

第103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

2023年12月25日

委員名簿

委員長	菅原 周一	文教大学大学院国際学研究科 教授
委員	井岡 智子	一般財団法人消費科学センター 理事
委員	大沼 あゆみ	慶應義塾大学経済学部 教授
委員	佐々木 隆文	中央大学 総合政策学部 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技術経営戦略学専攻 教授
委員	村上 千里	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 理事
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. 2023年度第2四半期の概況	《報告事項》	…… P3
2. 2023年度第2四半期の決算報告	《報告事項》	…… P8 (資料1をご参照)
3. 2023年度第2四半期の運用実績	《報告事項》	…… P20
4. 資金管理業務諮問委員会における決算報告の在り方	《諮問事項》	…… P30
5. 引取台数減少に関する考察	《報告事項》	…… P37
6. ユーザー理解活動の取組状況	《報告事項》	…… 別冊

* 赤字は今回特にご審議いただきたい事項。

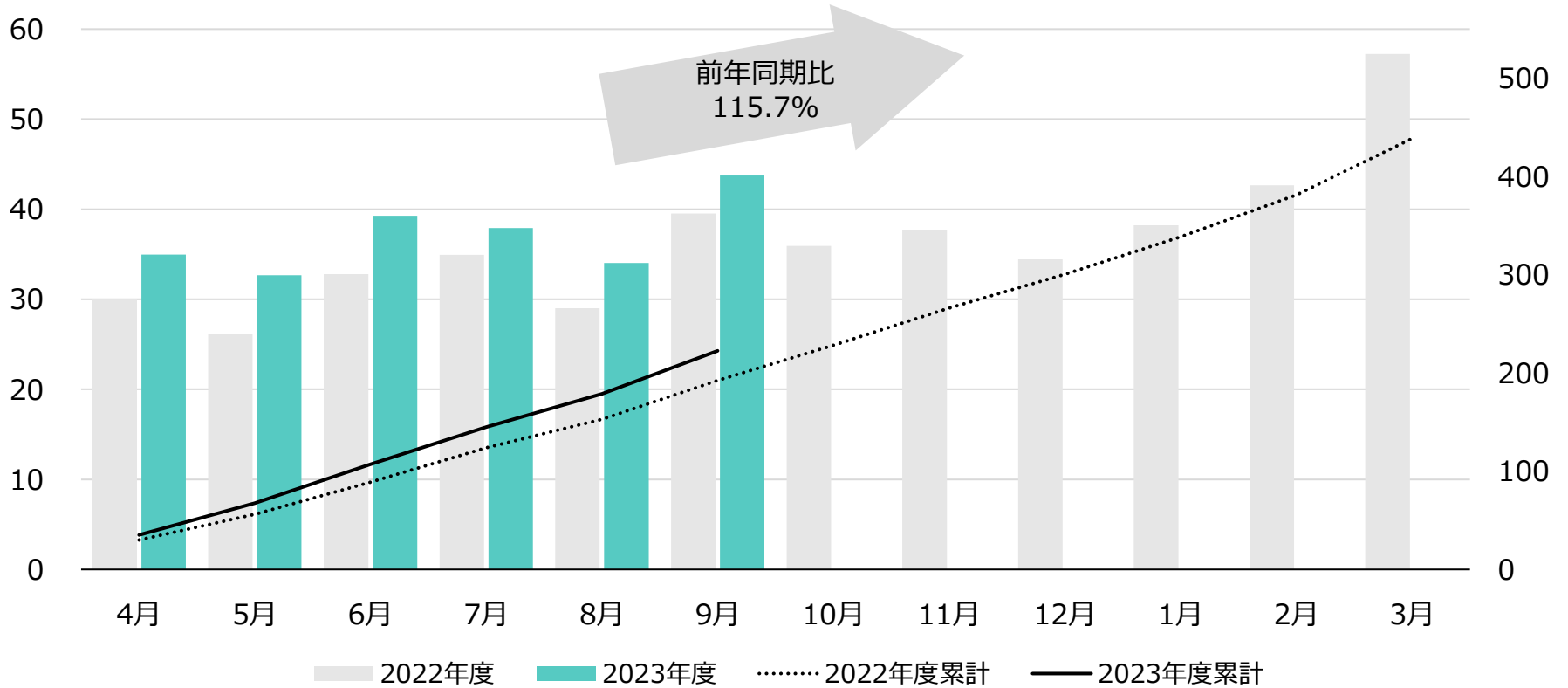
1. 2023年度第2四半期の概況 (1) 預託・引取・輸出返還に係る台数の動向

2023年度第2Q（7月～9月）の新車販売台数は、半導体不足や部品調達難が改善の傾向となったことにより、第2Q末では前年同期比で115.7%。登録車は前年同期比で121.6%、軽自動車は106.6%となった。

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。

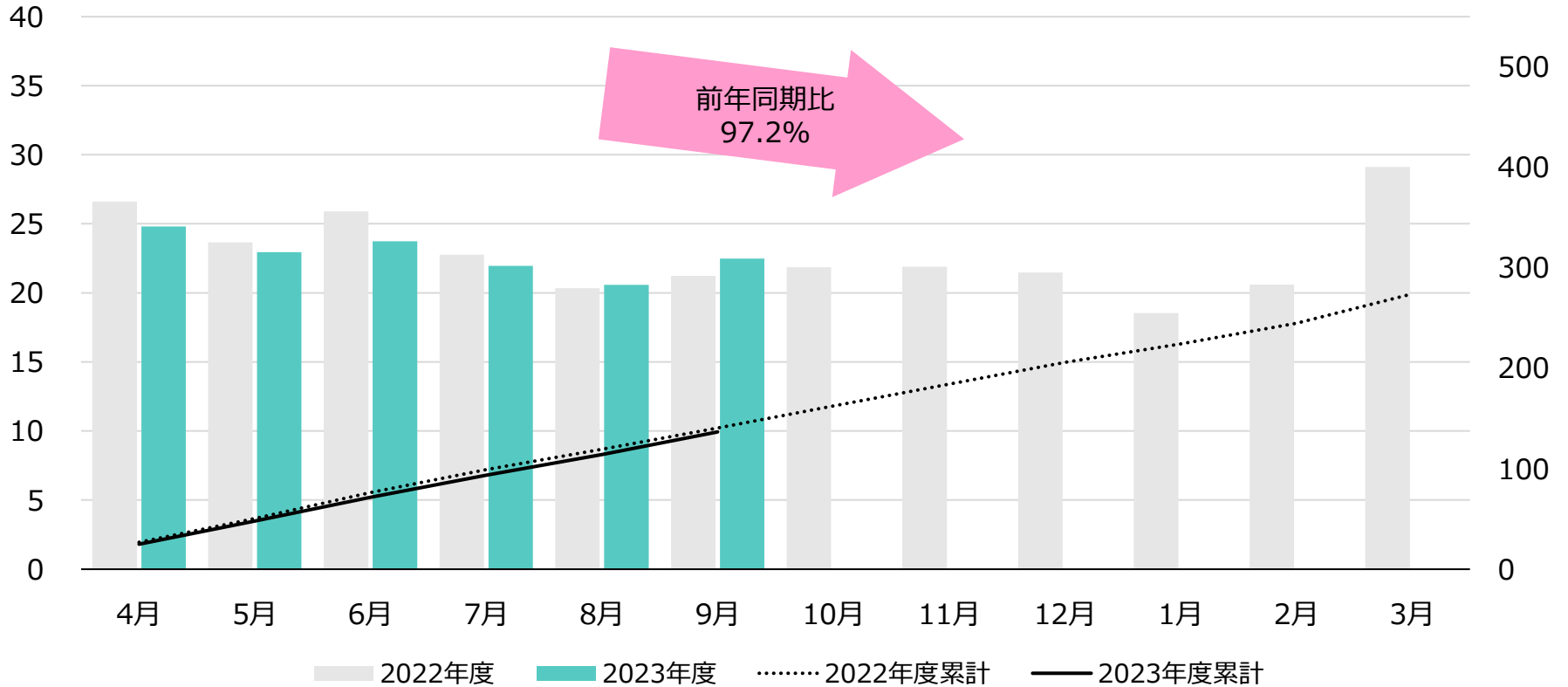
1. 2023年度第2四半期の概況 (1) 預託・引取・輸出返還に係る台数の動向

2023年度第2Q末の使用済自動車引取台数は前年同期比で97.2%。2022年度は、法施行以降最も低い水準だったが、2023年度もその傾向が続いている。

② 使用済自動車引取台数

(単位：万台【単月】)

(単位：万台【累計】)



前年同期比
97.2%

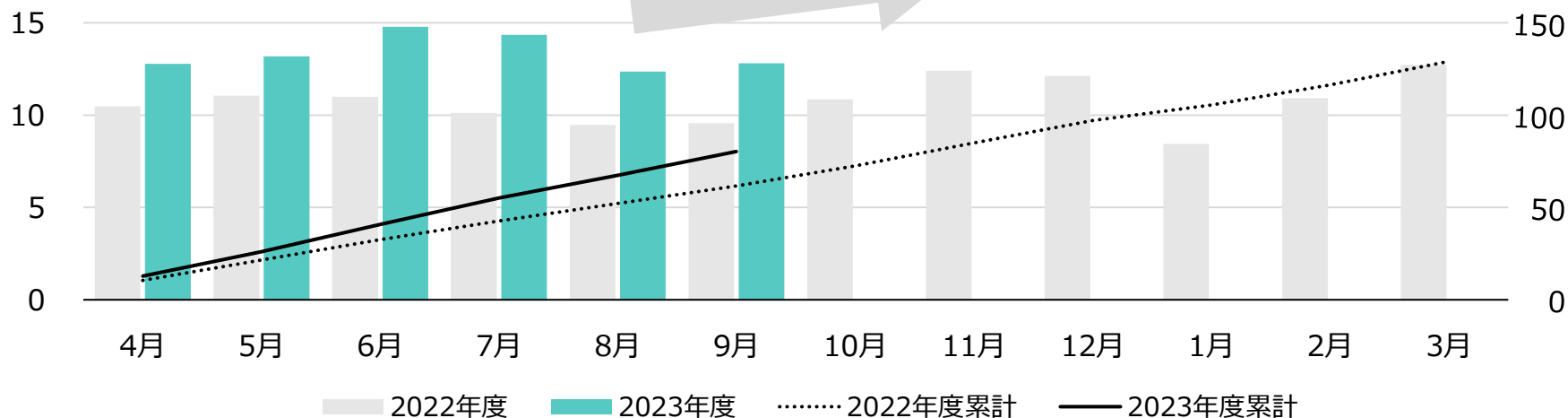
1. 2023年度第2四半期の概況 (1) 預託・引取・輸出返還に係る台数の動向

2023年度第2Q（7月～9月）の中古車輸出台数は、ロシアへの輸出は8月からの規制の影響により減少したが、ニュージーランドやモンゴルへの輸出が増加したこと等により、第2Q末の前年同期比で130.1%と増加した。

③ 中古車輸出台数

(単位：万台【単月】)

(単位：万台【累計】)



順位	2023年度第1Q			2023年度第2Q			2023年度上半期合計		
	地域	台数	前年同期比	地域	台数	前年同期比	地域	台数	前年同期比
1	アフリカ	91,777	↑ 109.1%	アフリカ	95,303	↑ 132.5%	アフリカ	187,080	↑ 119.9%
2	中東欧・ロシア	77,785	↑ 181.4%	アジア	79,205	↑ 145.9%	アジア	155,147	↑ 131.4%
3	アジア	75,942	↑ 119.1%	中東欧・ロシア	60,160	↓ 97.0%	中東欧・ロシア	137,945	↑ 131.5%
	輸出総台数	407,363	↑ 125.3%	輸出総台数	395,056	↑ 135.6%	輸出総台数	802,419	↑ 130.1%

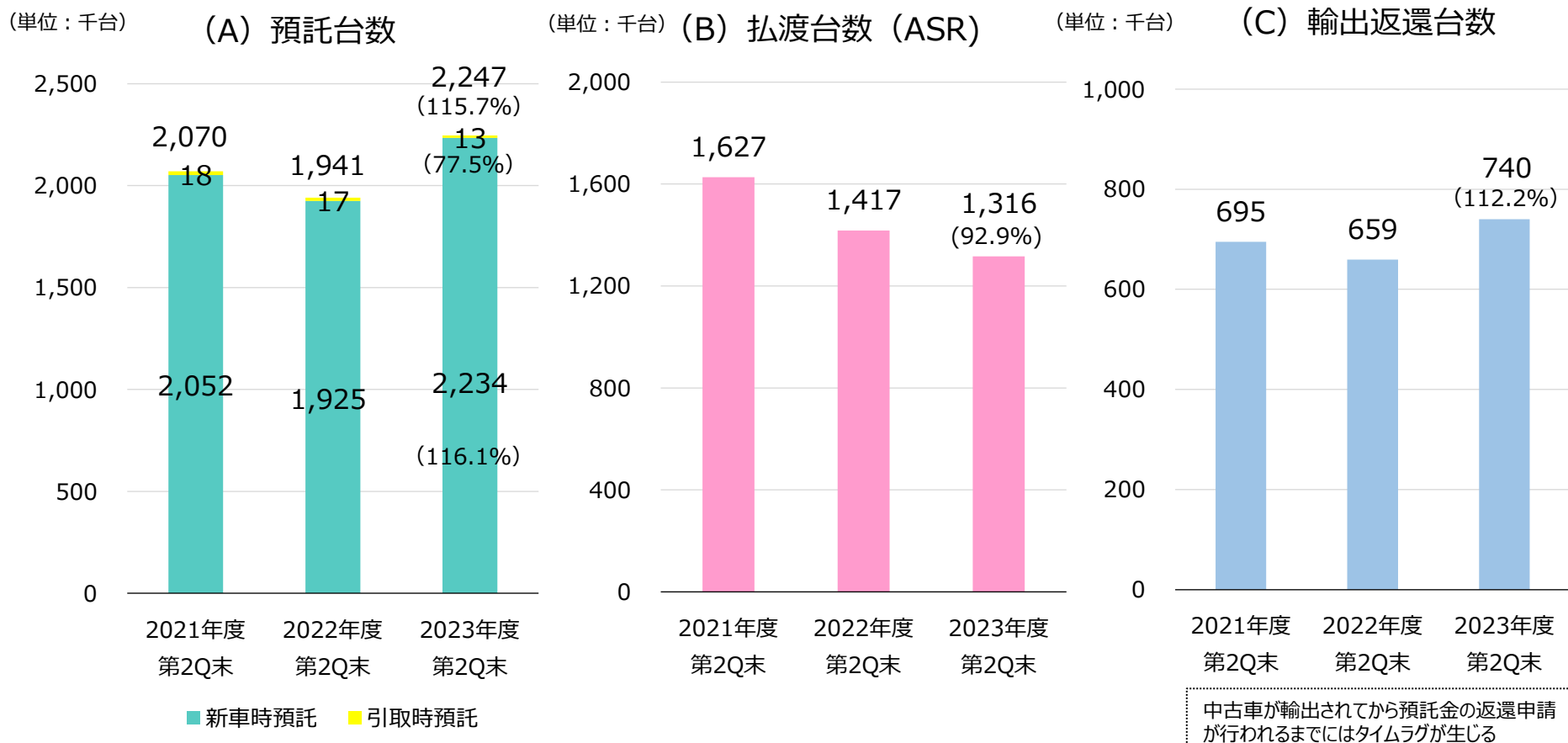
2022年度上半期合計	
地域	台数
アフリカ	155,991
アジア	118,061
中東欧・ロシア	104,884
輸出総台数	616,632

* 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. 2023年度第2四半期の概況 (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増加したことから、預託台数は前年同期を上回った。
- (B) 使用済自動車引取台数が減少したこと等から、払渡台数 (ASR)は前年同期を下回った。
- (C) 中古車輸出台数が増加したこと等から、輸出返還台数は前年同期を上回った。

④ 預託・払渡・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



1. 2023年度第2四半期の概況 (2) 金利の動向

第2Qにおいては、米国ではFRBが7月25日・26日に開催されたFOMCにて2会合ぶりに0.25%の利上げを決定、政策金利（FF金利誘導目標）は5.25%～5.5%と22年ぶりの高水準となった。長期金利の方は7月末の3.9%台から9月末には4.5%台まで上昇。

一方、日本においては、7月28日に開催された日銀の金融政策決定会合にて、事実上、長期金利1.0%までの上昇を容認する長短金利操作（YCC）の運用柔軟化を決定。その後、長期金利は、米国・長期金利の上昇とも連動し、7月末の0.59%台から9月末には0.76%台まで上昇。

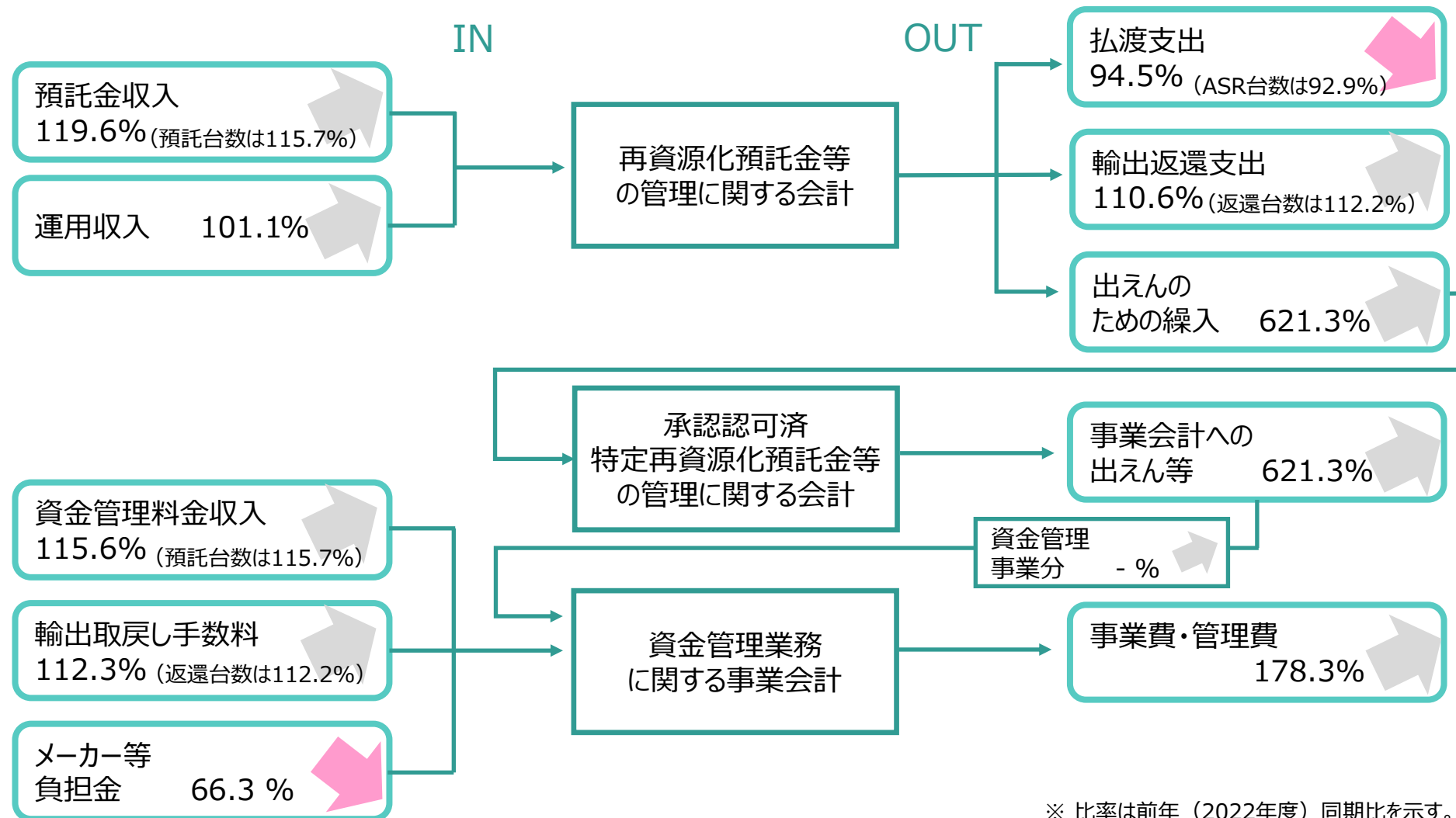
10年国債の利回り推移



* 出典 : Bloomberg

2. 2023年度第2四半期の決算 (1) 総括

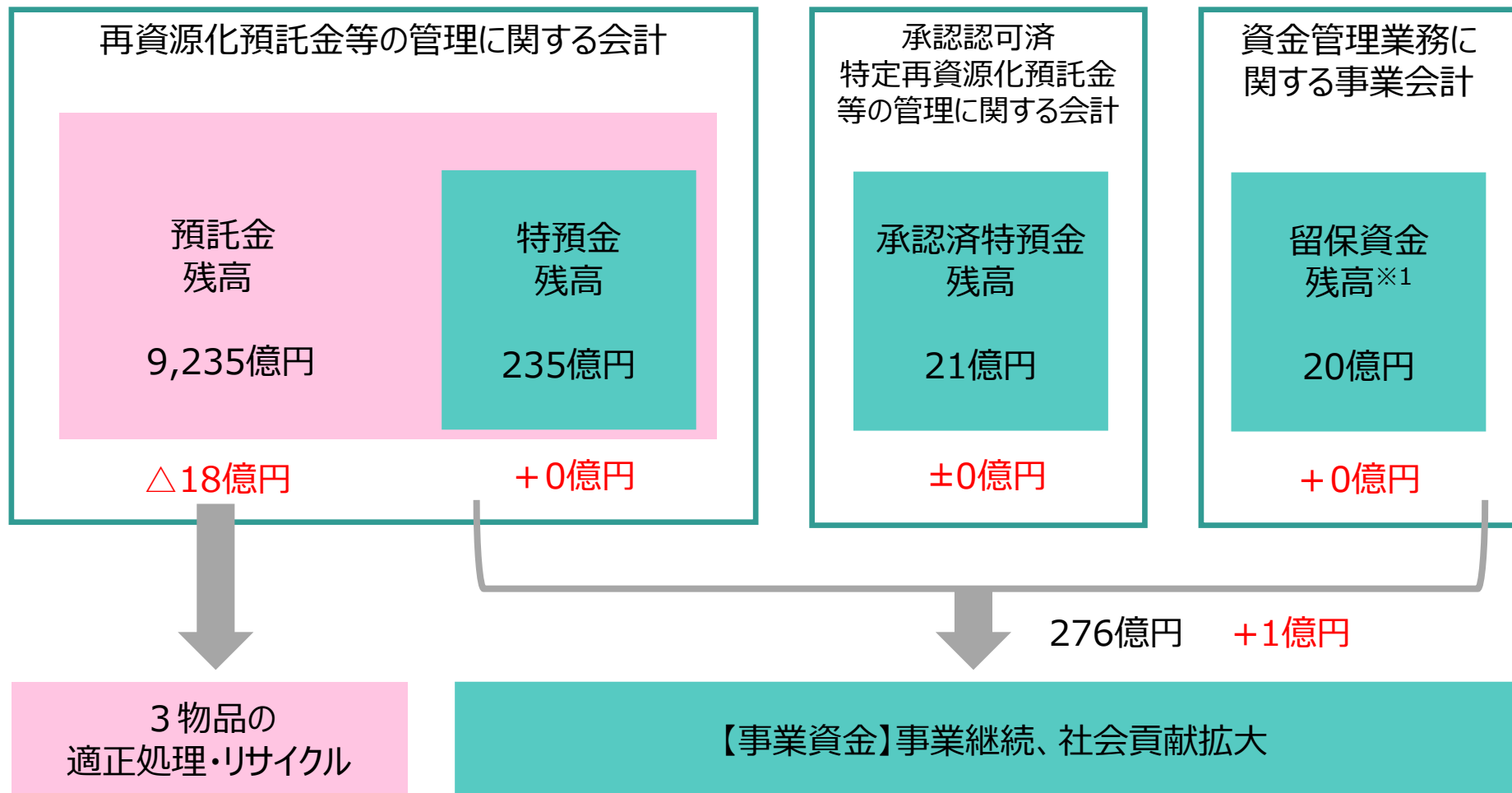
第2Q末時点の資金管理センター3会計のフローの概況（前年同期比）は下図のとおり。預託台数が増加（前年同期比115.7%）したこと等に伴い、預託金収入及び資金管理料金収入は増収。一方、払渡台数が減少（前年同期比92.9%）したことで、払渡支出は減少。



※ 比率は前年（2022年度）同期比を示す。

2. 2023年度第2四半期の決算 (1) 総括

第2Q末の資金管理センター3会計のストックの概況は下図のとおり。預託金の残高は18億円減少、特預金及び留保資金が増加したことに伴い事業資金は1億円の増加。



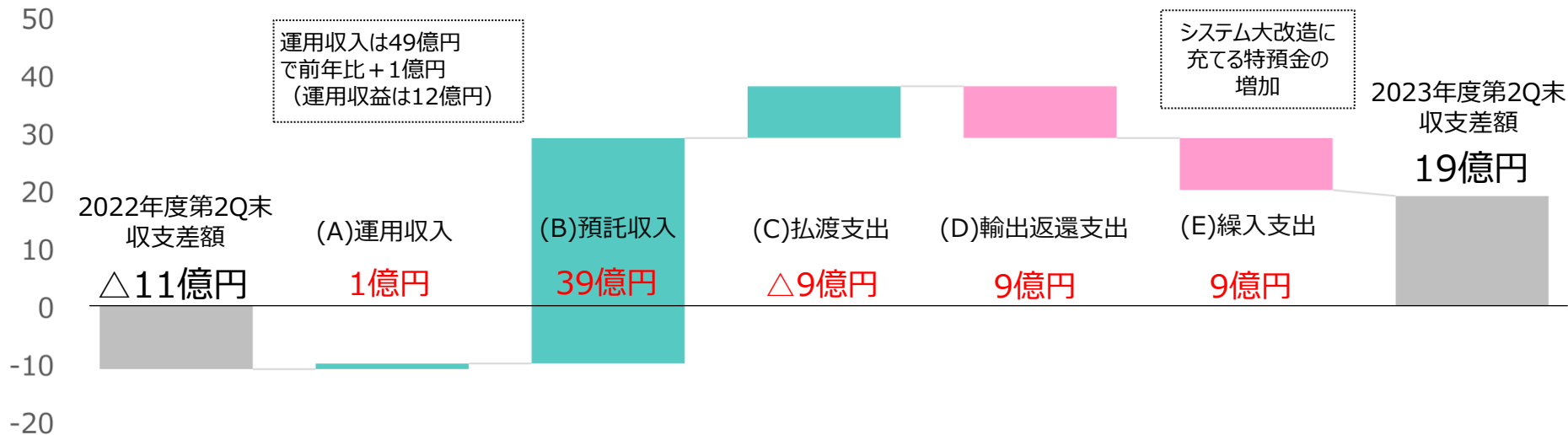
※1 一般正味財産のうち特定資産への充当額を減じた金額
<赤字の金額は2022年度末比の増減を示す>

2. 2023年度第2四半期の決算 (2) 再資源化預託金等の管理に関する会計

預託台数の増加や1台当たりの預託の平均単価が上昇した(次頁参照)こと、並びに払渡台数が前年を下回ったこと等により、収支差額は前年同期に比して増加(△11億円→19億円)。

①フローの状況(事業活動収支)

(単位: 億円)



(B)の内訳

	当年度	前年度	比率
フロン類	8億円	14億円	54%
エアバッグ類	56億円	47億円	121%
ASR	169億円	134億円	126%
情報管理	3億円	3億円	116%
合計	236億円	197億円	120%

39億円の増加

(C)の内訳

内訳	当年度	前年度	比率
元本	140億円	148億円	95%
利息	21億円	22億円	92%
合計	161億円	170億円	95%

9億円の減少

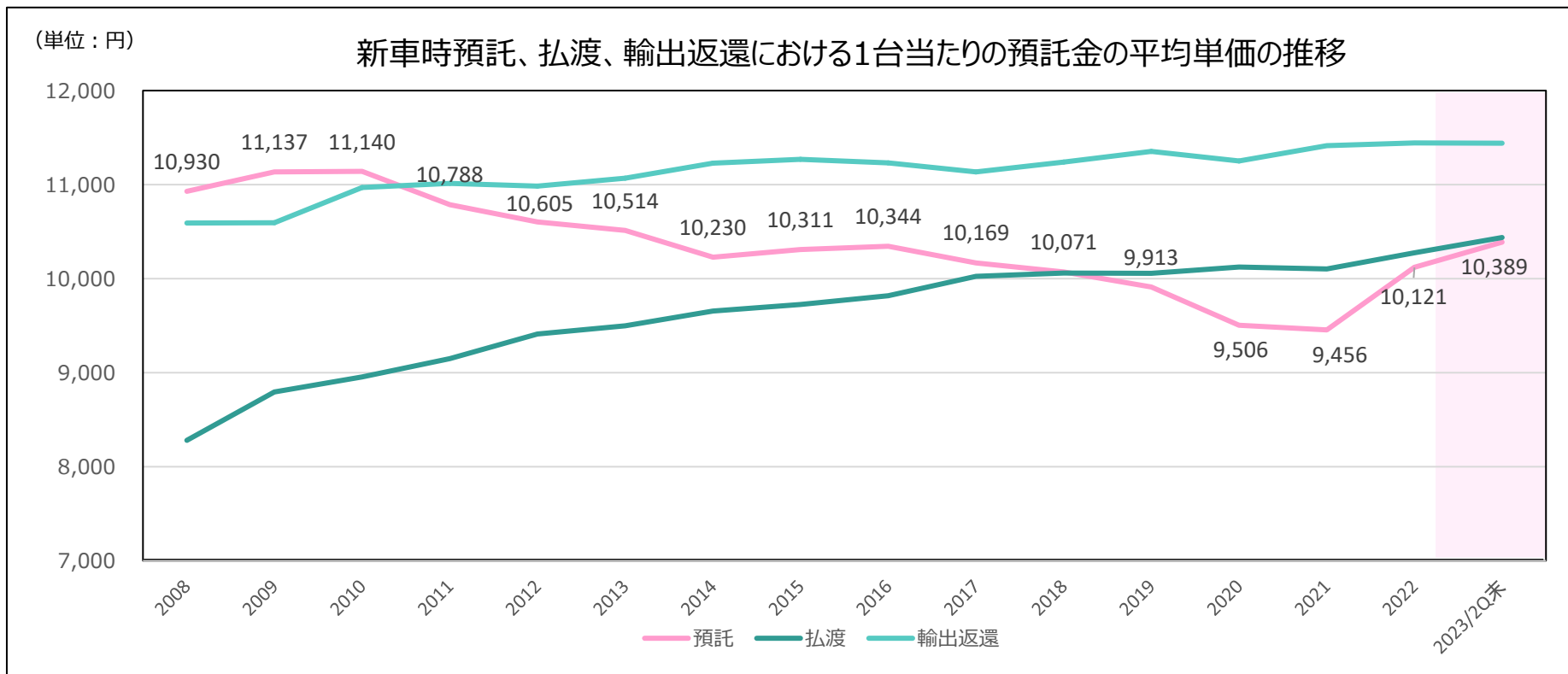
(D)の内訳

内訳	当年度	前年度	比率
元本	86億円	77億円	112%
利息	8億円	8億円	100%
合計	94億円	85億円	111%

9億円の増加

2. 2023年度第2四半期の決算 (2) 再資源化預託金等の管理に関する会計

新車時預託における1台当たりの預託金の平均単価(第2Q末時点)は、前年度の10,121円から10,389円に上昇(268円のアップ、前年比103%)。

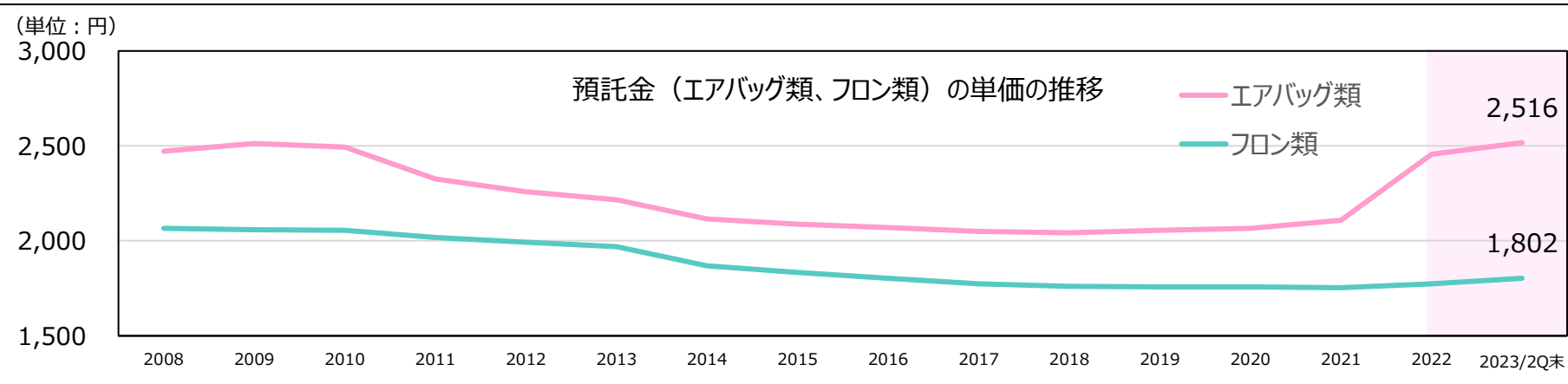
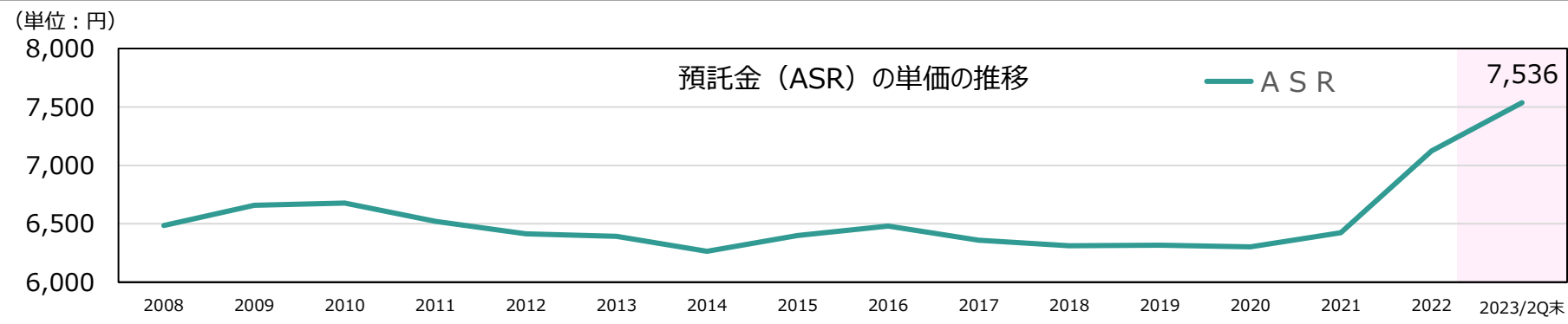


	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 2Q末
新車時預託	10,930	11,137	11,140	10,788	10,605	10,514	10,230	10,311	10,344	10,169	10,071	9,913	9,506	9,456	10,121	10,389
払渡	8,280	8,797	8,956	9,151	9,411	9,499	9,656	9,726	9,819	10,026	10,061	10,057	10,126	10,103	10,276	10,438
輸出返還	10,594	10,595	10,969	11,014	10,986	11,069	11,230	11,271	11,231	11,137	11,240	11,354	11,253	11,416	11,445	11,443

※情報管理料預託金を除く指定3品目に係る預託金のみを対象としている

2. 2023年度第2四半期の決算 (2) 再資源化預託金等の管理に関する会計

指定3品目ごとの預託金の平均単価の推移は下のグラフのとおり。2023年度の平均単価（第2Q末時点）は、前年度に比して、ASRが412円、エアバッグ類は60円、フロン類は29円のアップ。



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 2Q末
A S R	6,484	6,659	6,678	6,520	6,414	6,391	6,264	6,398	6,480	6,359	6,312	6,317	6,302	6,424	7,124	7,536
エアバッグ類	2,472	2,512	2,493	2,325	2,258	2,216	2,116	2,088	2,070	2,050	2,043	2,055	2,065	2,108	2,456	2,516
フロン類	2,065	2,059	2,056	2,018	1,993	1,970	1,868	1,833	1,803	1,774	1,760	1,758	1,758	1,753	1,773	1,802

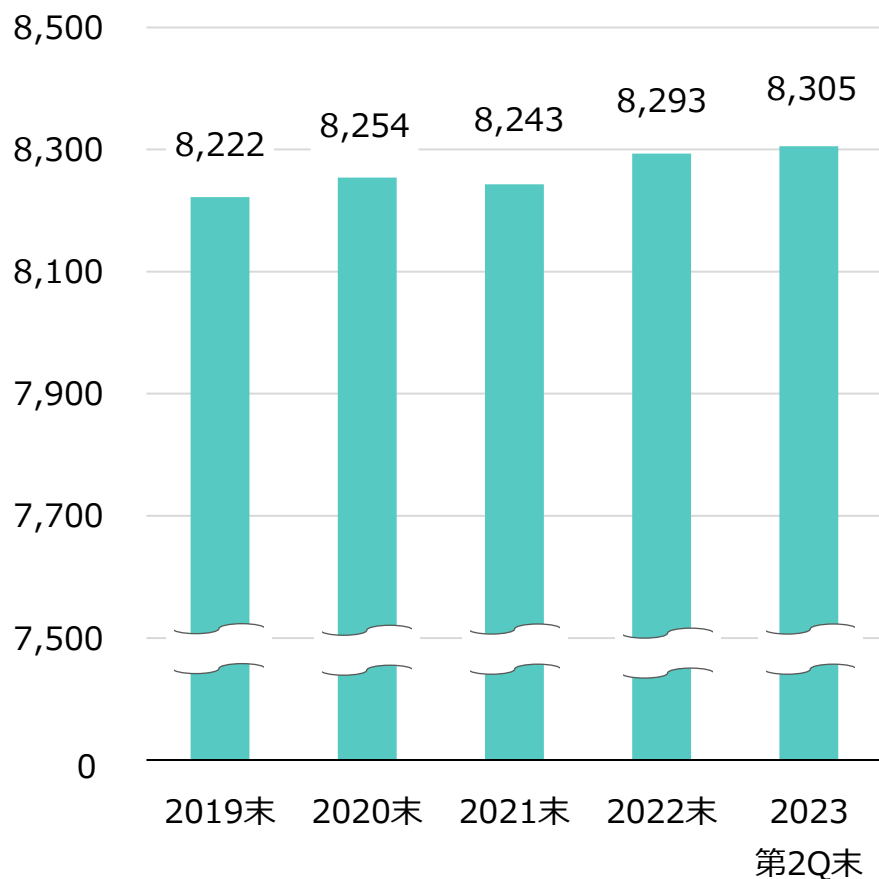
2. 2023年度第2四半期の決算 (2) 再資源化預託金等の管理に関する会計

第2Q末時点での預託台数は8,305万台。預託金の残高は9,235億円、前年度末に比して18億円の減少。

②ストックの状況

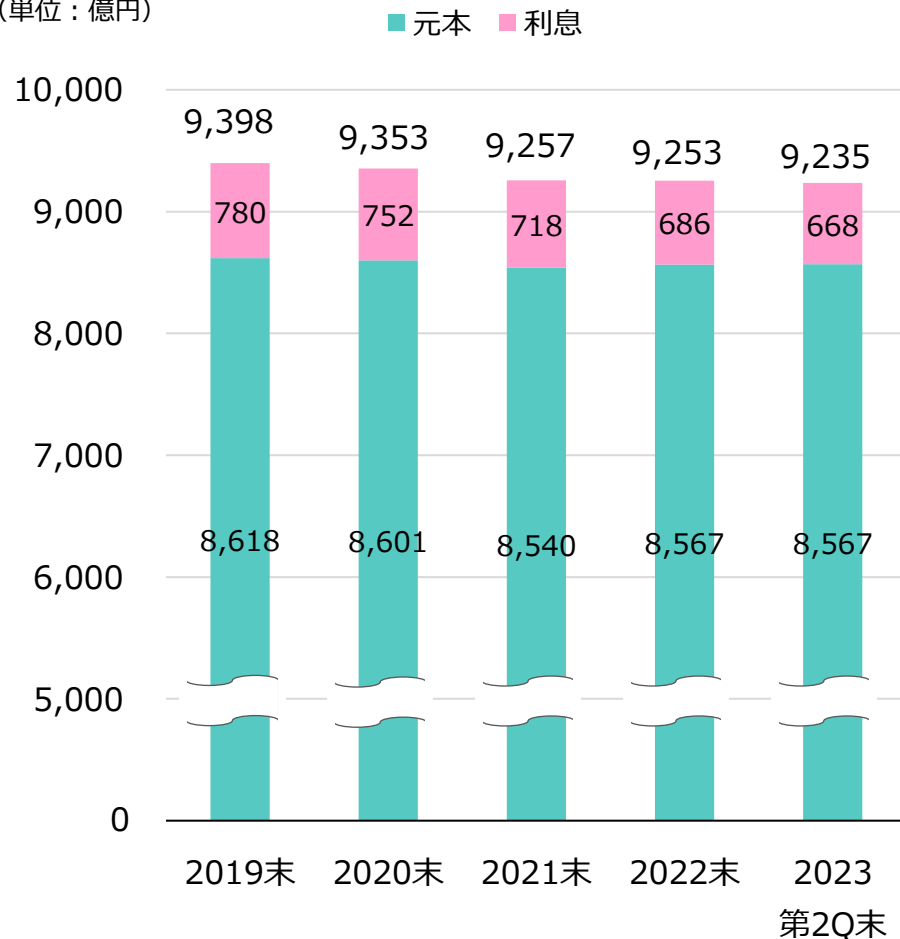
預託台数の推移

(単位：万台)



預託金残高の推移

(単位：億円)



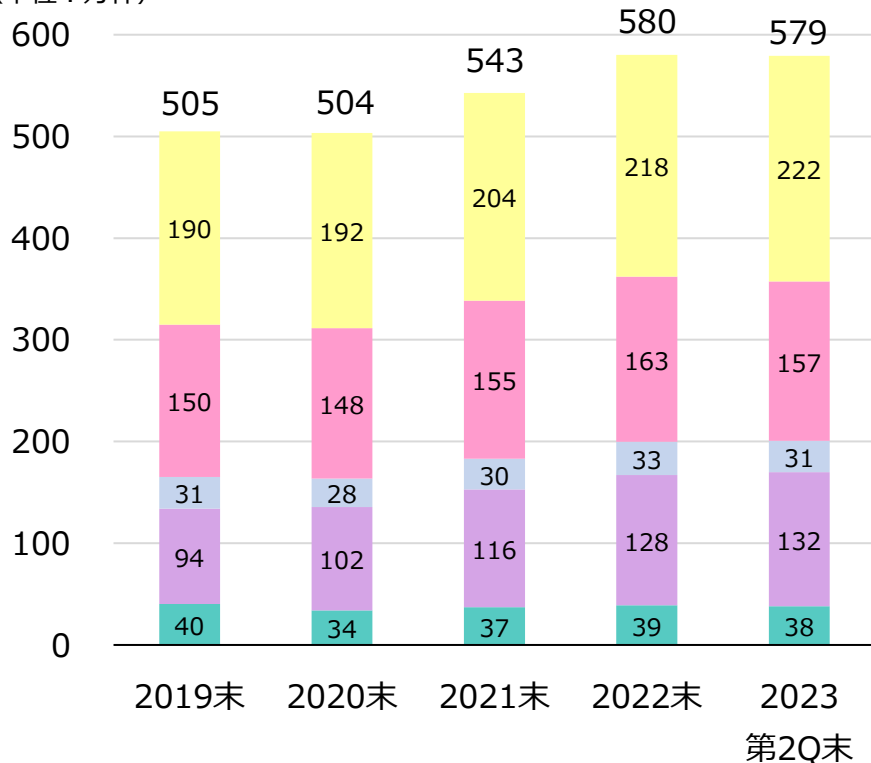
2. 2023年度第2四半期の決算 (2) 再資源化預託金等の管理に関する会計

第2Q末時点において預託金残高に含まれる特預金の残高は235億円。

特預金件数の推移

- 輸出返還時効
- フロン再利用
- 事故等（フロン類）
- 非認定全部利用
- 事故等（エアバッグ類）

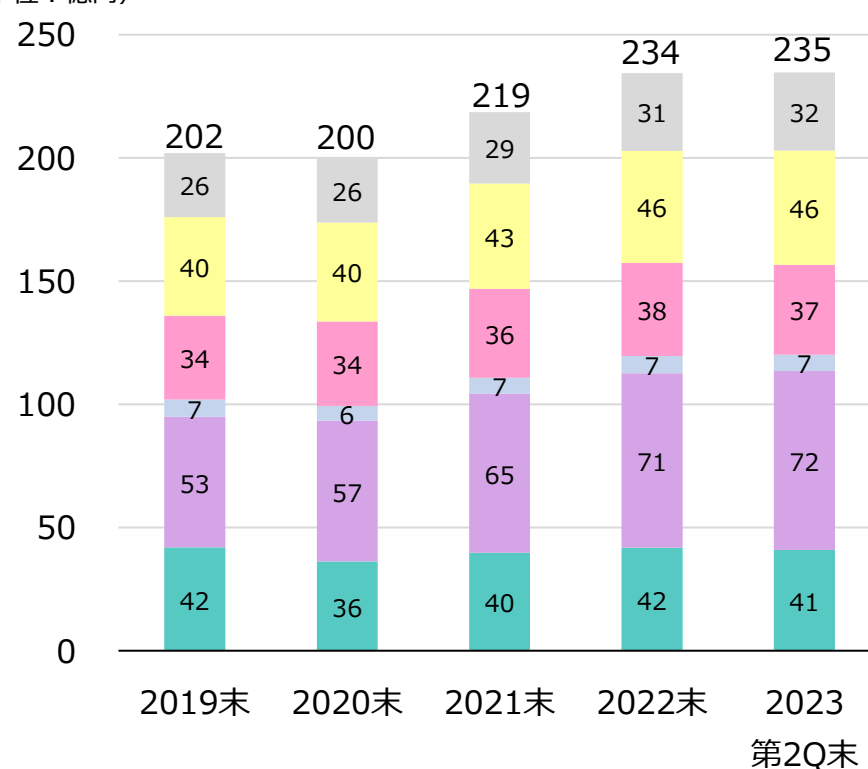
(単位：万件)



特預金残高の推移

- 輸出返還時効
- フロン再利用
- 事故等（フロン類）
- 非認定全部利用
- 事故等（エアバッグ類）
- 利息

(単位：億円)



* 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. 2023年度第2四半期の決算 (2) 再資源化預託金等の管理に関する会計

第2Qまでに発生した特預金の額は10.8億円、前年同期比で1.1億円の増加となった。

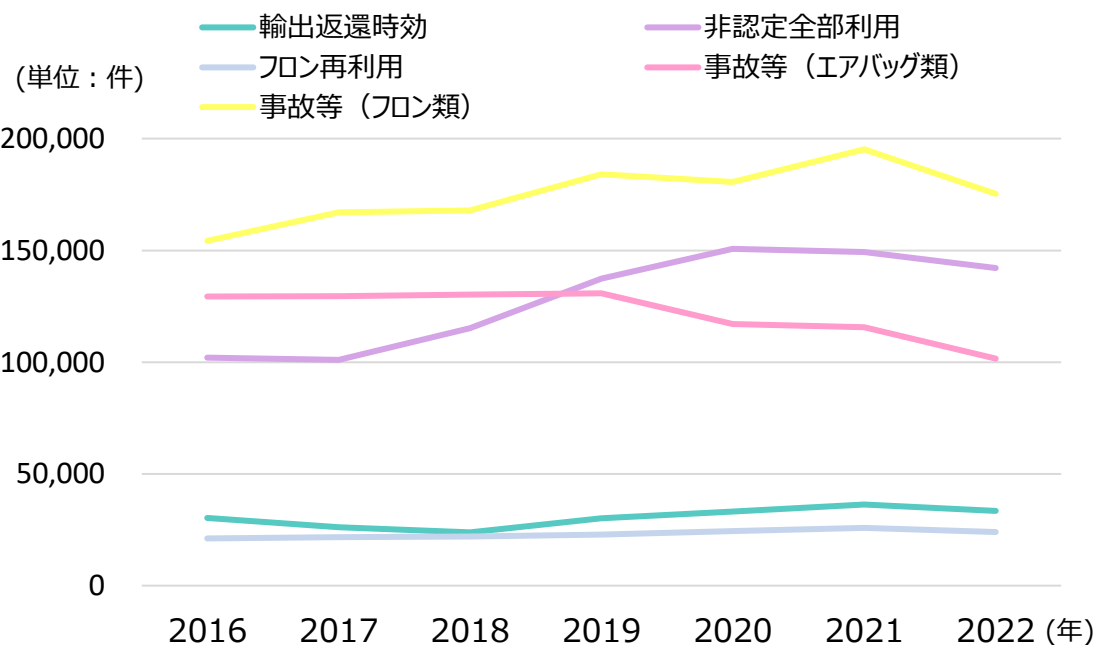
特預金の発生事由別の金額と件数
(前年同期比)

上段：金額（単位：百万円）

下段：件数

	2023年度 第2Q末	2022年度 第2Q末	増減率
輸出返還時効	155	155	100%
	14,474	14,188	102%
非認定全部利用	435	334	130%
	82,535	64,381	128%
フロン再利用	59	48	123%
	28,430	22,918	124%
事故等 (エアバッグ類)	119	119	99%
	50,698	51,369	99%
事故等 (フロン類)	180	189	95%
	87,496	90,642	97%
利息【金額】	131	121	108%
合計【金額】	1,079	967	112%
前年同期比で1.1億円増加			

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 … 預託済み自動車の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 … 解体自動車为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. 2023年度第2四半期の決算（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

第2Q（7月～9月）における特預金の出えん等はなし。当年度においては23.6億円の出えん等を行う予定。

【ストック】

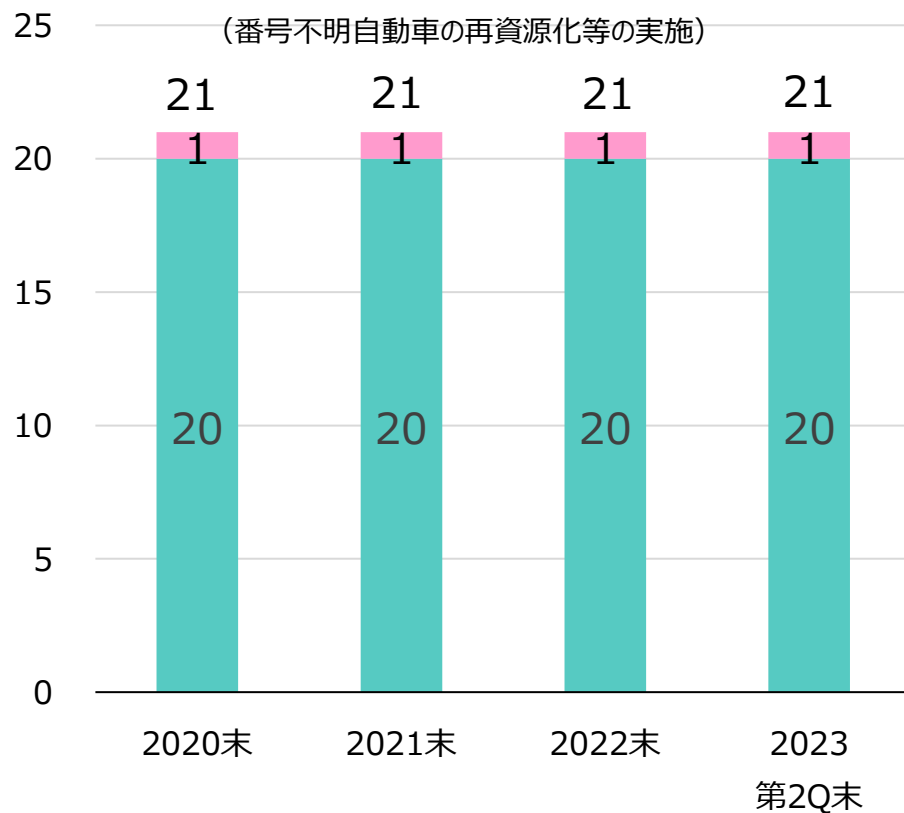
承認済特預金残高の推移

■ ①JARCの事業継続に対応する資金

■ ②大規模災害に対応する資金

（番号不明自動車の再資源化等の実施）

（単位：億円）



【フロー】

2023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	5
	・自動車リサイクル情報システムの大規模改造 (設計)	902
第2Q (実績)	—	—
第3Q (見込)	—	—
第4Q (見込)	・大規模災害への事前対応	8
	・理解活動の取組	262
	・自動車リサイクル情報システムの大規模改造 (設計)	982
合計		2,359
内訳	当会計にストック	—
	3指定法人の事業会計に出えん等	2,359

2. 2023年度第2四半期の決算 (4) 資金管理業務に関する事業会計

資金管理料金収支は、預託台数が予算想定を上回ったこと等に伴い、当期収支差額は予算を80百万円上回る42百万円となった。当期収支差額は、最終的には△118百万円～△95百万円となる見通し。

フローの状況 (当期収支差額)

① 資金管理料金収支

2023年度第2Q 収支計算書【資金管理料金収支】

(単位：百万円)

		予算 (4月～9月)	決算 (4月～9月)	差異	
収入	資金管理料金収入	629	653	△24	
	情報システム刷新準備資金取崩収入	524	524	-	
	その他	0	56	△56	
	合計	1,153	1,233	△80	
支出	変動費	リサイクル料金収受に係る委託費	191	198	△7
		登録情報取得費	118	115	3
	固定費	システム関連費	179	179	-
		データセンター (DC) 委託費	10	10	-
		コンタクトセンター (CC) 委託費	11	11	0
		調査・研究事業費	4	0	4
		監査費用	2	2	0
		その他	26	25	1
	システム大改造	524	524	-	
	その他、立替分など	126	126	-	
	合計	1,191	1,191	0	
当期収支差額	△38	42	△80		

預託台数が想定を上回ることにより**増収となる見通し**

予算台数 (年間) 462万台

現時点の見通し (年間) 471～480万台
 <第2Qにおけるペースを踏まえて>

自動車販売事業者等に支払うリサイクル料金収受に係る委託費等の**変動費も微増**

現時点の見通し (年間)
 当期収支差額 △118百万円～△95百万円

↓
 第2Qにおける
 留保資金の増加額

2. 2023年度第2四半期の決算 (4) 資金管理業務に関する事業会計

輸出取戻し手数料収支は、輸出返還台数が概ね予算想定通りであったことから、当期収支差額は概ね予算想定に近い△17百万円。当期収支差額は、最終的には△33百万円～△29百万円となる見通し。

② 輸出取戻し手数料収支

2023年度第2Q 収支計算書【輸出取戻し手数料収支】

(単位：百万円)

		予算 (4月～9月)	決算 (4月～9月)	差異
収入	輸出取戻し手数料収入	172	172	1
	その他	0	1	△1
	合計	172	173	△1
支出	変動費			
	コンタクトセンター（CC）委託費	169	178	△9
	登録情報取得費	9	9	△0
	固定費			
その他	8	3	5	
	合計	186	190	△4
当期収支差額		△13	△17	3

↓
第2Qにおける
留保資金の減少額

返還台数は概ね予算想定通り

予算台数（年間） 144万台

↓
現時点の見通し（年間） 143万台～144万台
<第2Qにおけるペースを踏まえて>

↓
返還申請件数が想定を上回ったことに伴い、輸出返還事務に係る委託費等の変動費は予算想定（年間）を上回る見通し

↓
現時点の見通し（年間）
当期収支差額 △33百万円～△29百万円

2. 2023年度第2四半期の決算 (4) 資金管理業務に関する事業会計

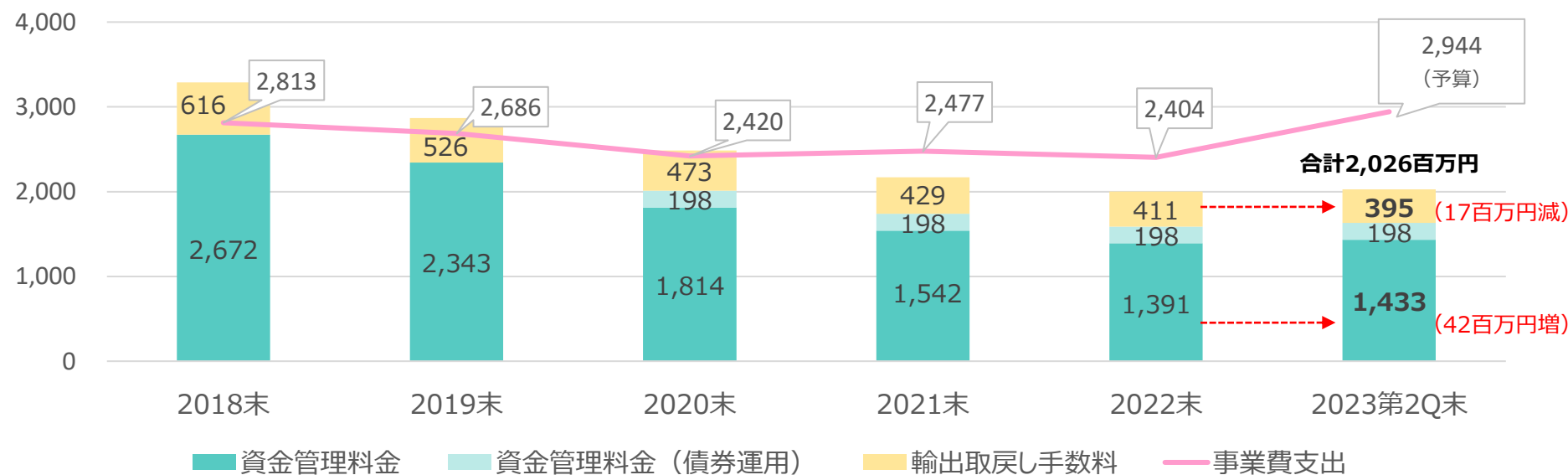
第2Qにおける当期収支差額を反映した資金管理業務に関する事業会計の留保資金の額は20億円。
1年間の事業費支出の額※（29億円）を下回る適正な水準の額となっている。

ストックの状況（留保資金）

※公益財務基準上の遊休財産の保有上限額

事業費支出の額と留保資金の額の推移

(単位：百万円)

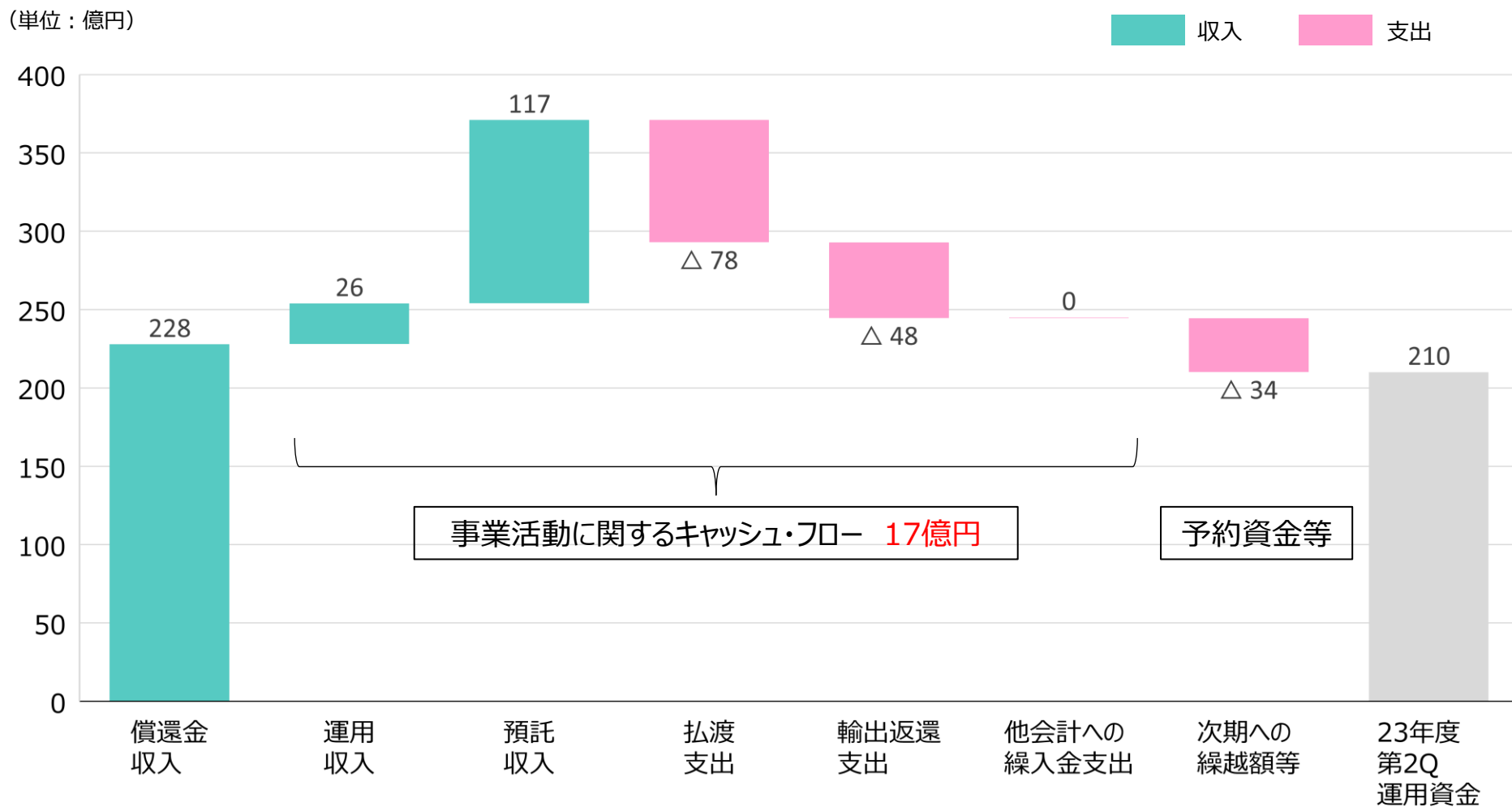


年度	2018	2019	2020	2021	2022	2023 第2Q
事業費支出	2,813	2,686	2,420	2,477	2,404	2,944
留保資金 合計	3,288	2,869	2,485	2,168	2,001	2,026
資金管理料金	2,672	2,343	1,814	1,542	1,391	1,433
資金管理料金 (債券運用)			198	198	198	198
輸出取戻し手数料	616	526	473	429	411	395

イベント		輸出取戻し手数料 改定 (値下げ)				システム大改造に係る 費用16億円を計上
------	--	----------------------	--	--	--	-------------------------

3. 2023年度第2四半期の運用実績 (1) 運用資金

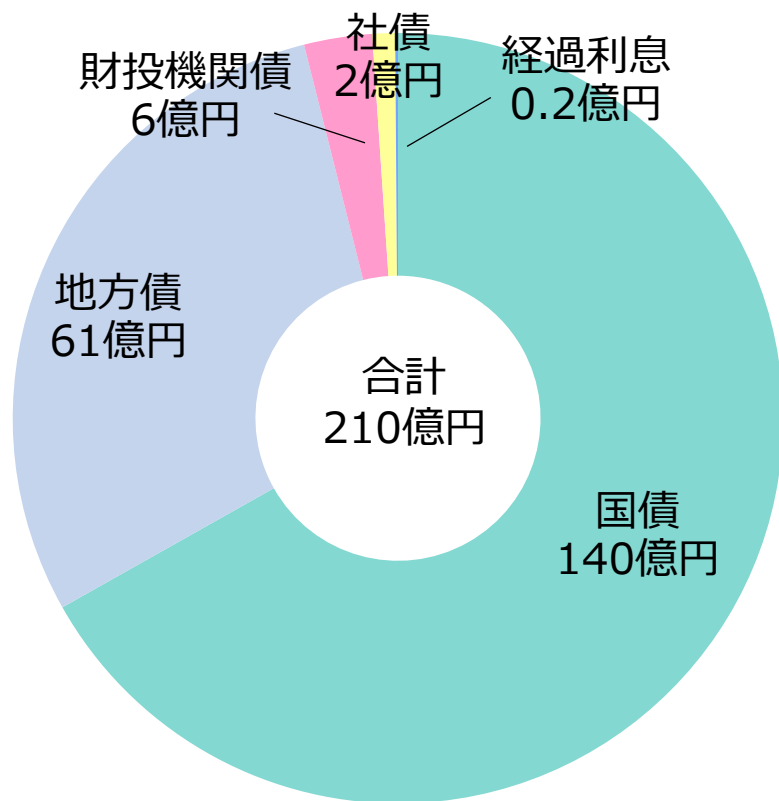
第2Qの運用資金は210億円（事業活動に関するキャッシュ・フローは17億円のプラス）。



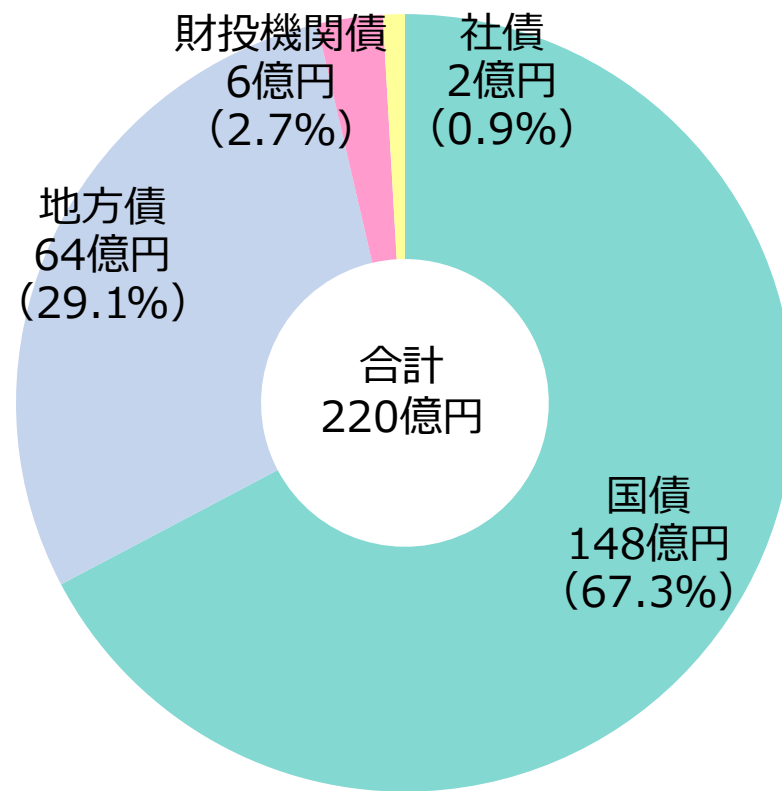
3. 2023年度第2四半期の運用実績 (2) 債券運用の実績

第2Qは年限5年、年限10年、年限13年及び年限14年の債券を新規に取得（簿価ベース210億円、額面ベース220億円）。

簿価ベース



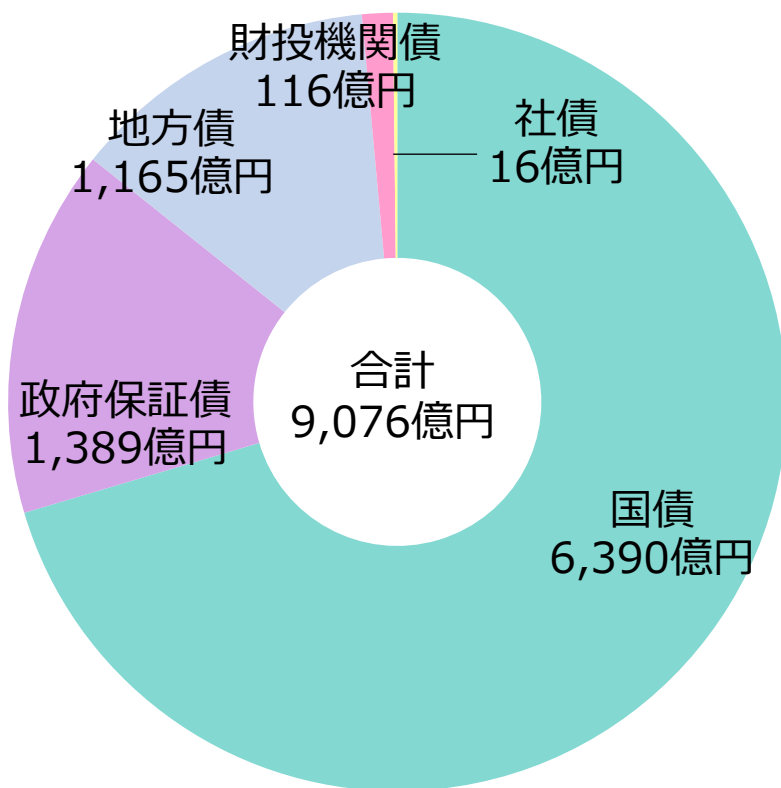
額面ベース



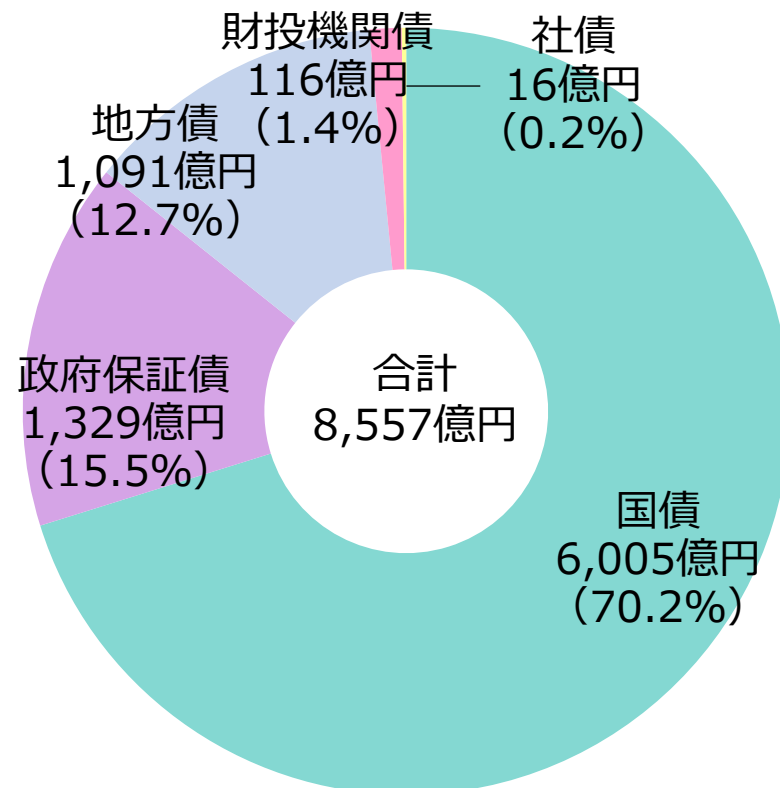
3. 2023年度第2四半期の運用実績 (2) 債券運用の実績

第2Q末における保有債券は額面残高で8,557億円となった。

簿価残高

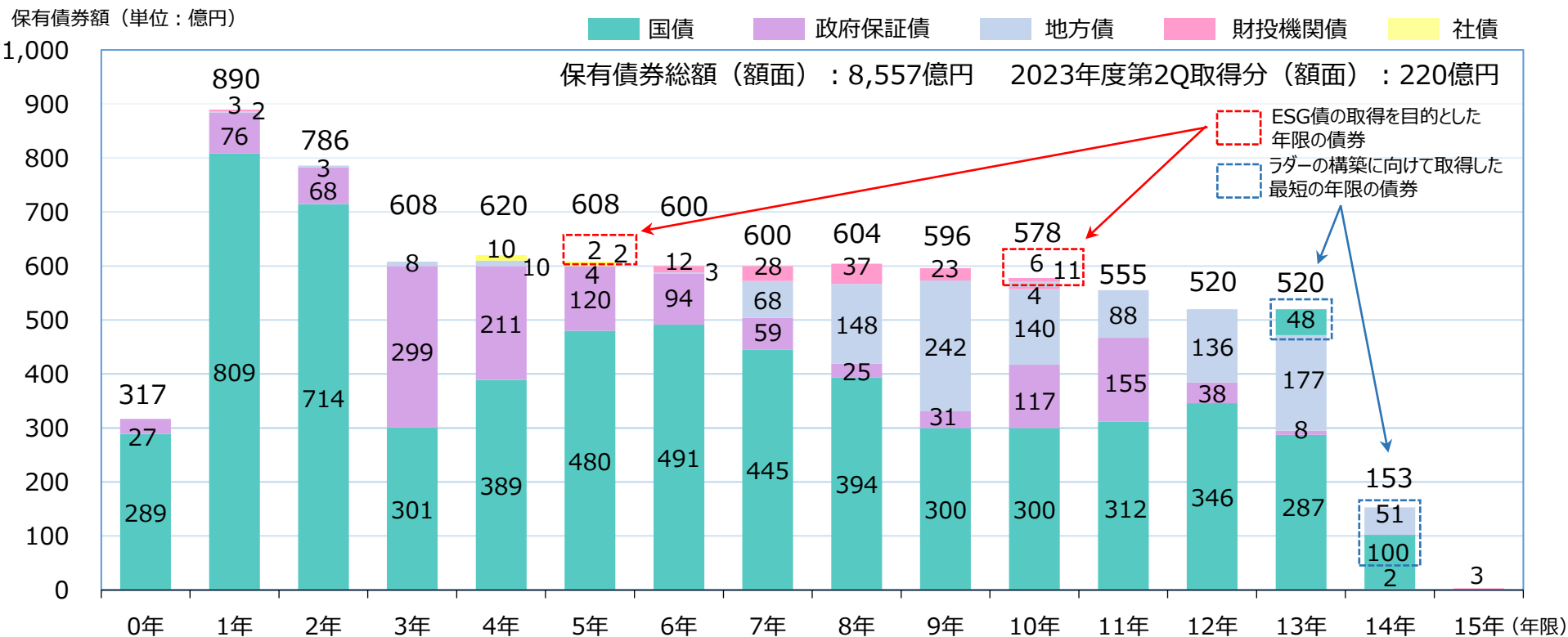


額面残高



3. 2023年度第2四半期の運用実績 (2) 債券運用の実績

額面残高8,557億円分の保有債券のラダー型ポートフォリオは下図のとおり（現在、年限3年以降で15年ラダーを構築中）。第2Qに新規に取得した債券を含め、評価基準に合致。



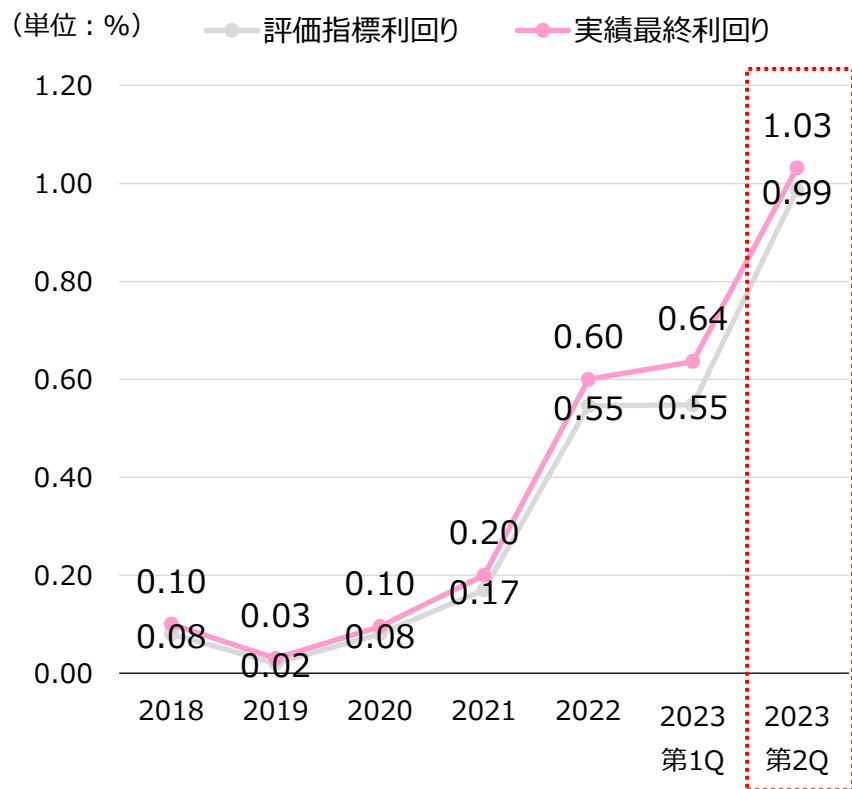
<評価基準>

- ① 年限3年以降で額面残高600億円程度まで構築した年限において、許容乖離幅が600億円から±5%の範囲に収まっていること。
- ② 年限3年以降で額面残高600億円程度まで構築した年限において、国債以外の債券の合計額が国債の額を超える場合は、国債の額からの乖離幅が5%以内に収まっていること。
- ③ 財投機関債及び社債の保有上限額（額面ベース）が、ポートフォリオ全体のうち5%を超えていないこと。
- ④ 社債の保有額が財投機関債の保有額を超えていないこと。
- ⑤ 財投機関債の新規取得額面が15億円、社債の新規取得額面が20億円を超えていないこと。

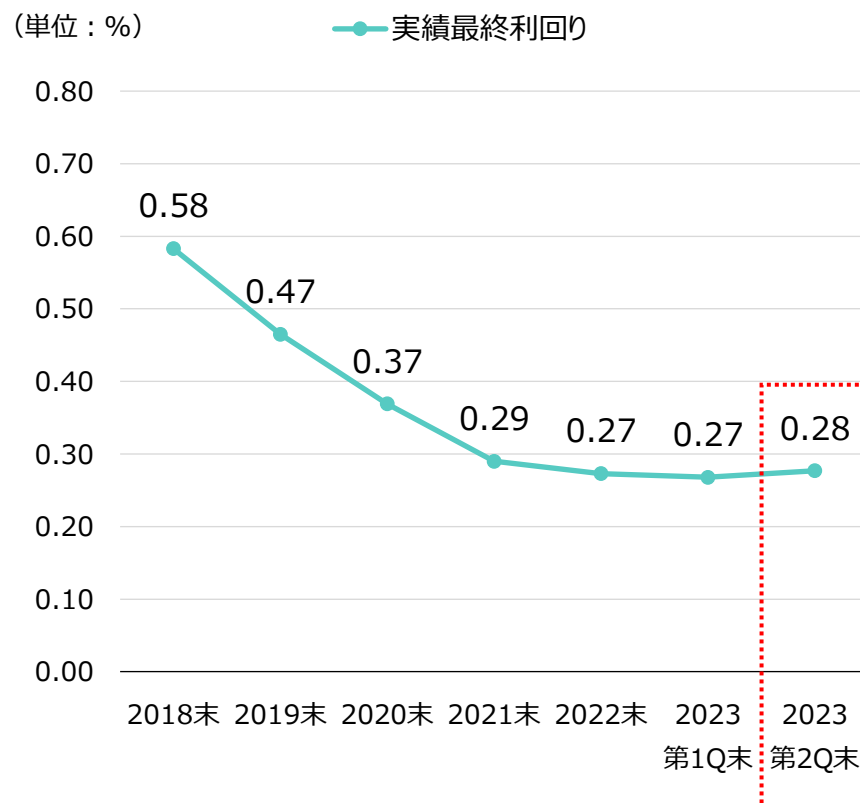
3. 2023年度第2四半期の運用実績 (2) 債券運用の実績

新規取得債券の実績最終利回りは1.03%となり、評価指標利回り0.99%を上回る結果となった。資産全体の利回りは0.28%となり、第1Qの利回りを0.01ポイント上回る結果となった（13年4か月ぶりの上昇）。

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。

3. 2023年度第2四半期の運用実績 (3) ESG債の取得

第2QにおいてはESG債を21億円取得。本財団のWebサイトにて投資表明をした債券は下表のとおり。

発行体	群馬県	千葉市	埼玉県
債券種別	地方債	地方債	地方債
ESG種別	グリーンボンド	サステナビリティボンド	サステナビリティボンド
銘柄名	群馬県公募公債 (10年・グリーンボンド) 第1回	千葉市令和5年度第4回公募公債 (サステナビリティボンド)	埼玉県第2回公募公債 (サステナビリティボンド・10年)
発行総額	100億円	50億円	290億円
利率	年0.629%	年0.782%	年0.782%
期限	10年(償還年月日:2033年7月19日)	10年(償還年月日:2033年6月20日)	10年(償還年月日:2033年8月29日)
格付	-	AA+ (R&I)	AA+ (R&I)
適合する原則等	<フレームワークに適合する原則等> グリーンボンド原則2021 等	<フレームワークに適合する原則等> グリーンボンド原則2021 ソーシャルボンド原則2021 サステナビリティボンド・ガイドライン2021 等	<フレームワークに適合する原則等> グリーンボンド原則2021 ソーシャルボンド原則2021 サステナビリティボンド・ガイドライン2021 等
資金使途(例)	① 県有施設における再生可能エネルギー設備導入 ② 県有施設の省エネ化 ③ 林道整備、尾瀬国立公園等の環境整備 ④ 河川改修やため池整備等の水害対策、土砂災害防止施設(砂防、治山等)の整備、無電柱化推進 等	① グリーンビルディング(新庁舎整備事業) ② クリーン輸送(都市モレールの車両更新) ③ 気候変動への対応(河川の浚渫)等 ④ 必要不可欠なサービスへのアクセス(小学校改修事業) ⑤ 手ごろな価格の基本的インフラ整備(橋の長寿命化工事、トイレのバリアフリー化) 等	① 治水・治山対策の推進、みどりの保全と創出、林業の生産性向上と県産木材の利用拡大 ② 危機管理・防災体制の再構築、大地震に備えたまちづくり、地域で高齢者が安心して暮らせる社会づくり、子育て支援の充実、児童虐待防止・社会的養育の支援、多様なニーズに対応した教育の推進、質の高い学校教育の推進、障害者の自立・生活支援 等

3. 2023年度第2四半期の運用実績 (3) ESG債の取得

発行体	静岡県	成田国際空港株式会社	仙台市
債券種別	地方債	財投機関債	地方債
ESG種別	グリーンボンド	グリーンボンド	グリーンボンド
銘柄名	静岡県第2回公募公債 (グリーンボンド・5年)	成田国際空港株式会社第57回社債 (一般担保付)(グリーンボンド)	仙台市第2回グリーンボンド公募公債 (5年)
発行総額	100億円	170億円	38億円
利率	年0.324%	年0.843%	年0.329%
期限	5年(償還年月日:2028年6月20日)	10年(償還年月日:2033年9月21日)	5年(償還年月日:2028年9月20日)
格付	AA+(R&I)、A1(MDY)	AA(R&I)、AA+(JCR)	-
適合する原則等	<フレームワークに適合する原則等> グリーンボンド原則2021等	<フレームワークに適合する原則等> グリーンボンド原則2021等	<フレームワークに適合する原則等> グリーンボンド原則2021等
資金使途(例)	<ul style="list-style-type: none"> ① 県有建築物のZEB化等 ② カーボンニュートラルポートの形成 ③ 公用車の電動化等 ④ 水害対策のための河川改修等 ⑤ 県営林の維持管理 ⑥ 県有建築物における県産材による木造化等 	<ul style="list-style-type: none"> ① 太陽光発電パネルの設置、水素やカーボンリサイクルなどの次世代の脱炭素技術の導入 ② SAF導入の推進、受入体制の整備、空港内車両の低公害車化促進 ③ 保有施設または新規建設予定の施設のZEB化、省エネルギー機器の導入促進、航空灯火のLED化、GPUの整備 ④ 空港から発生したコンクリート・アスファルト廃材の再資源化等 	<ul style="list-style-type: none"> ① 市有施設への再生可能エネルギー設備導入(太陽光パネル、蓄電池) ② 市有施設のエネルギー効率改善を含む長寿命化改修(泉文化創造センター、仙台市博物館) ③ ごみ処理施設整備(松森工場) ④ 環境性能の高い市有施設の新築、改修(仙台市本庁舎) ⑤ 防災対策(【道路等防災対策】法面対策工事、【河川改修】護岸工事)

3. 2023年度第2四半期の運用実績 (3) ESG債の取得

発行体	北九州市	徳島県	独立行政法人都市再生機構
債券種別	地方債	地方債	財投機関債
ESG種別	サステナビリティボンド	サステナビリティボンド	サステナビリティボンド
銘柄名	第3回北九州市サステナビリティボンド10年公募公債(北九州市SDGs未来債)	徳島県令和5年度第1回公募公債(サステナビリティボンド・10年)	第190回都市再生債券
発行総額	100億円	50億円	100億円
利率	年0.747%	年0.747%	年0.767%
期限	10年(償還年月日:2033年9月22日)	10年(償還年月日:2033年9月29日)	10年(償還年月日:2033年9月20日)
格付	-	AA(R&I)	AA+(R&I)、A1(MDY)
適合する原則等	<p><フレームワークに適合する原則等> グリーンボンド原則2021 ソーシャルボンド原則2023 サステナビリティボンド・ガイドライン2021 等</p>	<p><フレームワークに適合する原則等> グリーンボンド原則2021 ソーシャルボンド原則2023 サステナビリティボンド・ガイドライン2021 等</p>	<p><フレームワークに適合する原則等> グリーンボンド原則2021 ソーシャルボンド原則2021 サステナビリティボンド・ガイドライン2021 等</p>
資金使途(例)	<ol style="list-style-type: none"> ① 風力発電関連産業の総合拠点化 ② 風水害・高潮災害の予防 ③ 災害廃棄物処理への対応 ④ 自然環境の保全 ⑤ 環境性能の高い公共施設の新築・改修 ⑥ 公共施設の更新・改修 ⑦ 子育て・教育環境の整備 ⑧ 公共施設の更新・改修 等 	<ol style="list-style-type: none"> ① 太陽光発電設備や蓄電池等導入、ZEB化等、環境配慮車の購入、水域環境保全等、浸水、高潮、土砂災害対策等 ② 危機管理・防災体制の再構築等、バリアフリーの推進・多様性を重視する共生社会の実現等、交通安全対策の推進等、あらゆる人々が健康で文化的な生活を営むに足る住まいの確保 等 	<ol style="list-style-type: none"> ① 防災公園街区整備事業における公園整備、植樹等によるCO2削減の取組み ② 市街地再開発事業等における自然エネルギー利用、CASBEE認証取得等及び新築住宅のZEH化 ③ 既存賃貸住宅における植樹、樹木の移植保存による環境維持型管理 等

3. 2023年度第2四半期の運用実績 (3) ESG債の取得

発行体	滋賀県	千葉県
債券種別	地方債	地方債
ESG種別	サステナビリティリンクボンド	サステナビリティボンド
銘柄名	滋賀県第2回サステナビリティ・リンク・ボンド 公募公債	千葉県令和5年度第7回公募公債 (サステナビリティボンド)
発行総額	50億円	150億円
利率	年0.795%	年0.747%
期限	10年(償還年月日:2033年9月29日)	10年(償還年月日:2033年9月22日)
格付	-	AA (R&I)
適合する原則等	<フレームワークに適合する原則等> サステナビリティリンクボンド原則2020 等	<フレームワークに適合する原則等> グリーンボンド原則2021 ソーシャルボンド原則2023 サステナビリティボンド・ガイドライン2021 等
資金使途(例)	<p>【KPI(評価指標)】 温室効果ガス排出量の削減</p> <p>【SPTs】 県庁にて、2030年度に2014年度比で温室効果ガス排出量を50%削減</p> <p>【主な取組の例】 「滋賀県CO2ネットゼロ社会づくり推進計画」及び県庁取組方針である「CO2ネットゼロに向けた県庁率先行動計画」に基づいた、省エネルギーの推進、再生可能エネルギーの利用促進、3Rの推進及びその他資源の有効利用 等</p>	<p>① 気候変動への対応(河道拡幅・護岸整備、無電柱化等)</p> <p>② エネルギー効率(県有建築物の省エネルギー化)</p> <p>③ 再生可能エネルギー(洋上風力発電のメンテナンス事業)</p> <p>④ 生物自然資源及び土地利用に係る環境持続型管理(漁場の整備事業)</p> <p>⑤ 手ごろな価格の基本的インフラ設備(交通安全施設の整備事業)</p> <p>⑥ 必要不可欠なサービスへのアクセス</p> <p>⑦ 手ごろな価格の住宅 等</p>

<千葉県ESG債の資金使途の例>

河道拡幅・護岸整備



名洗港整備



水門・排水機場の改修整備



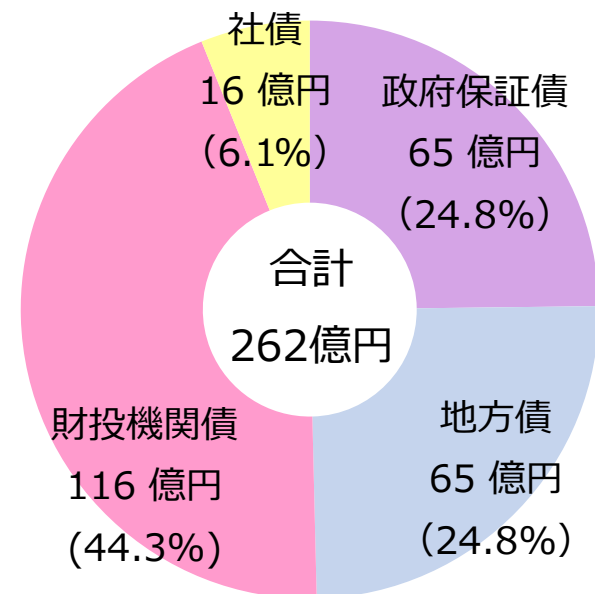
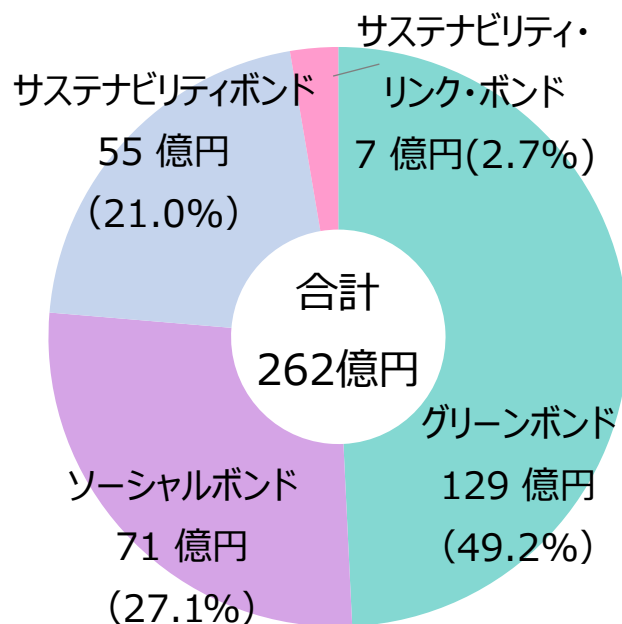
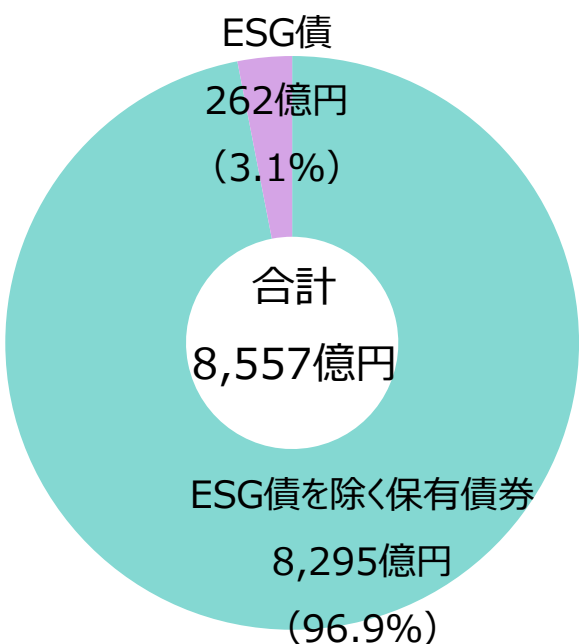
(引用) 千葉県Webサイト: <https://www.pref.chiba.lg.jp/>

3. 2023年度第2四半期の運用実績 (3) ESG債の取得

第2Q末時点における保有債券全体に占めるESG債の割合は3.1%となった。

保有債券全体に占める
ESG債の割合 (額面)

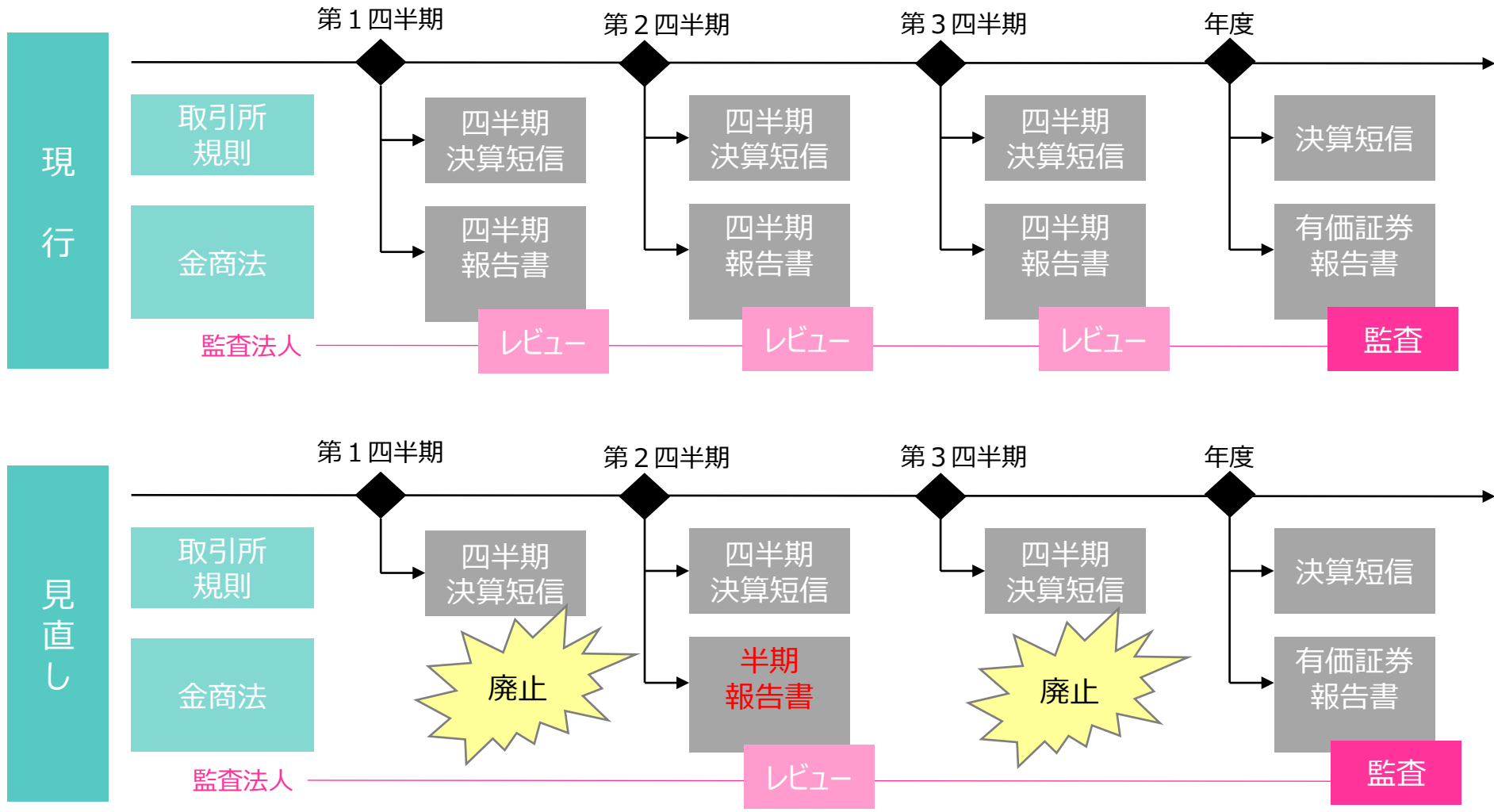
ESG債の種別構成 (額面)



4. 資金管理業務諮問委員会における決算報告の在り方 (1) 企業開示制度の見直し

2024年度から金融商品取引法（以下、金商法）上の四半期報告書が廃止※され、上場企業の第1・第3四半期については、取引所規則に基づく四半期決算短信に一本化されることとなった。

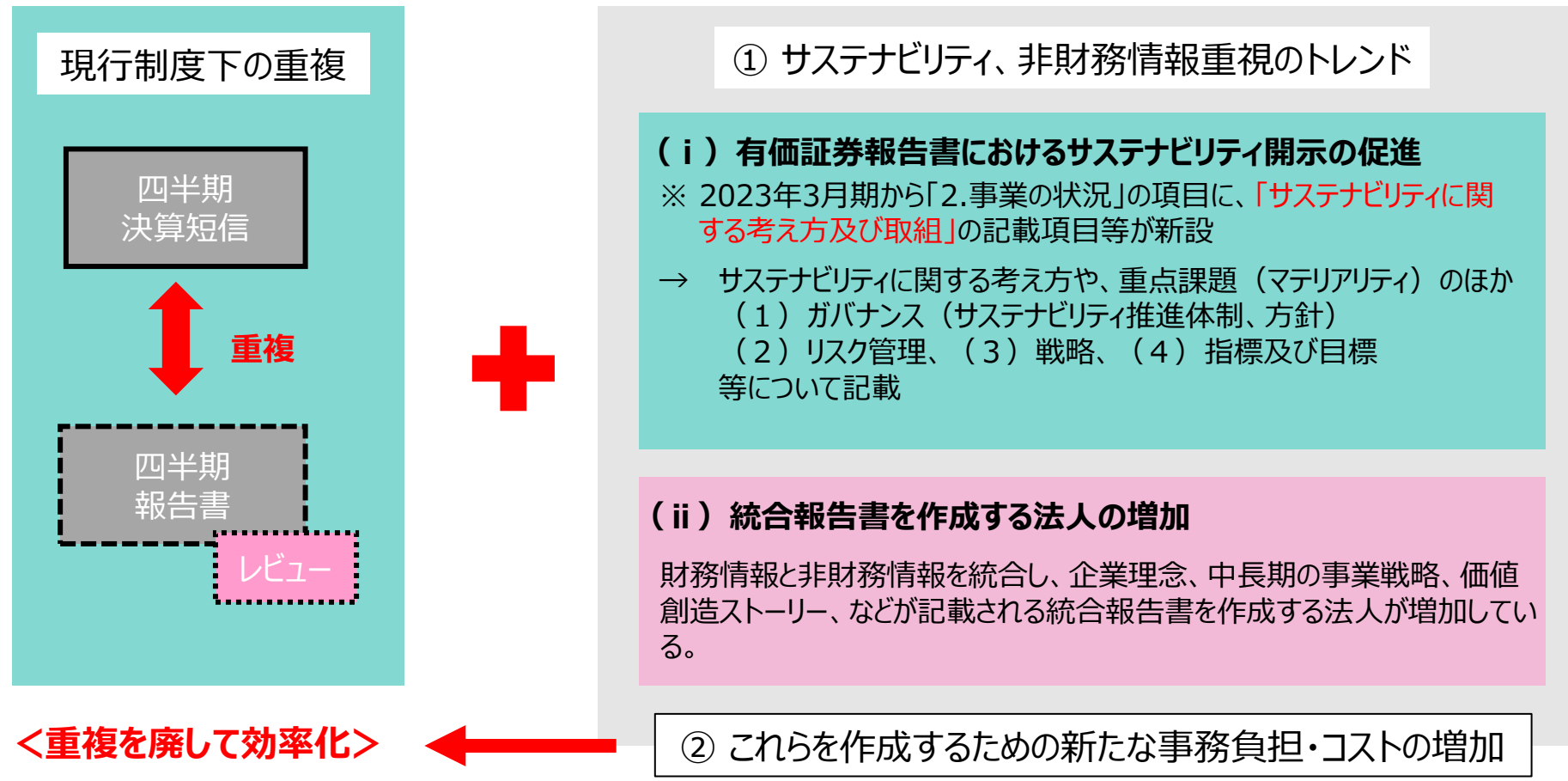
※ 改正金商法が衆議院可決で成立（2023年11月20日）



4. 資金管理業務諮問委員会における決算報告の在り方 (1) 企業開示制度の見直し

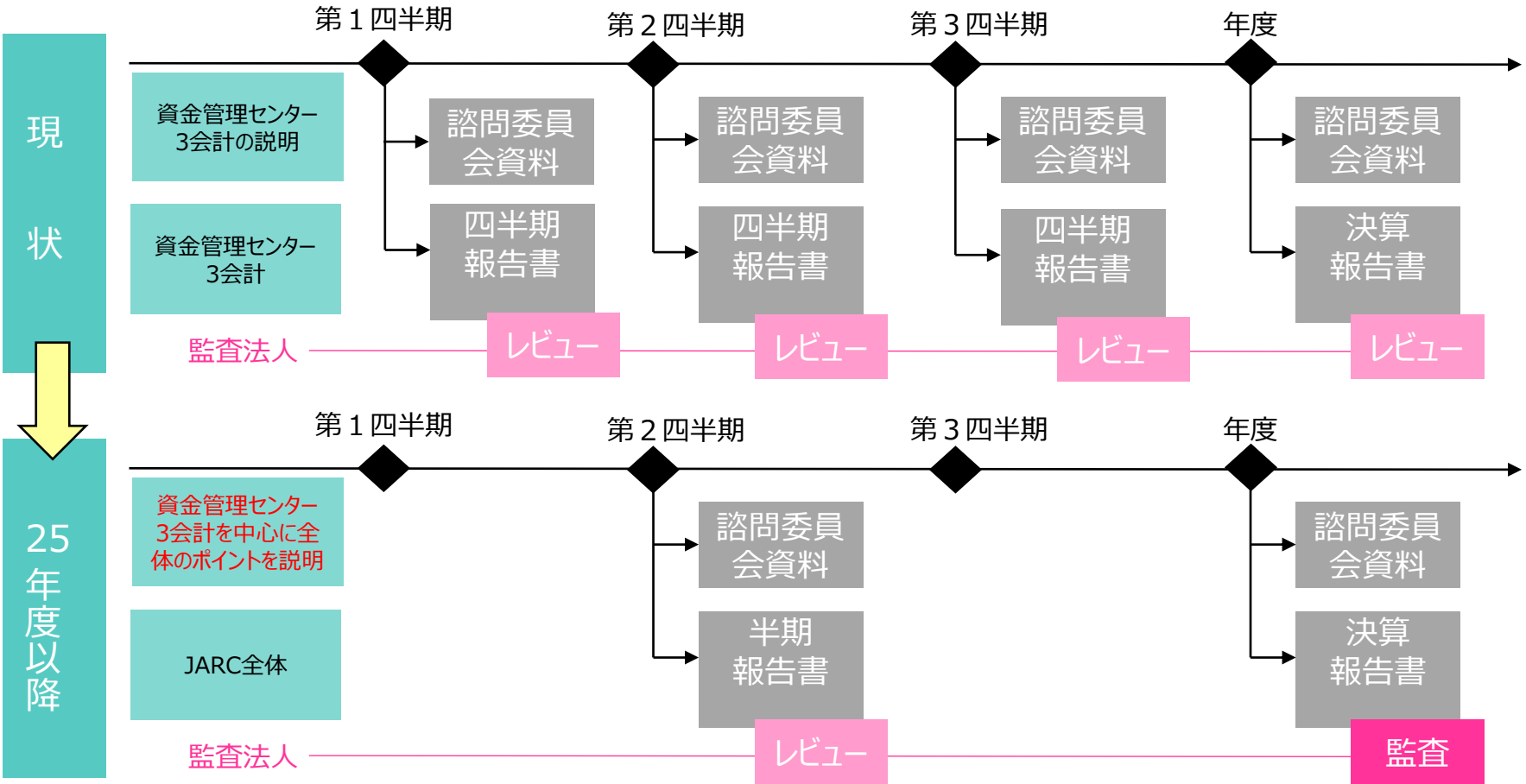
企業開示制度が見直された背景として、①企業経営や投資家の投資判断においてサステナビリティが重視され中長期的な企業価値に関する非財務情報が重視されるようになったこと、②①に伴い企業報告に関する事務負担やコストが更に増加したことが挙げられる。それらを低減するために、四半期報告書は廃止される。

四半期決算報告書廃止の背景



4. 資金管理業務諮問委員会における決算報告の在り方 (2) 2025年度以降の決算報告

企業開示の在り方の変化を参考とし、また、現行の会計制度に適合した監査報告を実施するために、2025年度以降は資金管理業務諮問委員会にはJARC全体の決算報告書を提出して、その概要をご報告したい。他方、第1四半期及び第3四半期における決算報告は廃することとしたい。



・預託金の運用の状況については、従前どおり四半期ごとのご報告を予定

4. 資金管理業務諮問委員会における決算報告の在り方（2）2025年度以降の決算報告

【参考1】 監査とレビューの違い

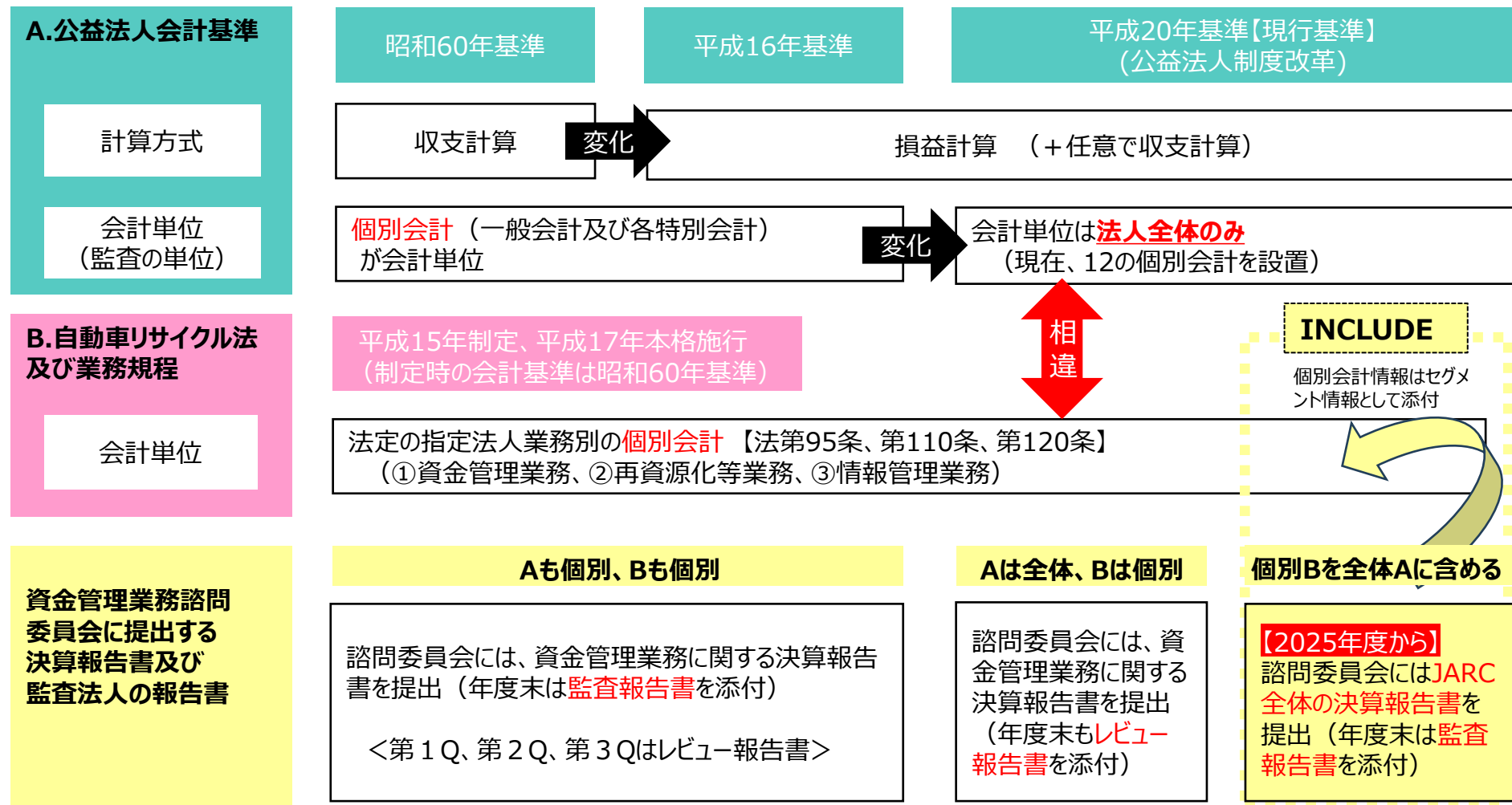
監査では財務諸表の適正性について積極的な意見表明がなされるのに対して、レビューでは四半期財務諸表（通常は第1Q～第3Qの四半期財務諸表）の適正性について消極的形式による結論が表明される。

監査とレビューの違い

	監査 (Audit)	レビュー (Review)
目的	適正性	適正性
結論の形式	積極的形式	消極的形式
保証の程度	合理的保証	限定的保証
報告書の表現	<p>・【監査意見】 当監査法人は、財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる会計の基準に準拠して、（中略）全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。</p> <p>監査に合致した会計単位での手続きが必要</p>	<p>・【結論】 当監査法人が実施したレビューにおいて、財務諸表が一般に公正妥当と認められる会計基準に準拠して作成されていないと信じさせる事項が全ての重要な点において認められなかった。</p> <p>・レビュー手続は、一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して実施される監査に比べて相当限定的な手続であり、当監査法人は、上記の財務諸表に対して監査表明をしない。</p>
手続きの違い （例）	<p>・実査、立会、確認、質問、閲覧、査閲、証憑突合、帳簿突合、再実施、分析的手続等の監査手続を実施し、結論を得る。</p>	<p>・手続きの中心は、質問および分析的手続であり、「通常、内部統制の運用評価手続や、実査、立会、確認、証憑突合、質問に対する回答についての証拠の入手及びその他の実証手続に基づく証拠の入手は要求されていない。</p>

4. 資金管理業務諮問委員会における決算報告の在り方 (2) 2025年度以降の決算報告

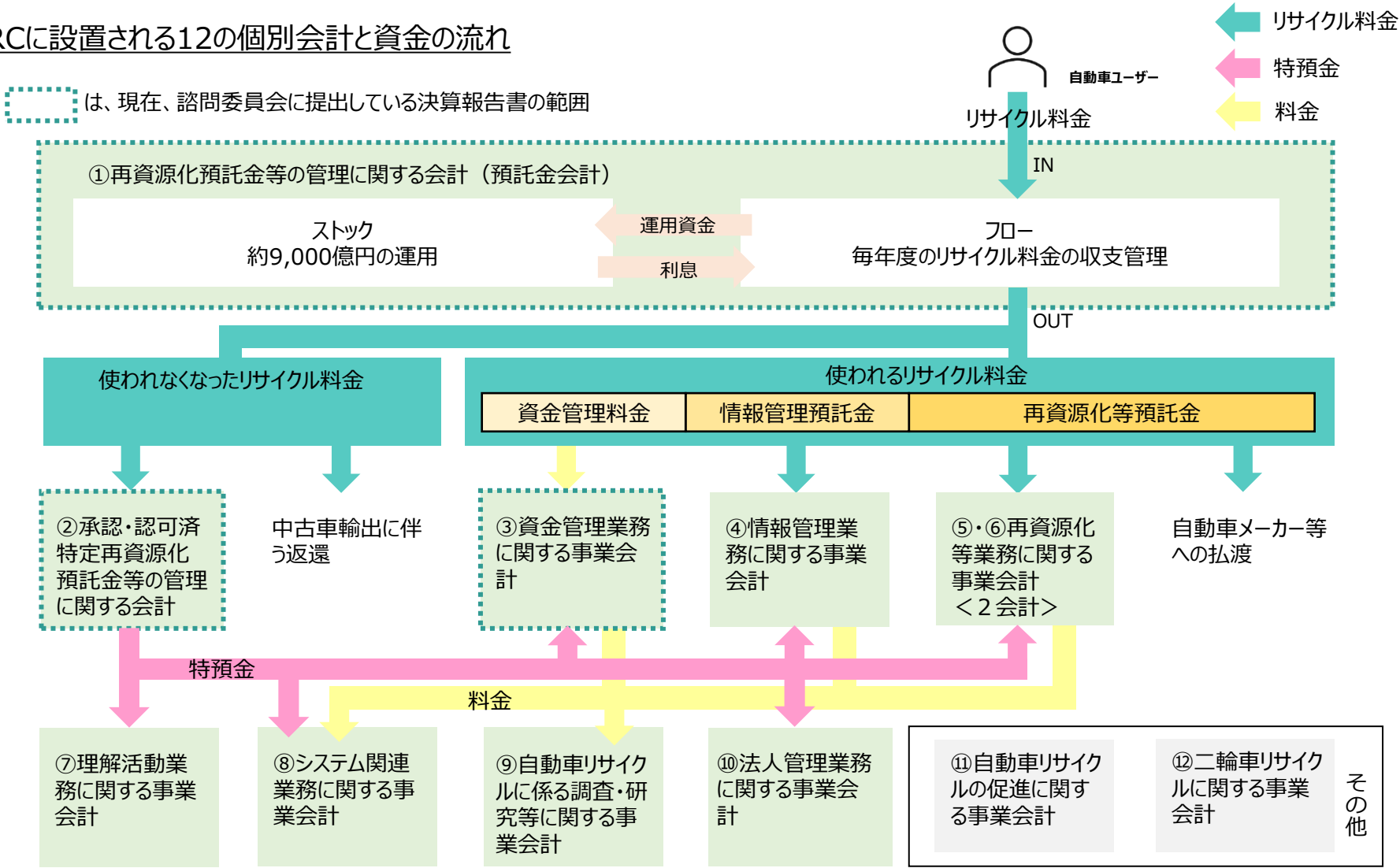
【参考2】 資金管理業務諮問委員会に提出する監査法人の報告書（年度末）の推移
 資金管理センターが設置された2004年度（平成16年度）から公益移行するまでの2009年度（平成20年度）までは監査報告書を添付、公益移行後はレビュー報告書を添付。



4. 資金管理業務諮問委員会における決算報告の在り方 (2) 2025年度以降の決算報告

【参考3】 2025年度以降のJARC会計の全体像 (資金の流れ)
 自動車ユーザーが支払うリサイクル料金のフローの概要は下図のとおりである。

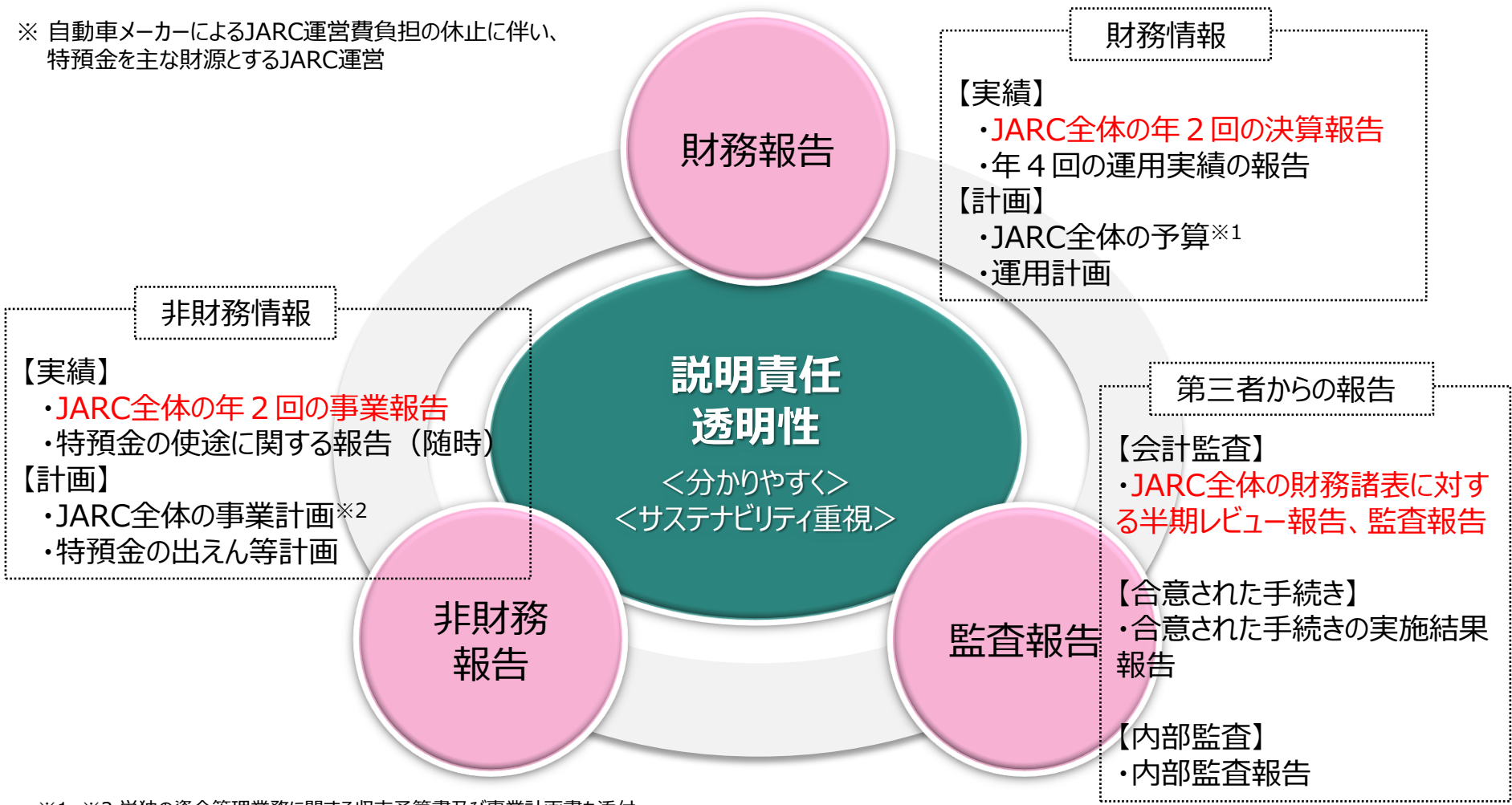
JARCに設置される12の個別会計と資金の流れ



4. 資金管理業務諮問委員会における決算報告の在り方 (3) まとめ

特預金による運営*が開始される2025年度以降は、JARC全体の年2回の決算報告及び事業報告などを通じて、資金管理業務諮問委員会及び自動車ユーザーをはじめとする各ステークホルダーに対して、JARC運営についてのより一層の説明責任と透明性を確保すべく、開示内容を検討していく。

※ 自動車メーカーによるJARC運営費負担の休止に伴い、特預金を主な財源とするJARC運営



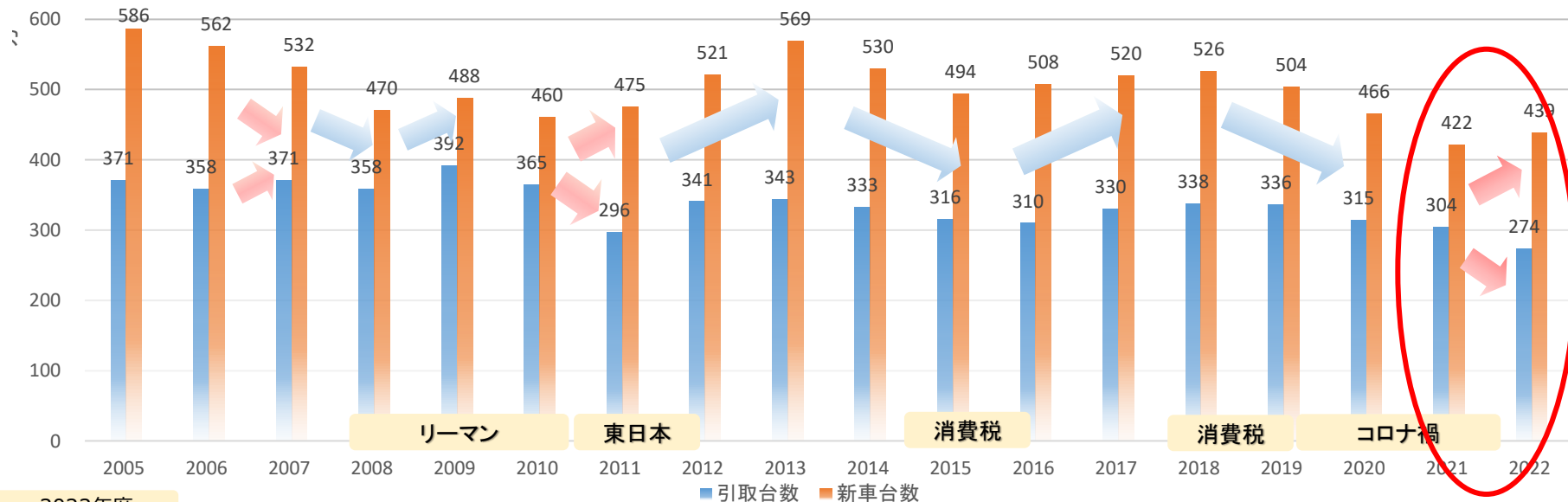
※1、※2 単独の資金管理業務に関する収支予算書及び事業計画書も添付

5. 引取台数減少に関する考察

(1) 本考察を実施するに至る背景

新車販売台数はコロナ禍/半導体不足等により、2020年度以降極めて低調、引取台数も同様に低調だった。但し、新車販売台数は2022年秋頃から復調傾向が続いており、2023年度もその傾向は継続している一方、引取台数は新車販売台数傾向に反し、極めて低調な状態が現在も継続している。法施行以来、2つの台数は特殊要因のある年度を除き相関関係にあったが、もはや新車販売台数との相関関係では説明できず、あらためて法施行以来最低台数であった2022年度引取台数減少の要因となった背景を考察する。

新車販売台数/引取台数推移



2022年度

- 新車台数は438万台。法施行以来2番目に低い台数だが、最低だった2021年度よりは復調（前年比104%、約17万台↑）
- 引取台数は273万台。新車が復調基調にも拘わらず、低水準だった2021年度より大きく下げ、法施行以来最低の台数（前年比90%、約30万台↓）

※2023年度も同様の傾向は継続（新車増 ⇔ 引取減）。引取台数は8月よりやや前年比よりは増加しているものの台数ベースでは依然として低調。

5. 引取台数減少に関する考察

(2) 考察にあたっての考え方

引取台数減少の考察にあたっては、次の2つのアプローチを取った。

- ① 中古車販売/オートオークションや中古車輸出台数等のインパクト要因と推察される関連データの検証
- ② 引取自動車の車齢分解や地域別・メーカー別での分解等、データを分解することによる検証

① インパクト要因と推察される関連データを検証

中古車販売動向
(自販連等国交省系データ)

AA成約数、平均価格
(民間AA運営会社データ)

中古車輸出台数、FOB価格
(輸出返還、国交省、貿易統計)

その他
事業者ヒアリング内容

2022年度データを検証(一部2023年度上期データ有)

② データ分解による検証

車齢分解
(輸出車齢分解との対比と併せ)

地域別分解

メーカー別分解

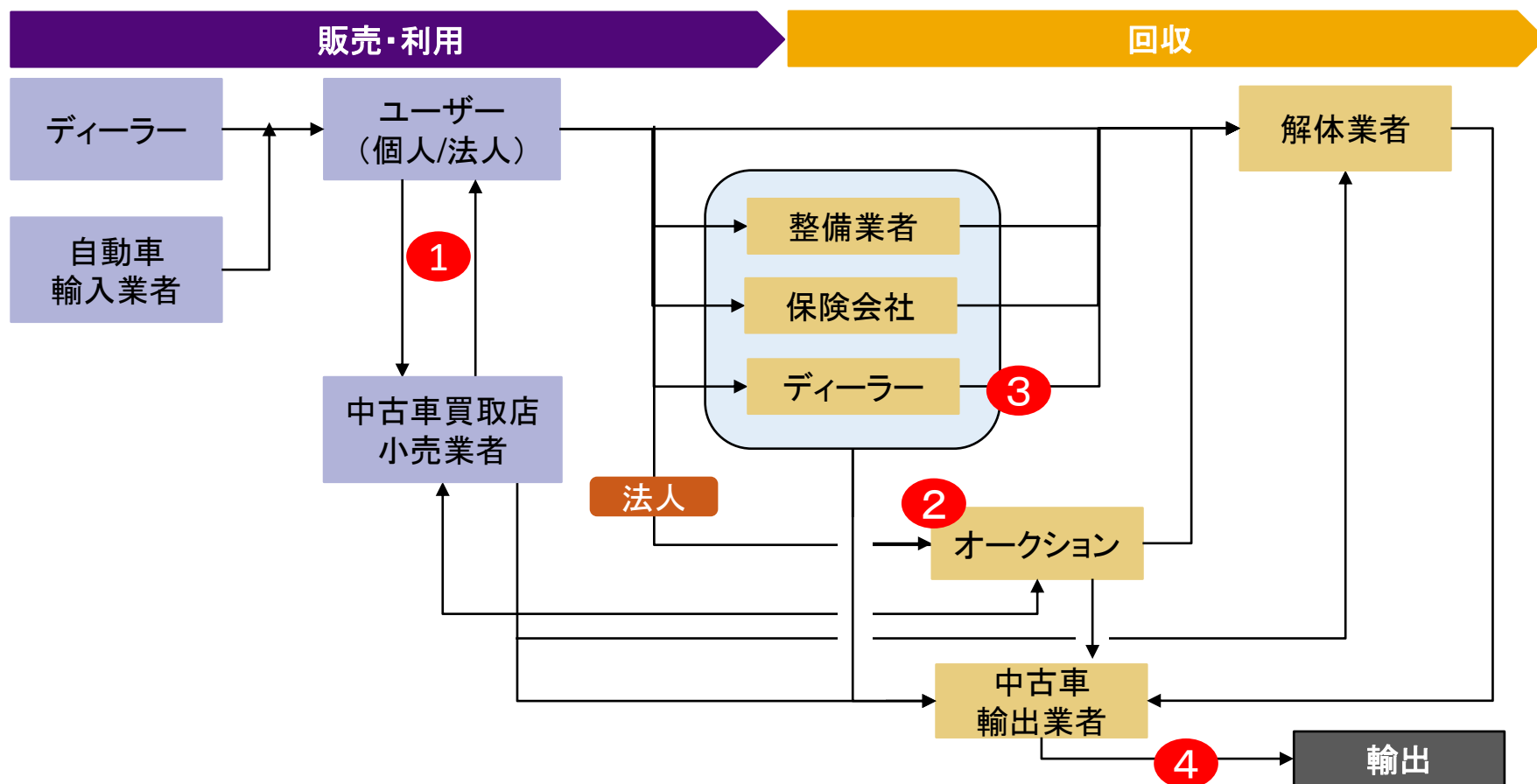
2022年度と2021年度及び2013年度分解結果の比較

5. 引取台数減少に関する考察

(3) 関連するデータからの考察

中古車売買、A A、輸出等に至る中古車流通フローに沿って引取台数との相関関係有無等を検証した。

- ① ユーザーと中古車買取小売業者との中古車売買市況
- ② 中古車オークション市況
- ③ ディーラーにて新車購入後のルート
- ④ 中古車輸出状況



5. 引取台数減少に関する考察

(3) 関連するデータからの考察

2021年度～2022年度にかけての変化点、及び一部2023年度の状況について検証。

①②④について、2022年度引取台数が低調だったこと、及び2023年度がやや復調したことと同調するデータが確認できた ⇒ 引取動向を左右する指標と考えられるのではない

1 【中古車売買状況：参照元/自検協・軽検協公開データ】

- ★2022年度中古車登録・届出：629.3万台（前年比▲4.2%）
⇒ 3年連続前期割れ。新車不振で在庫薄、高値も逆風で低調続く
- ★2023年度は、やや回復基調（10月末時点）
（中古車登録届出台数：前年比+3%）

2023年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	平均
中古車登録台数	519	502	543	512	492	521	542	519
前年比	100%	102%	102%	102%	102%	103%	107%	103%

⇒ 2022年度不調/2023年度直近は復調である事が引取傾向と同調

2 【オークション情勢：参照元/USS公開データ】

- ★ 出品台数：コロナ禍3年間は低調続く（2022年度前年比▲0.3%）
- ★ 平均単価：2022年度秋にかけて高騰。直近急落しやや落ち着いている。



⇒ 市場に出回る台数が多くはない・高値であった

⇒ 2022年度AA経由の廃車仕入/中古車購入は困難であったと推定

★ 一方、直近のAA市場は復調傾向であり、引取復調傾向と同調

2023年4～8月 USS-HPより	出品台数		成約台数	
	台数	前年比	台数	前年比
	326.7万台	118.1%	212.6万台	111.1%

3 【新車購入即廃車ルート】

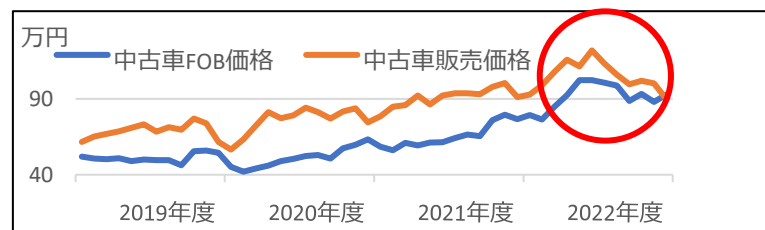
- ★事業者ヒアリング：ディーラー直仕入れは減少傾向著しい地域有
⇒ AAへ放出が増加。益々タイムリーな新車/引取相関が弱まるか

4 【輸出状況】

- ★中古車輸出傾向は、2022年度後半より極めて好調

★FOB価格

2022年中古車ニーズ高まりによるAA価格の高騰にも拘わらず輸出業者は高い購買力を活かして購入し続けた結果か、FOB価格もAA価格と連動した推移を示している。



★低額車(20万以下)の傾向

2022年度は、20万以下が含まれていない貿易統計と、含まれている輸出本抹消や輸出返還台数の差がほぼ無くなってきており、20万以下の低額車までもが高騰していたことが伺われる。

⇒ いずれも輸出業者の活発な活動を示唆するデータであり、一部仕入れ競合している解体業者には厳しい状況と推察される

5. 引取台数減少に関する考察

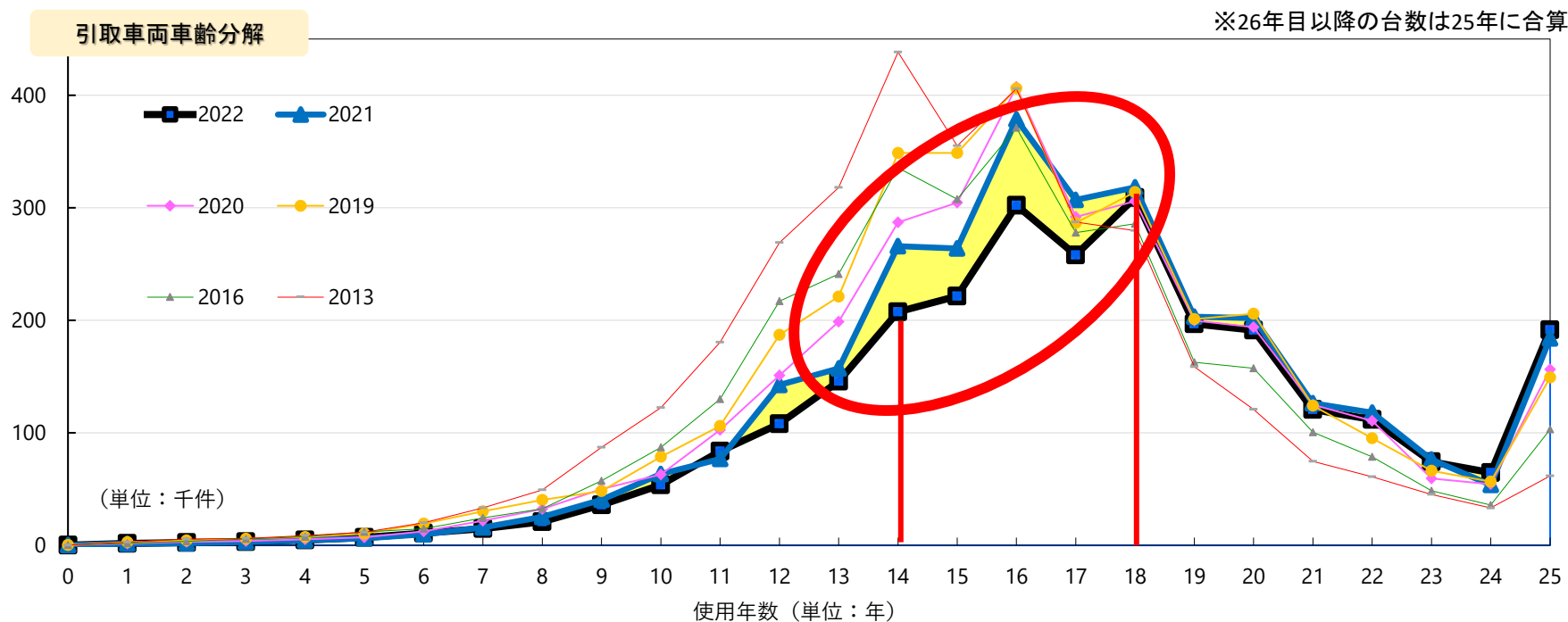
(4) 車齢分解 ～2021年度比30万台減少の要因

引取車台を車齢でデータ分解したところ、引取車台の2021年度と2022年度の差30万台分は、14年～17年車齢の層に顕著に表れている（青線と黒線の差：黄色部分）

これは、14年～17年車齢はまだ乗り続けられる状態の車が多いと推察できることから、前頁で確認した2022年度特有のデータ等と併せて推察するに、

- ★ 新車納品の長期化による買い替えタイミングの逸失
- ★ 新車不足による中古車市場が品薄、非活性
- ★ 中古車価格の高騰による中古車買い替え控え

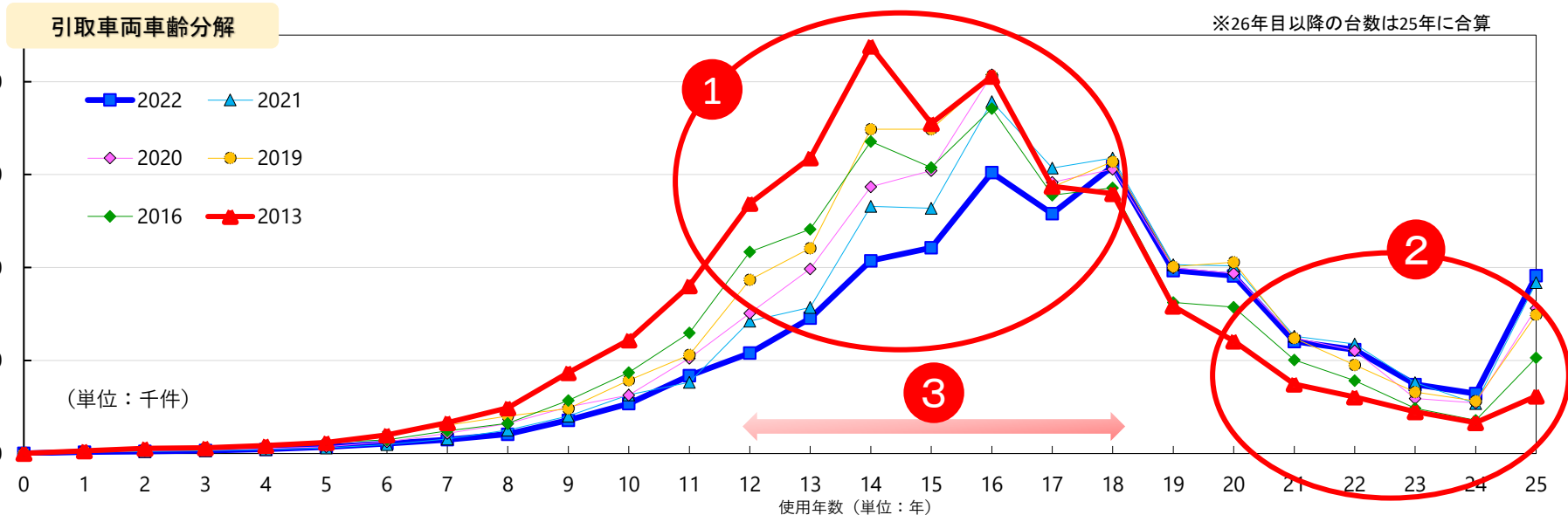
等により、ユーザーが現有自動車を手放さなかった(手放せなかった)のではないかと、また、それにより、解体業者にとっても品薄＆価格高騰で入手困難だったのではないかと考えられる。



5. 引取台数減少に関する考察

(4) 車齢分解 ～2013年度データとの比較

引取車台の車齢分解データを2013年から比較したところ、①12年～16年式車の台数が極端に少ない、②20年超のウェイトが高くなっている、③引取ピーク期が10年前と変わってきているという3つの事象が見られた。



① 【12年～16年式車の台数が極端に少ない】

該当年式の車台は、2006～2010年度販売車が該当する。

2006	2007	2008	2009	2010
5,618,442	5,319,540	4,700,706	4,880,272	4,601,073
95.9%	94.7%	88.4%	103.8%	94.3%
3	4	10	12	16

- ⇒ 2008～10年リーマン影響で販売が大きく落ち込んだ3年間
- ⇒ 引取母数となる販売台数が少ない年が引取ピークに差掛かった (詳細後述)

② 【20年超のウェイトが高くなっている】

明らかに低年式の割合が増加している。輸出も20年超のウェイトを若干高めており（次頁）、この層においても引取との競合が高まっていると推測できる。

③ 【引取ピーク期が10年前と変わってきている】

直近10年間で引取車台の車齢ピーク期が、14年～16年式から16年～18年式へと変わってきている。

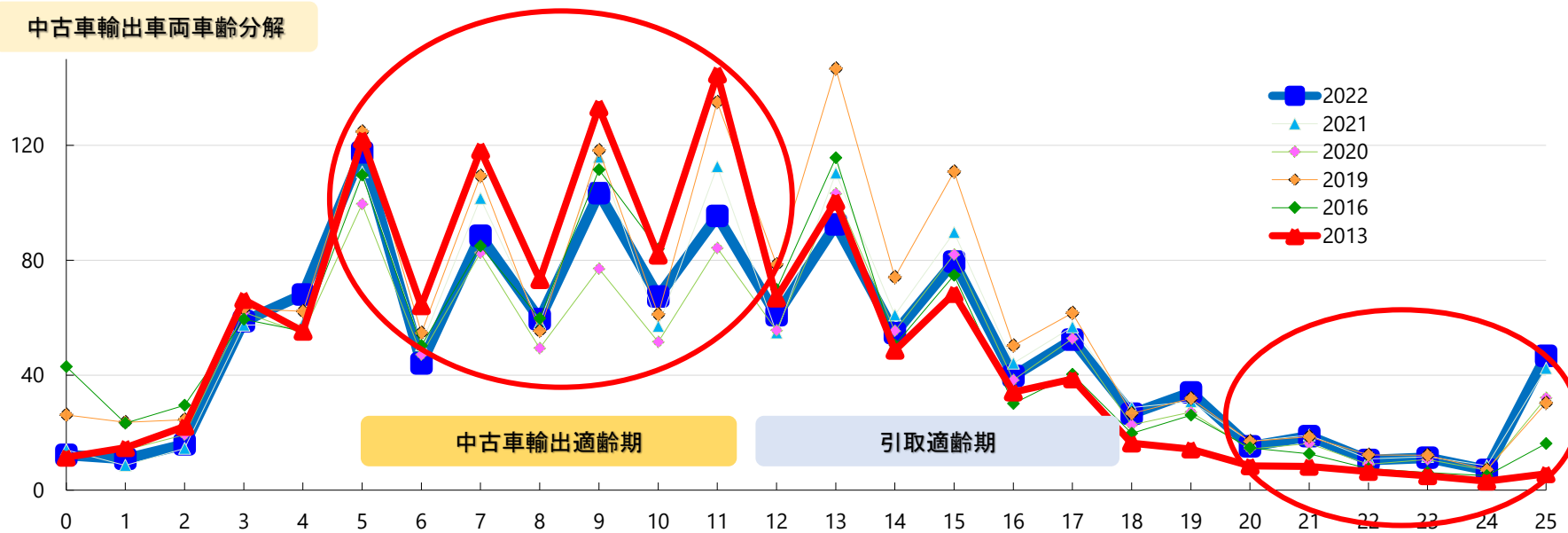
5. 引取台数減少に関する考察

(4) 車齢分解 ～ 中古車輸出との比較

引取車台同様、中古車輸出車台も車齢で分解して2013年/2022年度で比較したところ、

- ① 引取より早く、車齢5年～11年がピークであること ⇒ 引取候補車台の先取り
 - ② 台数は多くないものの、低年式車台が増加していること ⇒ 引取仕入れとの競合
- の変遷が確認できたが、中古車輸出増加傾向と併せ、これらは引取車台減少の要因となりうると推察する。

中古車輸出車両車齢分解



【中古車輸出が引取に与える影響（推察）】

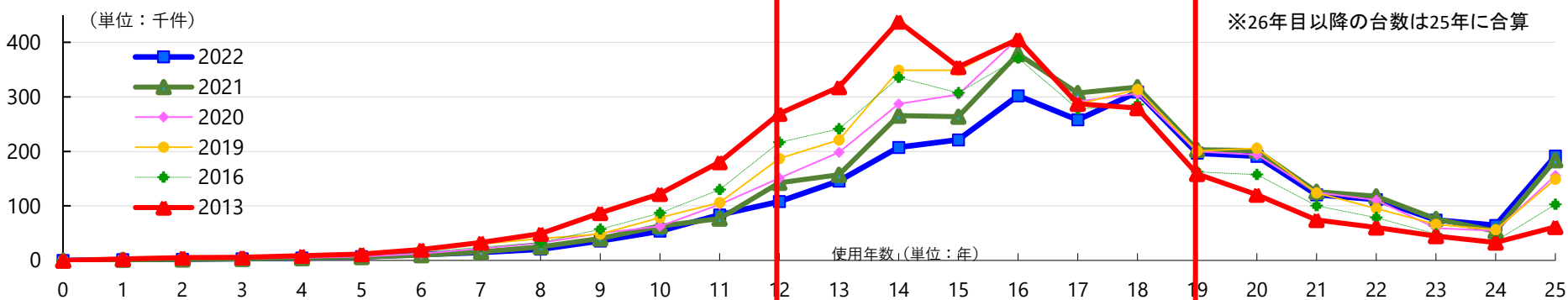
- ★ 引取ピークに向かう前の若い年式の時（5年～11年式）に、7年間で50万～70万台程度輸出されている。
これは、引取ピーク前に輸出が先取りで国外に出していることとなり、国内引取候補となる車台の母数を削り取るかたちとなる。
- ※ 輸出は2012年度までは100万台程度だったが、2013年度以降、130万～160万台に増加 ⇒ 引取に、より影響強く及ぼす
- ★ 低年式（特に25年超）車台が10年前と比べて多く輸出されている ⇒ 引取仕入れとの競合

5. 引取台数減少に関する考察

(4) 車齢分解 ～当時の販売台数の与えるインパクト

引取適齢期となる車の当時の販売台数が10年で様変わりしている。直近ではリーマン・東日本大震災時に販売した車が廃車適齢期に入ってきており、10年前に比べて母数となる車が大幅に減少している。また、600～700万台規模の販売実績のある年度は近年発生していないため、長寿命化が進んだとしても長期的には当時の販売台数の減少からくる引取台数の減少傾向の継続が推察される。

引取



引取年度	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	販売年度
2013年度	586	582	597	588	587	628	729	690	670	639	⇒ 販売年度
	6,295										⇒ 販売台数(万台)
	4,400										
2021年度	460	488	470	532	562	586	582	589	586	582	
	5,437										
	3,809										
2022年度	475	460	488	470	532	562	586	582	589	586	
	5,331										
	3,680										

10年 : ▲950万台
7年 : ▲720万台

10年 : ▲850万台
7年 : ▲600万台

10年 : ▲100万台
7年 : ▲130万台

2008年度～
⇒ リーマンショック
2011年度
⇒ 東日本大震災

5. 引取台数減少に関する考察

(5) 引取車台のデータ分解からの推察 (地域別、メーカー別)

引取車台を引取られた地域ごとに分解した結果、特徴ある地域傾向は見いだせたが、全体台数の減少要因になりうる要素は見いだせなかった。

また、引取車台をメーカーごとに分解したところ、普通登録車の減少が大きいことから、過去販売台数の漸減や中古普通車の輸出の影響が大きいことが想定できる結果となった。

引取車台を引取られた地域ごとに分解

引取車台を製造メーカーごとに分解

【2013年度より大きく増加した地域 (2013年度343万、2022年度273万)】

No.	都道府県	2013年度	2021年度	2022年度	2013年度比		2021年度比	
8	茨城県	110.8	135.5	126.1	15.4	113.9%	-9.4	93.1%
12	千葉県	219.6	247.1	228.3	8.7	104.0%	-18.7	92.4%
30	和歌山県	35.3	46.8	44.0	8.7	124.7%	-2.8	94.1%
38	愛媛県	40.6	43.9	41.7	2.1	105.2%	-1.2	97.3%
41	佐賀県	37.3	48.1	43.1	5.8	115.4%	-5.0	89.5%

近隣AA会場多数の茨城・千葉は外国人事業者のAA経由購入の増加影響か。愛媛、佐賀は大手集約効果か。

【2013年度より大きく減少した地域】

No.	都道府県	2013年度	2021年度	2022年度	2013年度比		2021年度比	
3	岩手県	48.6	34.0	28.2	-20.4	58.0%	-5.8	82.8%
13	東京都	70.7	29.4	23.7	-46.9	33.6%	-5.7	80.7%
18	福井県	31.9	18.8	15.3	-16.5	48.1%	-3.5	81.5%
25	滋賀県	14.6	9.1	7.5	-7.0	51.7%	-1.5	83.3%
27	大阪府	90.8	52.4	48.1	-42.7	53.0%	-4.3	91.8%
32	島根県	26.3	19.8	15.6	-10.7	59.4%	-4.2	78.9%
35	山口県	57.2	36.9	32.3	-24.9	56.4%	-4.6	87.5%
39	高知県	23.1	17.1	13.3	-9.8	57.7%	-3.8	77.8%

大きく増加した県の隣県で大きく減少しているケースが散見される
(東京⇔茨城千葉、高知⇔愛媛)

メーカー	2013年度	2021年度	2022年度	2013年度比		2021年度比	
いすゞ自動車	2.4	2.6	2.5	0.2	108.2%	-0.1	96.4%
スズキ	42.4	47.4	43.1	0.7	101.7%	-4.3	90.9%
ダイハツ工業	34.0	45.5	41.5	7.4	121.9%	-4.1	91.1%
トヨタ自動車	76.1	58.9	52.5	-23.6	69.0%	-6.4	89.1%
日産自動車	53.6	43.4	39.1	-14.5	73.0%	4.3	90.1%
UDトラック	0.7	0.9	1.0	0.4	158.3%	0.1	115.1%
日野自動車	1.1	1.7	1.7	0.6	160.7%	0.0	102.6%
SUBARU	19.4	14.3	13.0	-6.4	67.1%	1.3	90.7%
本田技研工業	50.2	46.7	39.8	-10.4	79.3%	-7.0	85.1%
マツダ	17.8	13.5	12.4	-5.5	69.4%	-1.2	91.4%
三菱自動車工業	29.4	17.4	15.1	-14.3	51.2%	-2.4	86.4%
三菱ふそう	1.5	1.9	1.9	0.4	128.0%	0.0	101.3%
輸入車等	13.5	9.2	9.1	-3.8	71.7%	0.5	105.1%
合計	343.3	304.2	273.9	-69.4	79.8%	-30.3	90.0%

登録普通車中心のメーカーは、直近10年で大幅に減少している一方、トラック・軽自動車メーカーは増加している

普通登録車の過去販売台数の漸減、及び中古車輸出では登録普通車が主であるため、普通登録車中心メーカー車は引取適齢期になる前に輸出されていることも想定できる (又は長く乗られているのか)

解体業者の仕入れには厳しい傾向が進んでいることが推察できる

5. 引取台数減少に関する考察 (6) まとめ

引取の台数検証を行うためには、当時の販売台数、途中の中古車輸出台数、直近の中古車市場動向等、各種要因をもって行う必要がある。それら要因のうち、当該年度の引取台数動向に最もインパクトを与えた要因を推察することで、従来よりは正しい検証ができる可能性がある。

⇒ 今回考察のターゲットとした、2021年度～2022年度～2023年度上半期の引取台数動向は、主に、過去販売台数の大幅減少と中古車市場の動向に左右された結果ではないかと推察する。

【販売時からの時系列での整理イメージ】

