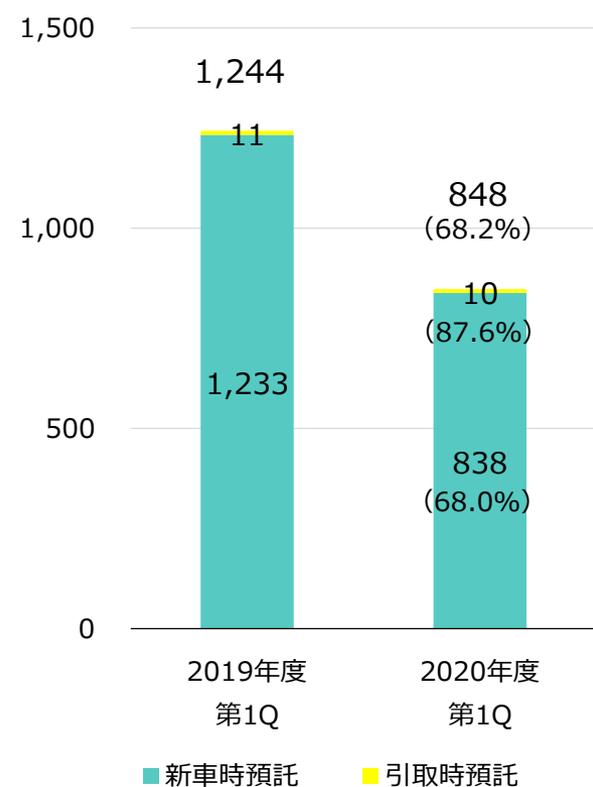
1. 2020年度第1四半期の概況 (1) 預託・引取・輸出返還に係る台数の動向

- (A) 新車販売台数が前年同期比で減少したことから、預託台数は前年同期を下回った。
- (B) 新車販売台数の減少等の影響により、使用済自動車の引取台数は前年同期を下回った。
- (C) 財務省貿易統計にて輸出台数が減少したため、輸出返還台数は前年同期を下回った。

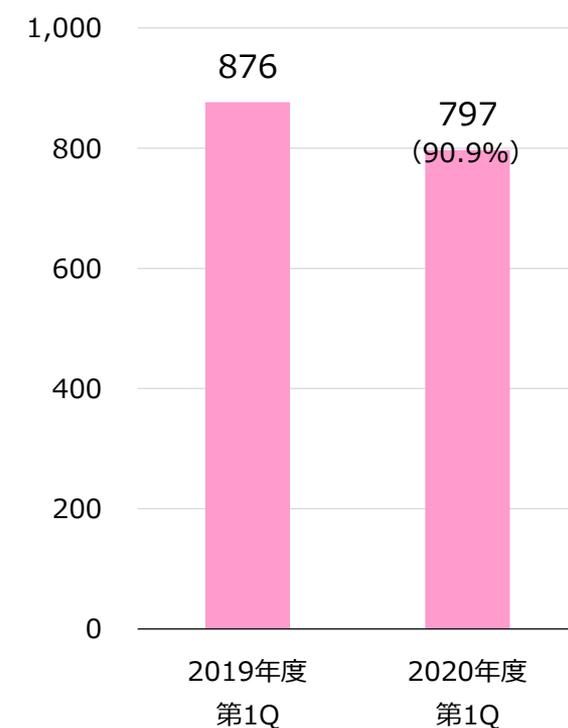
③ 預託・引取・輸出返還に係る台数の実績

* グラフのカッコ内は前年同期比

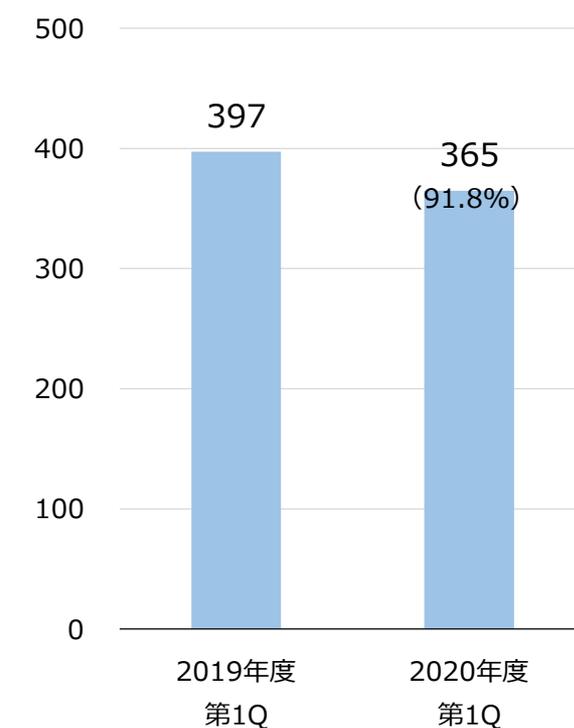
(単位：千台) (A) 預託台数



(単位：千台) (B) 引取台数



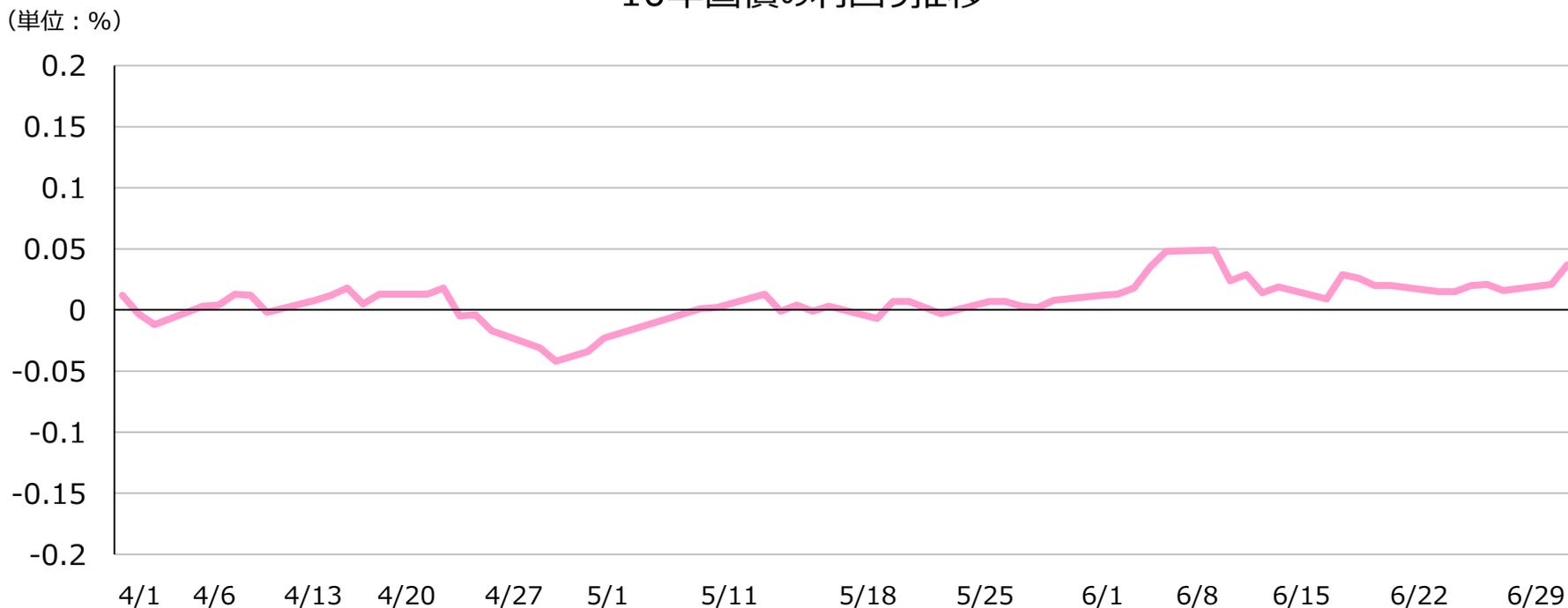
(単位：千台) (C) 輸出返還台数



1. 2020年度第1四半期の概況 (2) 金利の動向

新型コロナウイルスの影響により、2020年3月、10年国債の利回りは一時的に上下したが、日本銀行、米連邦準備制度理事会（FRB）、欧州中央銀行（ECB）といった各国の中央銀行が迅速に追加的な金融緩和政策を打ち出したため、2020年度第1四半期において、10年国債の利回りは0%程度で安定的に推移した。これにより、計画どおり、年限10年～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。）

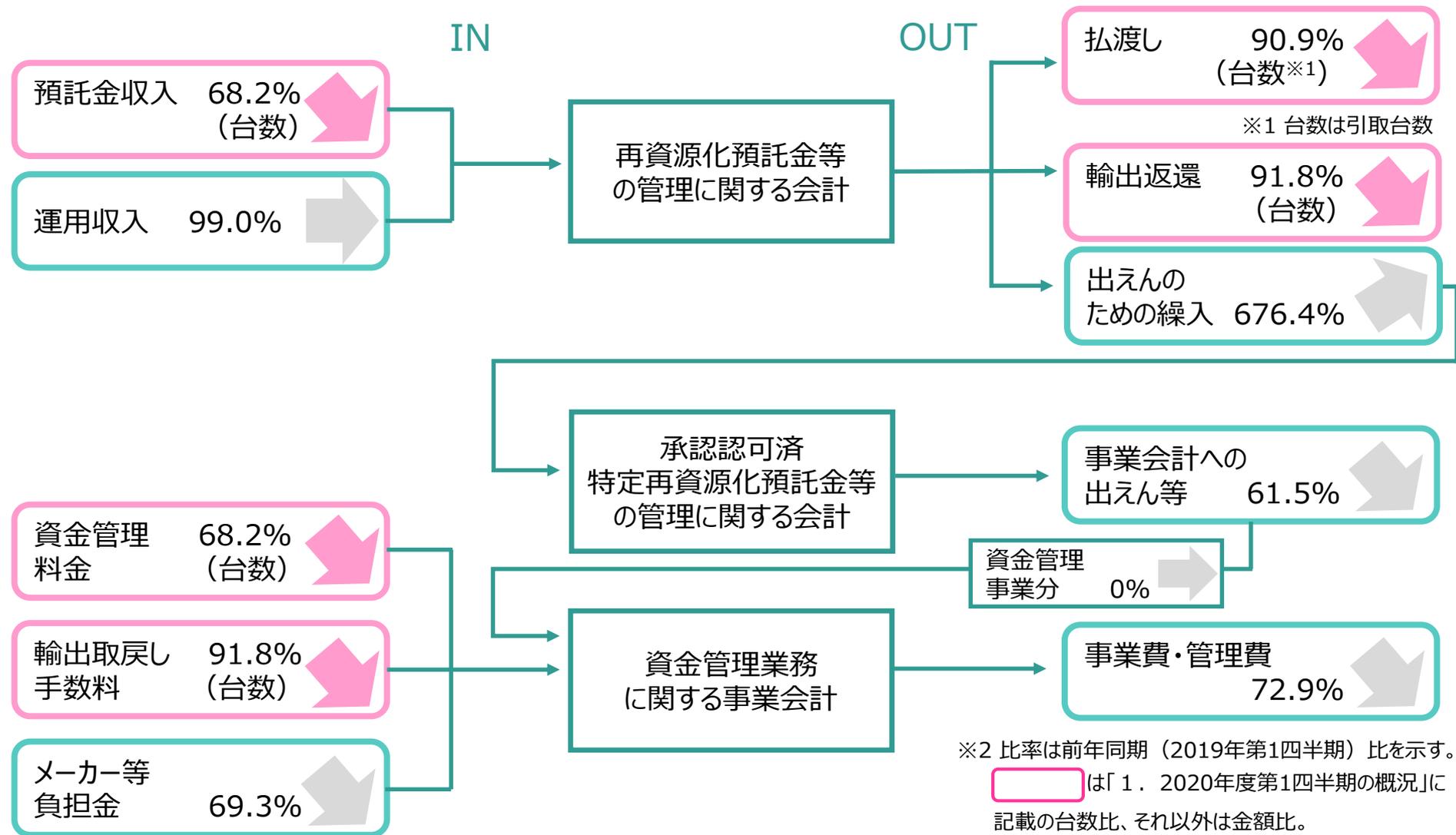
10年国債の利回り推移



* 出典：QUICK

2. 2020年度第1四半期の決算 (1) 総括

第1Qの資金管理センター3会計のフローの概況（前年同期比）は下図のとおり。預託台数が大幅に減少（前年同期比68.2%）したことに伴い、預託金収入及び資金管理料金収入が大幅に減収。

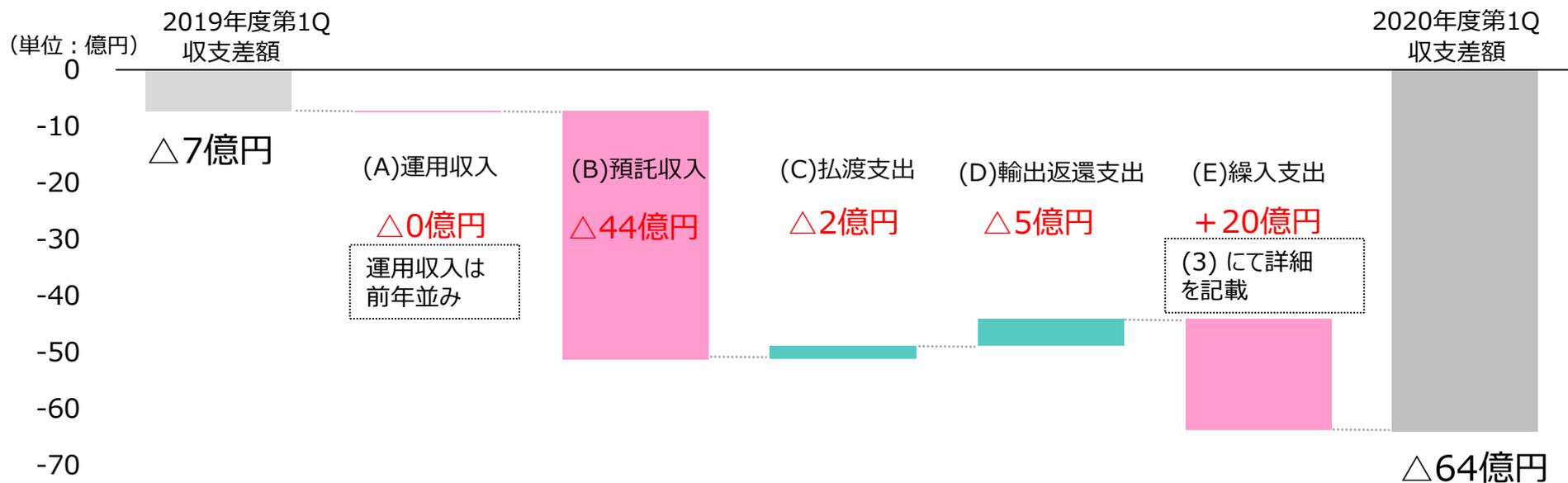


2. 2020年度第1四半期の決算 (2) 再資源化預託金等の管理に関する会計

預託台数の減少（前年同期比68.2%）及び繰入金支出の増加等より、事業活動収支差額は前年度に比して57億円減少して△64億円。

①フローの状況（事業活動収支）

■ 増加要因 ■ 減少要因



(B)の内訳

	当年度	前年度	比率
フロン類	11億円	21億円	52.5%
エアバッグ類	17億円	25億円	68.2%
ASR	53億円	78億円	67.3%
情報管理	1億円	2億円	68.1%
合計	82億円	126億円	
	44億円の減少		

(C)の内訳

内訳	当年度	前年度	比率
元本	87億円	90億円	97.4%
利息	13億円	13億円	99.2%
合計	101億円	103億円	
	2億円の減少		

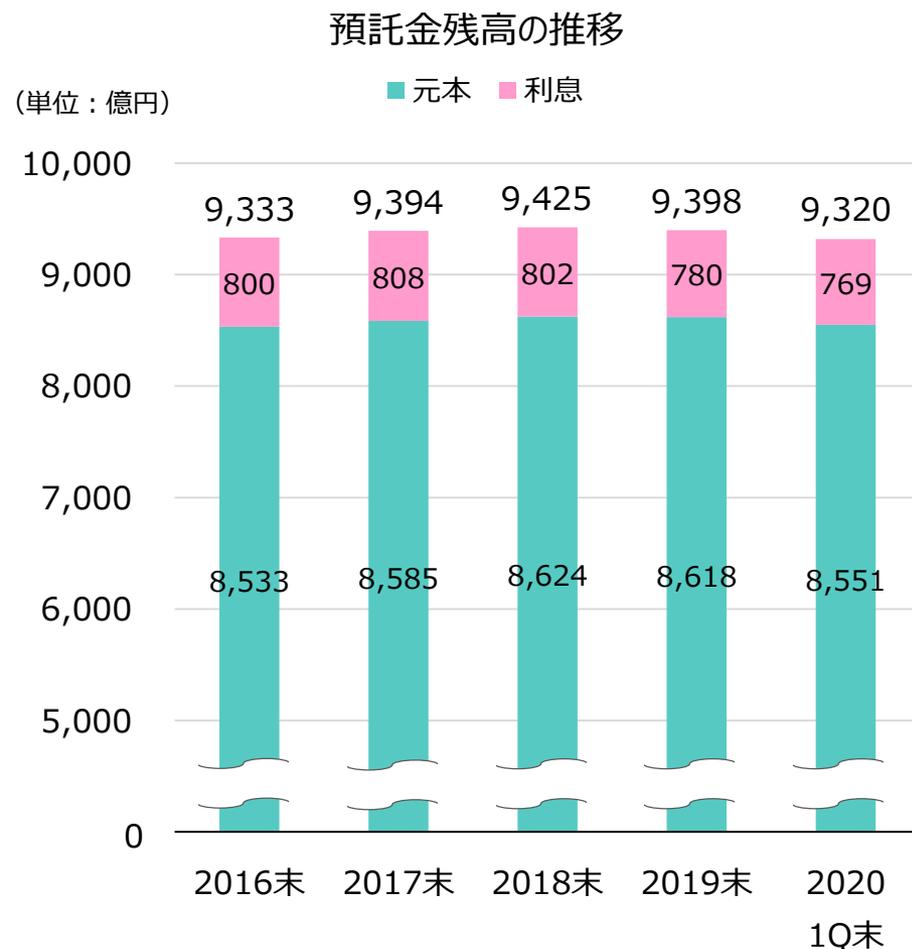
(D)の内訳

内訳	当年度	前年度	比率
元本	42億円	46億円	90.9%
利息	5億円	5億円	89.3%
合計	46億円	51億円	
	5億円の減少		

2. 2020年度第1四半期の決算 (2) 再資源化預託金等の管理に関する会計

第1Q末時点での預託台数は8,170万台。預託金の残高は9,320億円、前年度末に比して78億円の減少。

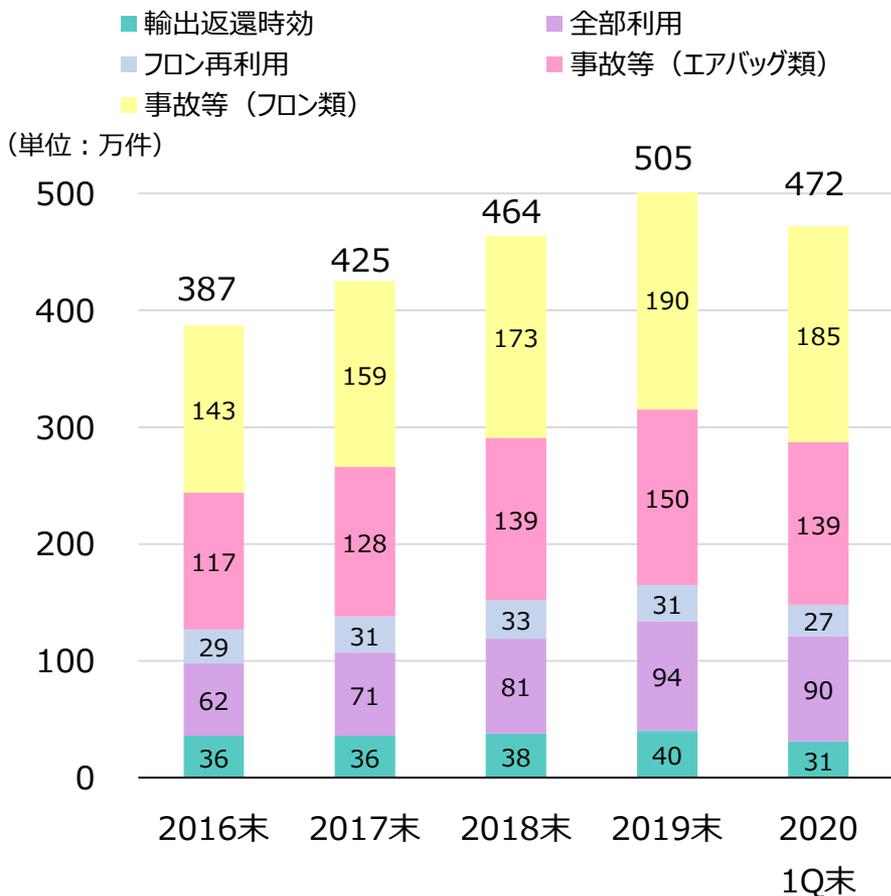
②ストックの状況



2. 2020年度第1四半期の決算 (2) 再資源化預託金等の管理に関する会計

第1Q末時点において預託金残高に含まれる特預金の残高は185億円。21億円の特預金が承認済特預金となったこと等により残高は減少。

特預金件数の推移



特預金残高の推移



* 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。

2. 2020年度第1四半期の決算 (2) 再資源化預託金等の管理に関する会計

第1Q末時点での特預金の発生金額は5.7億円。前年同期比で0.4億円の増加。
発生事由別では、輸出返還時効、全部利用及び事故等（フロン類）が増加（前年同期比）。

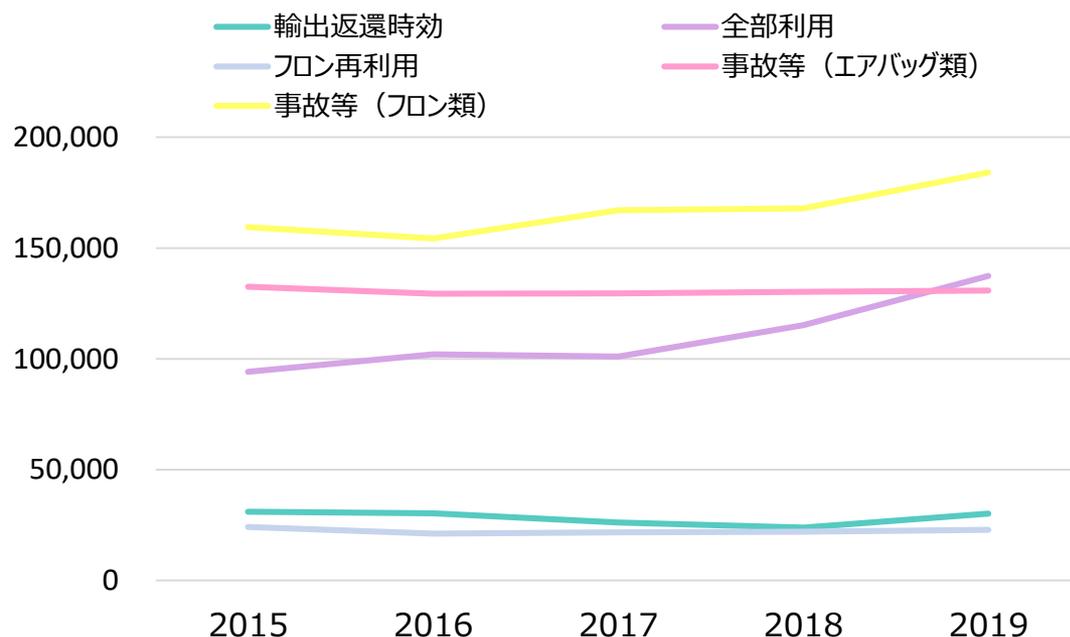
特預金の発生事由別の金額と件数
(前年同期比)

上段：金額（単位：百万円）

下段：件数

	2020年度 第1Q	2019年度 第1Q	増減率
輸出返還時効	83	64	129%
	7,629	6,020	127%
全部利用	193	183	105%
	35,931	33,248	108%
フロン再利用	43	44	98%
	20,226	20,560	98%
事故等 (エアバッグ類)	75	79	95%
	32,494	33,803	96%
事故等 (フロン類)	106	97	109%
	51,095	46,487	110%
利息【金額】	71	65	109%
合計【金額】	572	533	107%
前年同期比40百万円増加			

前年度までの特預金発生件数の推移



【特預金の発生事由】

- 輸出返還時効 … 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
- 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
- 事故等 … 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. 2020年度第1四半期の決算 (3) 承認・認可済特定再資源化預託金等の管理に関する会計

大規模災害時において機動的に対応するための資金として、21億円の承認済特預金をストック。
また、当年度においては、4.84億円を3指定法人の事業会計に出えん予定。

【ストック】

承認済特預金残高の推移

(単位：億円)



【フロー】

2020年度において「再資源化預託金の管理に関する会計」から繰り入れる額

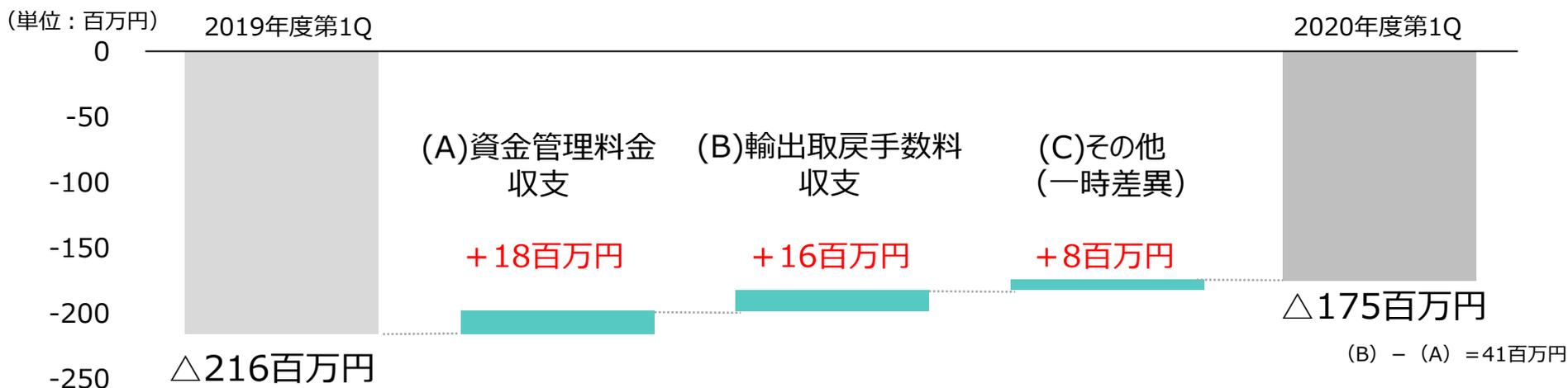
		用途	金額 (百万円)
第1Q (実績)		・離島対策等支援事業	200
		・大規模災害への事前対応	10
		・JARCの事業継続に対応する資金	100
		・大規模災害に対応する資金	2,000
第4Q (予定)		・不法投棄等対策支援事業の拡充	56
		・大規模災害への事前対応	15
		・自動車リサイクルシステムの大規模改造 (事前調査)	61
		・理解活動の取組	142
			2,584
合計	内訳	当会計にストック	2,100
		3指定法人の事業会計に出えん	484

2. 2020年度第1四半期の決算 (4) 資金管理業務に関する事業会計

預託台数の減少（前年比68.2%）と輸出返還台数の減少（前年比91.8%）に伴い減収となったが、減収幅以上にコストが大きく減少したため、当期収支差額は41百万円の増加。

フローの状況（当期収支差額）

■ 増加要因 ■ 減少要因



(A) 資金管理料金収支

	当年度	前年度	差異
収入	272百万円	387百万円	△115百万円
支出	426百万円	559百万円	△133百万円
差額	△154百万円	△171百万円	18百万円

【主な増減要因】

<収入> 預託台数は前年比68.2%、料金で114百万円の減収。
 <支出> 前年度は、データセンターの更新に係る費用を238百万円を計上（当年度は計上無し）。

※ 繰越金は22億円

(B) 輸出取戻し手数料収支

	当年度	前年度	差異
収入	85百万円	110百万円	△25百万円
支出	89百万円	130百万円	△41百万円
差額	△4百万円	△20百万円	16百万円

【主な増減要因】

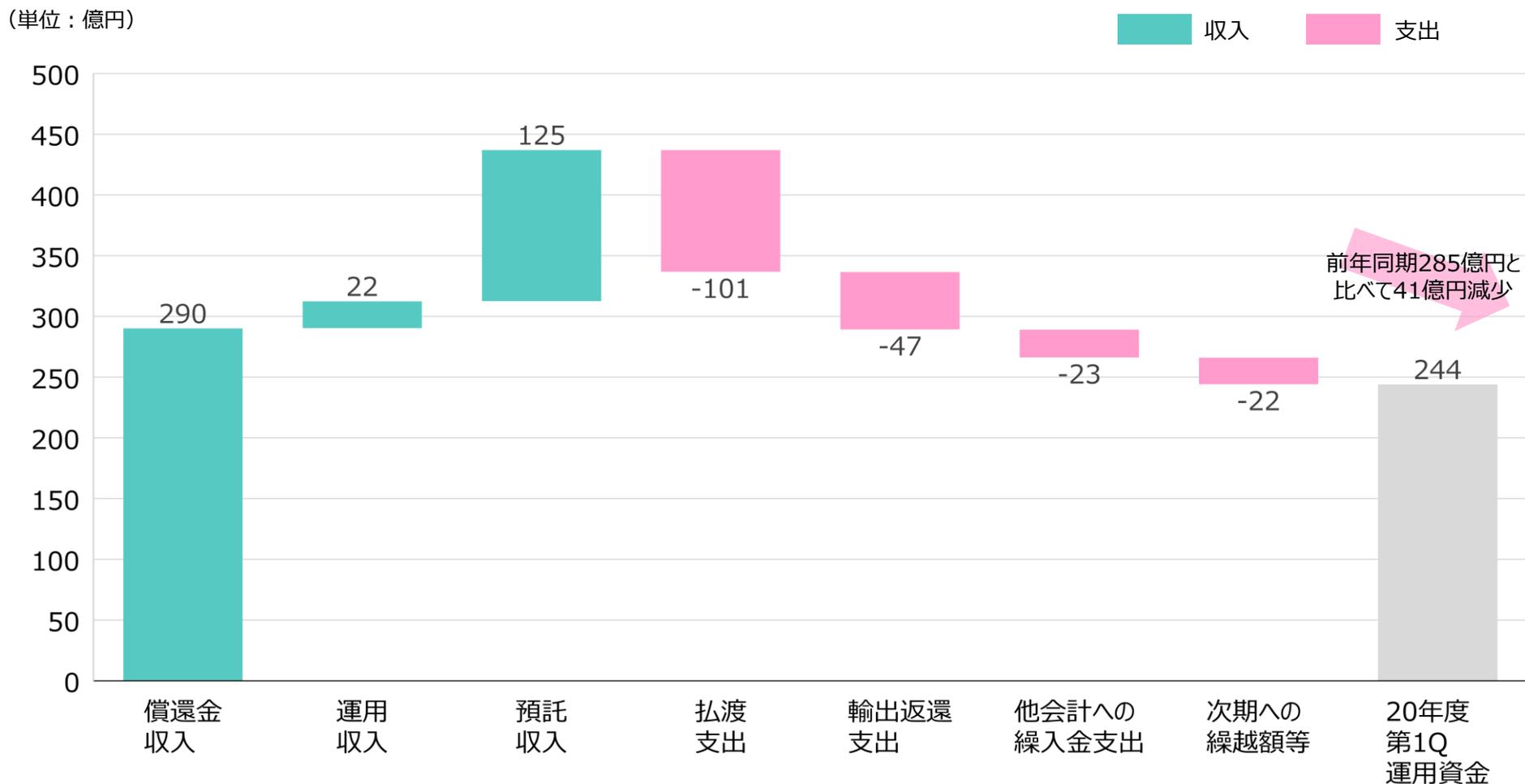
<収入> 輸出返還台数は前年比91.8%、手数料で23百万円減収。
 <支出> 輸出返還台数が前年比91.8%となったことにより、委託費（変動費）も41百万円減少。

※ 繰越金は5億円

<MEMO>

3. 2020年度第1四半期の運用実績 (1) 運用資金

第1Qの運用資金は244億円。預託台数が大幅に減少したことにより、前年同期比では41億円の減少。

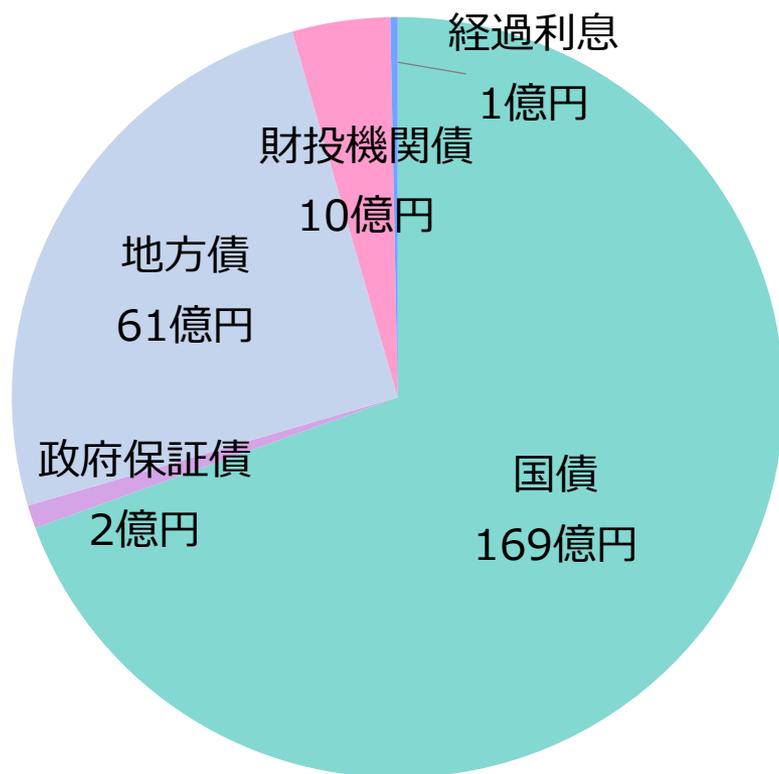


3. 2020年度第1四半期の運用実績 (2) 債券運用の実績

第1Qは年限10、11年の債券を額面208億円取得。このうち、鉄道建設・運輸施設整備支援機構（JRJT）のサステナビリティボンドが4億円、国際協力機構（JICA）のソーシャルボンドが6億円を占める。

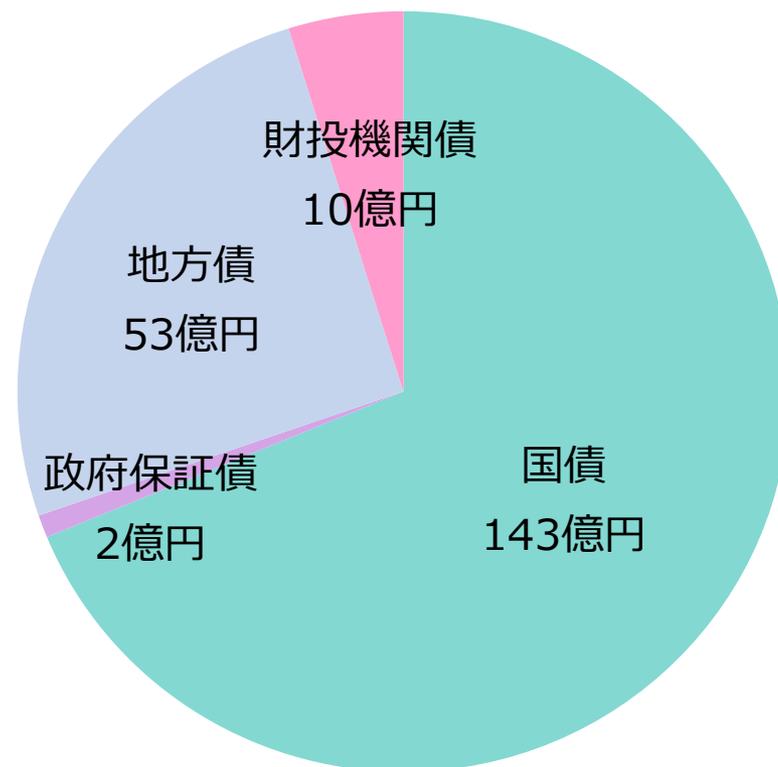
簿価ベース

合計244億円



額面ベース

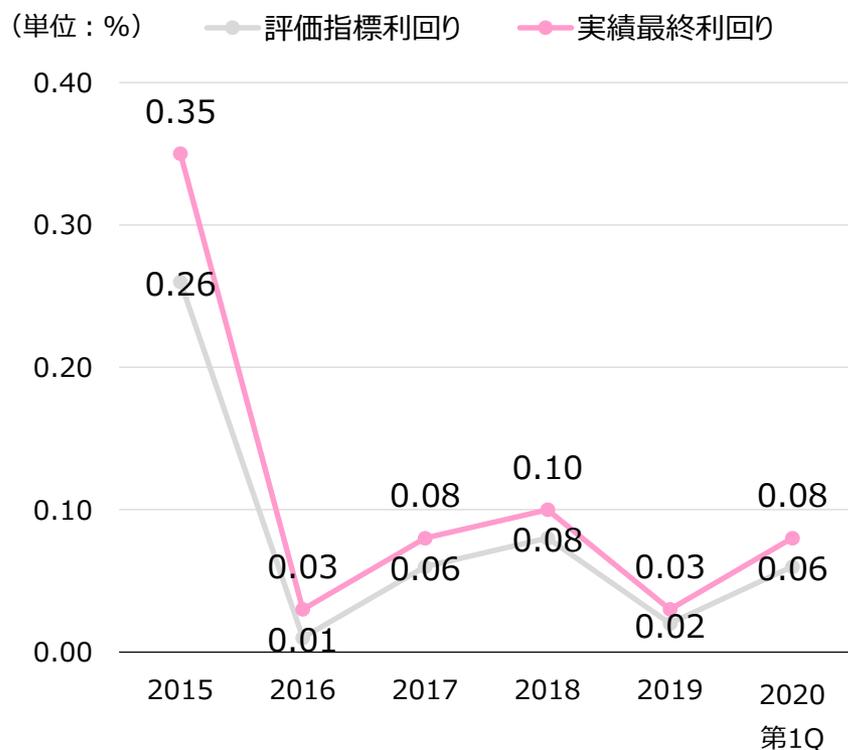
合計208億円



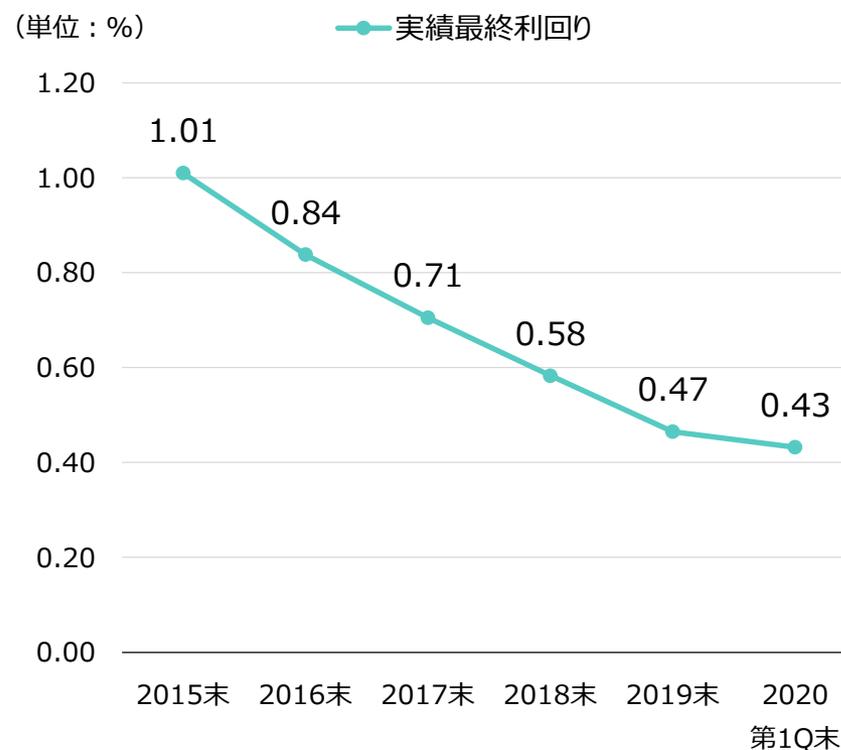
3. 2020年度第1四半期の運用実績 (3) 債券運用の成果

実績最終利回りは0.08%となり、評価指標利回り0.06%を上回る結果となった。また、継続的な低金利環境下にあるため、資産全体の利回りは低下傾向にあり、第1Q末時点では0.43%となった。

新規取得債券の利回り



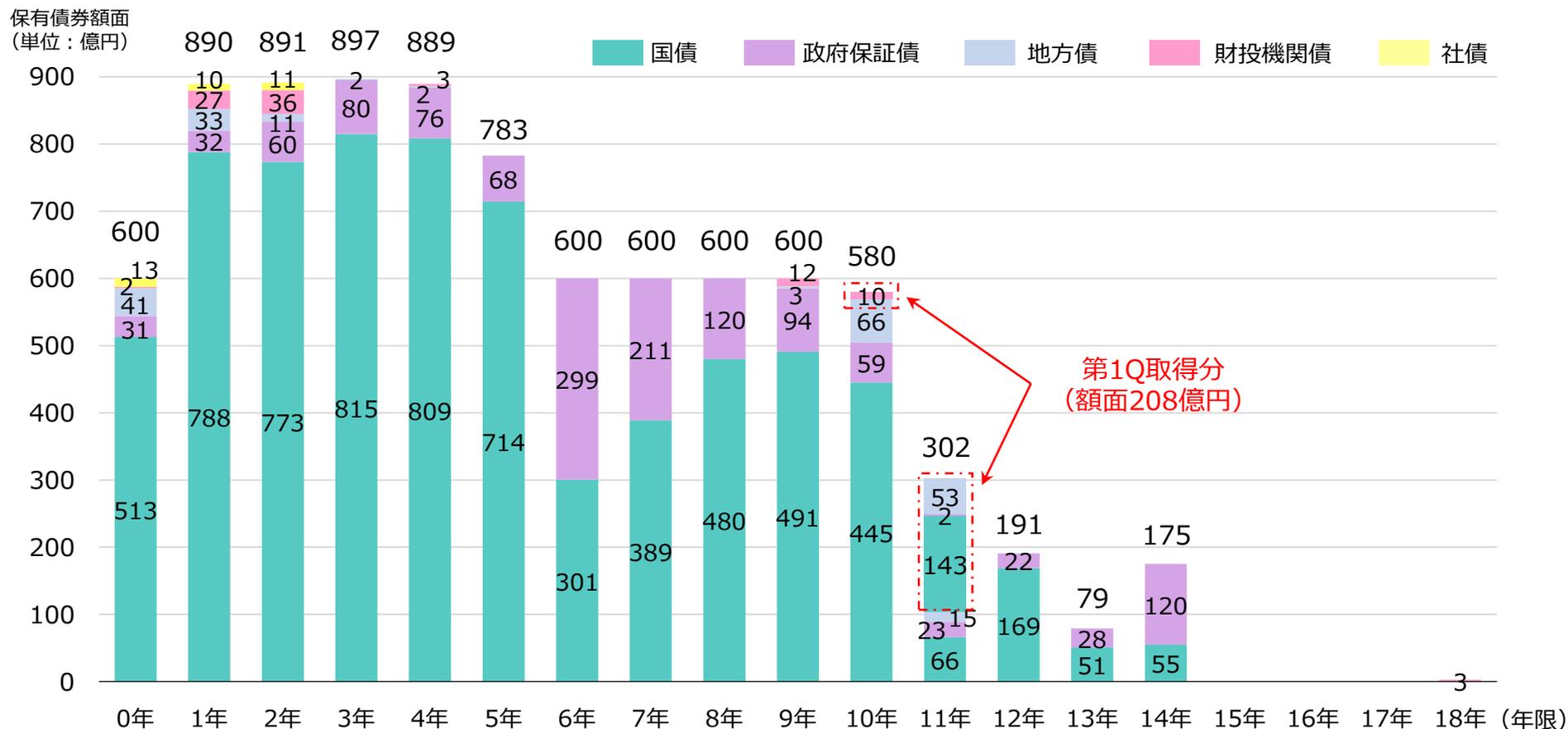
資産全体の利回り



* 「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の。

3. 2020年度第1四半期の運用実績 (4) ラダー型資産構成

第1Qは年限10年の財投機関債を10億円、年限11年の国債を143億円、政府保証債を2億円、地方債を53億円取得し、順調にラダーを構築している。また、評価基準に合致した実績となった。



<評価基準>

- ① 年限6年以降において、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 年限6年以降において、各年限における政府保証債等の額面残高が、300億円を超えていないこと。
- ③ 財投機関債の新規取得額面が30億円を超えていないこと。

4. 社債に関するESG投資の検討 (1) 背景

近年の豪雨や台風などの気候変動問題のみならず、この度のコロナショックを受けて、ESG投資の重要性はますます高まっている。環境（E）や社会（S）に配慮した投資に対する社会的要請は、今後さらに強まる。

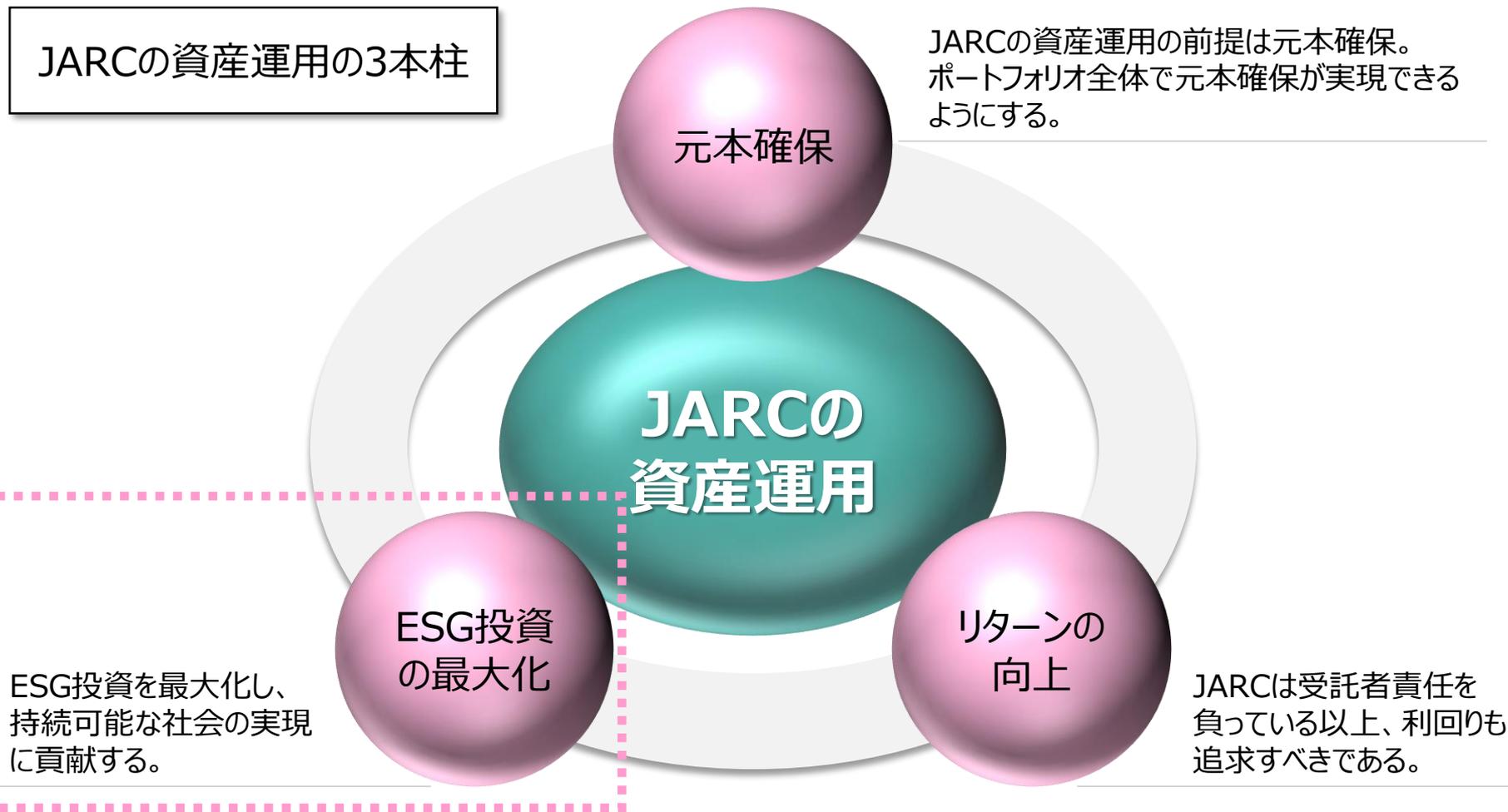
コロナショックとESG投資をめぐる動向

- 「コロナ危機で、失業や経済格差の拡大が懸念され、また企業の持続的な成長に関心が高まっている。従業員やコミュニティーなど多様なステークホルダーへの配慮を促し、**長期的な視点で企業を評価するESG投資家は、社会課題を解決する上で大きな役割を期待されている。**」（2020年7月19日 日経ヴェリタス「ESG投資、質向上と効果検証を——早稲田大学大学院教授・アジア開発銀行研究所エコノミスト根本直子氏。」）
- 「**コロナ禍でS（社会）への関心はさらに高まった。**グローバル化の中でサプライチェーンを管理できているか、労働者の人権を保護する企業かで評価が分かれる」（2020年7月28日 日本経済新聞「公的年金の運用環境—年金積立金管理運用独立行政法人理事長宮園雅敬氏、企業の成長力に格差」）
- 「もともとEUは50年までの温室効果ガス排出量ネットゼロを目指す「欧州グリーンディール」を掲げてきたが**コロナ禍を機に取り組みを加速している。**（中略）エクソンモービルなど米系とて構造変化のらち外にはいられない。石油産業を主要な支持基盤とする米トランプ政権は、パリ協定脱退を決めた。だが、米国でもアップルなどの民間企業やブラックロックなどの機関投資家は、政権とは逆に、**ますますパリ協定とESG（環境・社会・企業統治）の重視へ舵を切っている。**」（2020年8月1日 週刊東洋経済「【特集 脱炭素 待ったなし】—PART1 石油の終焉—世界で相次ぐ巨額損失と破綻 石油・ガス企業の瀬戸際」）
- 「**社会（ESGのS）が良い方向に向かう動きを是とする潮流は、コロナ禍でさらに大きくなるだろう。**そうすれば、従来の化石燃料を用いないようにする環境（ESGのE）を改善する動きも強まるだろう。」（2020年8月18日 週刊エコノミスト「特集：2020年後半 経済大展望」）

4. 社債に関するESG投資の検討 (2) JARCの資産運用の3本柱

長期的な低金利環境下においては、JARCは元本確保を前提としたうえで、ESG投資の最大化を通じて持続可能な社会の実現に貢献すべきである。

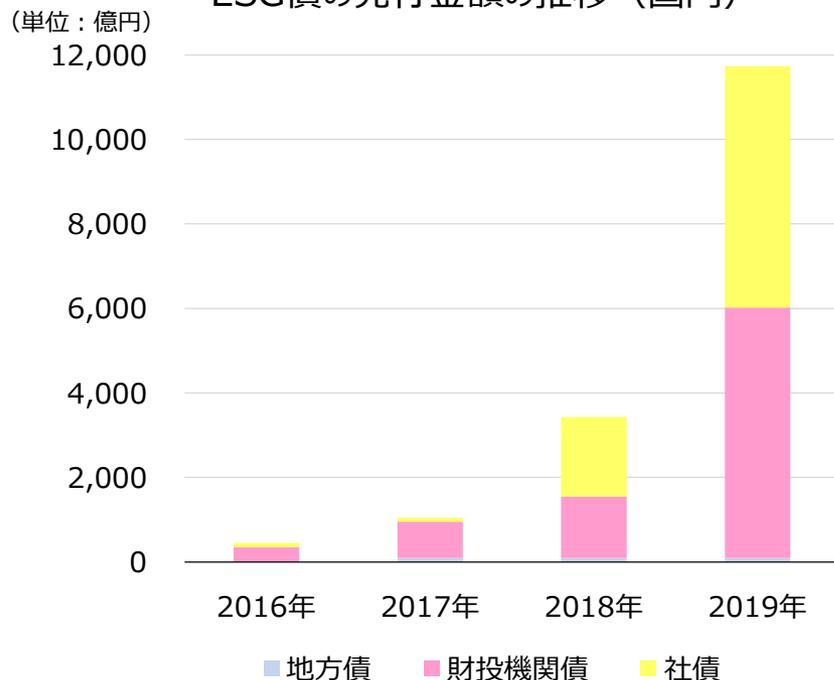
JARCの資産運用の3本柱



4. 社債に関するESG投資の検討 (3) ESG債の市場規模

ESG債のマーケットにおいて、社債の発行金額は増加している。社債への投資再開により、ESG債の投資機会が拡大する。ESGの社債への投資により、環境改善効果等の“社会的リターン”を獲得することができる。

ESG債の発行金額の推移（国内）



	2016年	2017年	2018年	2019年
地方債	0	100	100	100
財投機関債	350	850	1,445	5,920
社債	100	100	1,886	5,718

AA格以上のESGの社債一覧（2019年10月～2020年6月）

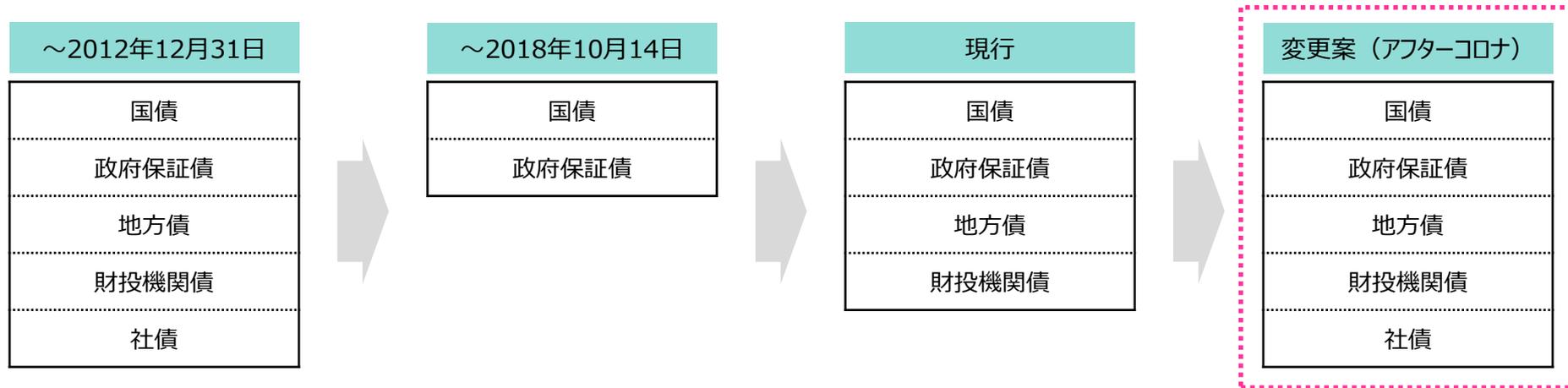
発行年月	発行体名	種別	利率	発行額	年限
2019.10	リコーリース	グリーンボンド	0.120%	100億円	5年
2019.11	群馬銀行	グリーンボンド	0.370%	100億円	10年
2019.11	日本電産	グリーンボンド	0.090%	300億円	5年
2019.12	清水建設	グリーンボンド	0.110%	100億円	5年
2020.01	東日本旅客鉄道	サステナビリティボンド	0.220%	300億円	10年
2020.01	オリックス	グリーンボンド	0.190%	100億円	5年
2020.02	東北電力	グリーンボンド	0.310%	50億円	10年
2020.03	三井住友ファイナンス&リース	グリーンボンド	0.170%	150億円	5年
2020.06	東京地下鉄	サステナビリティボンド	0.275%	100億円	10年
2020.06	旭化成	グリーンボンド	0.120%	100億円	5年
2020.06	NTTファイナンス	グリーンボンド	0.001%	400億円	3年

* 上記の表では、信用格付業者のいずれかより最上位から2番目以上の格付を付与された発行体の債券を参考例として挙げている。

4. 社債に関するESG投資の検討 (4) 今後の方向性

現在、コロナショックの影響により、社債市場においては信用力が悪化している企業がある。アフターコロナにおいては、環境（E）や社会（S）に配慮した投資がますます重要となることを踏まえて、コロナショックの影響が収束し、社債市場が平常時の信用力を取り戻したときには、ESG債に限り社債への投資を再開することを改めて検討する。

新規取得対象資産の変遷



<第1期> 2005年1月1日 ~ 2012年12月31日

自動車リサイクル法が施行された2005年1月1日から2012年12月31日までは、法令等で定められた「国債」「政府保証債」「地方債」「財投機関債」「社債」を取得していた。

<第2期> 2013年1月1日 ~ 2018年10月14日

東日本大震災の後、一部の電力債が格下げの危機に陥ったことなどを受けて、新規取得対象資産を「国債」と「政府保証債」に限定した。

<第3期> 2018年10月15日 ~ 現在

電力債の格下げの危機から相当期間が経過したこと及びESG投資の開始を受けて、「地方債」と「財投機関債」の新規取得を再開した。

5. 土砂等が混入した番号不明被災自動車への対策

番号不明被災自動車のうち、土砂等が混入し逆有償となる被災自動車も円滑に処理されるよう、JARCは市町村担当者向けに適正な処理方法等の情報提供や既存の災害等廃棄物処理事業補助金の活用を促すこととした。

(1) 第87回資金管理業務諮問委員会で提起した被災自動車に係る課題

① 制度のロバスト性（頑強性）の強化について

第43回合同会議において国が示した「自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書」の「第2章自動車リサイクル制度の『あるべき姿』とその実現に向けた基本的方向性」では、「引き続き、離島地域における自動車リサイクルの支援や不法投棄の解消に向けた対策を行うとともに、大規模災害・事故時等の非常時対応の円滑化を図るなど、制度のロバスト性を強化していくことも重要である」とされた。

② 土砂混入等の問題

被災自動車には、大量の土砂等の混入や全焼しているケースがあるが、このような車両についても円滑・適正に再資源化を行う必要がある。南海トラフ巨大地震が発生すれば甚大な津波被害が想定され、このような車両が大量に発生することも予想される。

(2) これまでの災害時における被災自動車の処理状況

東日本大震災、および近年多発している豪雨被害により発生した被災自動車の処理状況について、改めて関係者へのヒアリング等により調査した。

- ・東日本大震災：放射性物質が絡む一部事案を除き、市町村で処理された被災自動車は概ね有償で取引。
- ・近年の豪雨被害：多くの被災自動車は所有者が判明し、所有者自ら処理。所有者が不明であった場合でも多くが有償で引き取られており、市町村が負担する逆有償事例は限定的。

5. 土砂等が混入した番号不明被災自動車への対策の検討

(3) 被災自動車の処理費用負担の考え方

① 環境省による『災害関係業務処理マニュアル（自治体事務担当者用）平成26年6月』

「被災した自動車や船舶については、保険制度の活用や有価物としての売払い等により所有者の責任により対応すべきものであり、原則として（国庫）補助対象外である。ただし、市町村が対応しなければならない特別な事由がある場合には環境省に相談いただきたい。」とされている。

② 東日本大震災における被災自動車処理に対する補助金

『災害等廃棄物処理事業費補助金交付要綱 東日本大震災に係る災害等廃棄物処理事業費国庫補助交付方針』にて、

「第2 補助対象事業の範囲 1. ごみ処理事業（1）大震災により生じた災害廃棄物（自動車、船舶を含む。）の収集・運搬及び処分を行う処理事業（公物管理者が存在する地域において、災害廃棄物を市町村が実施主体となって処理する事業を含む。）であって、民間事業者及び市町村への委託を含むものとする。」

として、自動車も補助対象に含まれた。



激しい損傷により車台番号が判別できず、所有者の分からない被災自動車（以下 番号不明被災自動車）は市町村が処理することになるが、それが逆有償になったとしても、既存の制度によって市町村は国庫による財政支援を受けることができる。

(4) 既存の支援制度【災害等廃棄物処理事業費補助金】

災害等廃棄物処理事業とは、市町村（一部事務組合・広域連合を含む）が災害その他の事由のために実施した廃棄物の収集・運搬及び処分に係る事業であり、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」第22条の規定に基づき、市町村に対し国庫補助を行うものである。

5. 土砂等が混入した番号不明被災自動車への対策

災害等廃棄物処理事業費補助金		
	通常災害(右記以外)	激甚災害
対象の市町村	被災市町村	<u>激甚災害による負担が一定の水準を超えた市町村</u>
国庫補助率	1/2	1/2
地方財政措置	<u>地方負担分の80%について特別交付税措置</u>	左記に加え、激甚災害法に基づく指定により国庫補助率がかさ上げされる。
実質補助率	90%	97.5～100% 実質補助率例 東日本大震災:100% 熊本地震(益城町):99.7%

◆ 国庫補助金活用の事例

2018年に発生した西日本豪雨では、広島県内にて焼損した番号不明被災自動車が発生し、自治体が処理することとなった。この処理には10万円近い運搬処理費用を要したが、その費用は国庫補助金が活用された。

この他、2017年の九州北部豪雨に関する福岡県内の市町への調査によると、番号不明被災自動車の処理も含め、災害廃棄物処理全般として補助金を活用しているとのこと。

広島県内で発生した焼損した番号不明被災自動車 ⇒



5. 土砂等が混入した番号不明被災自動車への対策

(5) 結論

近年多発している豪雨によって発生した被災自動車については、その多くが所有者自ら買取会社へ売却したり、保険会社や解体業者へ引き渡すことで処理されており、番号不明被災自動車となるものは、ごく僅かである。

また、東日本大震災では多数の番号不明被災自動車が発生したものの、自治体にて多くが有償で処理された。

現行の自動車リサイクル法106条で特預金が出えんできるのは、義務者が存在しないあるいは判別できない自動車の3物品の再資源化、離島の海上輸送費、不法投棄等された車両を自治体が撤去・処理する際の費用のみに限定されており、ここに所有者自身が処理すべき被災自動車に対する支援の余地は無い規定となっている。

一方、自治体にて処理を行う番号不明被災自動車については、預託金は資金管理業務の一環として補填され、さらに逆有償となった場合には、既存の災害等廃棄物処理事業費補助金制度を活用することも可能である。

ただ、自治体における費用負担以外の部分、例えば保健所設置市以外の市町村担当者にとっては、自動車リサイクル法は馴染みが薄く、自動車に関する知識も必ずしも十分ではない。このため、番号不明被災自動車を他の災害廃棄物と同様に、全て逆有償と決めつけて事業者へ引渡してしまった事例や、そもそも使用済自動車として適切に扱われなかった事例も過去に存在する。

このため、JARCは今後も継続的に被災自動車に関する情報を収集し、市町村に対して法令に則った適切な処理方法や被災自動車の推計のみならず、入札時の留意点やテクニック等も深く掘り下げ、発災時には被災自治体からの相談も受け付ける等、自治体の混乱や負担の軽減を図る支援活動を行うこととする。