第 81 回資金管理業務諮問委員会 議事録

1. 日時:2018 年 6 月 7 日(木)15 時 00 分～17 時 00 分
2. 場所:公益財団法人自動車リサイクル促進センター 第 1・第 2 会議室
3. 出席者:細田委員長、鬼沢委員、酒井委員、菅原委員、村上委員、山下委員 以上 6 名
その他 経済産業省・環境省担当官、公益財団法人自動車リサイクル促進センター役職員が出席
4. 議題:①2017 年度概況【報告事項】
②2017 年度事業報告【報告事項】
③2017 年度決算報告【報告事項】
④2017 年度運用実績【報告事項】
⑤2017 年度離島対策等支援事業の実施結果【報告事項】
⑥特預金の新たな活用についての検討【諮問事項】
⑦環境保全等に資する預託金の運用の検討【諮問事項】
⑧2017 年度外部業務監査の結果【報告事項】
⑨ユーザー理解活動の取組【報告事項】

5. 議事録

(1)議題①について

2017 年度概況について、事務局から資料「第 81 回 資金管理業務諮問委員会」の 3～4 ページにて報告した。

<主な意見>

なし

(2)議題②について

2017 年度事業報告について、事務局から同資料の 5～9 ページにて報告した。

<主な意見>

なし

(3)議題③について

2017 年度決算報告について、事務局から同資料の 10～19 ページにて報告した。

<主な意見>

【委員A】

資金管理料金収支について、次期への繰越金は順当に減少しているのか。

【事務局】

当初の予定どおり、順当に減少している。

(4) 議題④について

2017年度運用実績について、事務局から同資料の20～23ページにて報告した。

<主な意見>

【委員A】

証券会社評価について、定期的に証券会社の入替えを検討しているのか。

【事務局】

評価項目に沿って、定期的に検討している。

【委員B】

JARCがとり得るリスクが限定されていることを踏まえると、評価指標利回り0.06%に対して0.02ポイント上回った成果であったことは問題ないとする。証券会社評価について、過去、取引の停止を行ったことはあるのか。

【事務局】

過去、金融庁から行政処分を受け、コンプライアンスに抵触した証券会社と取引を停止したことがある。

(5) 議題⑤について

2017年度離島対策等支援事業の実施結果について、事務局から同資料の24～25ページにて報告した。

<主な意見>

なし

(6) 議題⑥について

特預金の新たな活用についての検討を、事務局から同資料の26～30ページにて説明し、原案のとおり承認された。

<主な意見>

【環境省】

特預金の新たな使途案のうち、「間接的に自動車リサイクルを促進する取組」については、自動車リサイクルから離れた内容の提案である。そういった取組ではなく、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取組の方がよい。

また、2025年度に実施予定の「自動車リサイクル情報システムの刷新」への充当を検討するに際しては、当初のシステム設計時に想定していた改修と想定し得なかった改修を整理する必要がある。

【委員C】

フロン類の回収率向上に向けた支援は、新たな使途案2「自動車由来のCO2を削減する取組」に合致するため、具体策が出てきた際は支持したい。

ただ、「今後検討を要する使途案」として整理された3つの使途案とこの度提出された新

たな使途案との整合性、位置づけについては明確にした方がよい。「今後検討を要する使途案」として整理された使途案のうち、「特定再資源化等物品以外のリサイクルの高度化支援」と「海外の自動車リサイクルシステムへの支援」については、今後、合同審議会で議論を進めるのがよい。

【委員A】

新たな使途案である「自動車由来のCO2を削減する取組」について、フロン類の回収率向上に向けた支援を両省には合同審議会での議論をしてもらいたい。

また、留保資金額を算定するためにも、「特定再資源化等物品以外のリサイクルの高度化支援」と「海外の自動車リサイクルシステムへの支援」については、両省には合同審議会での議論をもらいたい。

【委員D】

「特定再資源化等物品以外のリサイクルの高度化支援」については、(公財)自動車リサイクル高度化財団などが実施することになると思われるが、財源については、特預金から出せんとするという選択肢があってもよいのではないか。

【委員A】

確かに、高度化支援によりASRが減少することで自動車リサイクル法にプラスの影響があったり、自動車ユーザーに何らかの裨益があったりするのであれば、特預金から出せんとするという選択肢があってもよい。

【委員C】

実績のある特預金の使途案として、2009年から2013年に実施された「自動車リサイクル情報システムの改善」がある。この「自動車リサイクル情報システムの改善」について、総額及びその内訳を教えてください。

【システム部】

総額は40億円弱であった。その半分強が性能対策費であり、これに特預金を充当した。残りはメンテナンス費用であり、自動車ユーザーとメーカーが折半で負担した。

【委員C】

「自動車リサイクル情報システムの刷新」についても、基本的な負担原則を見定めたいうえで、自動車ユーザーとメーカーの負担に関する考え方を整理する必要がある。

【委員A】

負担に関する考え方については、外部に対する説明責任を果たすことが重要なポイントである。

【JARC理事】

自動車リサイクル法98条2項の「主務省令で定める額」とは留保資金額のことを指すのか。

【環境省】

「主務省令で定める額」とは、留保資金額のことではなく、リサイクル料金の割引を実施するにあたり超えなければならない額を指す。リサイクル料金の割引を実施する場合は、公平性の観点から、一定の期間において一定のインパクトのある額で割引をすることが妥当であるため、「主務省令で定める額」を超えたら割引を実施できると定められている。

【委員A】

2022年度から割引を実施するのであれば、両省は「主務省令で定める額」を早急に決める必要があるのではないか。

【環境省】

割引の開始までには「主務省令で定める額」を決める。

【委員E】

「主務省令で定める額」とは常に維持しなければならない金額を指すのではなく、割引を実施したことにより一時的に「主務省令で定める額」を下回ったとしても、再びこの額を超えれば割引を実施できるという理解でよいか。

【環境省】

その理解のとおりである。

【経済産業省】

「主務省令で定める額」とはおそらく100億円程度になるだろう。公平性の観点から、10年程度をかけて割引を実施するのであれば、この程度の規模感になると思われる。

【JARC理事】

JARCが留保資金額について精緻に見積もりを行い、諮問委員会を経たうえで、両省に申請し、両省が留保資金額を決めるというプロセスになるのか。

【環境省】

JARCが留保資金額を見積もり、この額を下回らないことを前提としたうえで、割引に係る特預金の出えん申請をすることになる。

【委員B】

「自動車リサイクル情報システムの刷新」に係る費用について、初期構築時と同水準の金額となる142億円と仮定しているが、実際にこの金額を上回ることが分かったとき、何か問題が生じるのか。

【システム部】

142億円はJARCが負担する金額であり、その前提となる総額は190億円である。ただ、この額については今後の検討を進める中で、上振れする可能性も下振れする可能性もあるため、問題が生じるか否かを含め、確かなことは回答できない状況である。

【委員F】

環境省から、特預金の新たな用途案として、リユース部品の促進に向けた支援が挙げられたが、この支援は大切であると考え。リユース部品の規格化に向けた取組が進められていたが、昨年までには規格化できなかったという理解でよいか。

【経済産業省】

リユース部品の品質向上に向けて、JISのラベリング規格について約1年半をかけて議論を行ったが、規格化までには至らなかった。引き続き、規格化に向けて検討していく。

(7) 議題⑦について

環境保全等に資する預託金の運用の検討について、事務局から同資料の 31～33 ページにて説明し、原案のとおり承認された。

<主な意見>

【委員B】

環境保全というJARCの目的とESG投資の趣旨は一致するため、ESG投資を実施することは問題ないとする。多くの投資家がESG投資を行い、市場が過熱すると、グリーンボ

ンドやソーシャルボンドが割高になることがあるが、割高な債券を購入しないように注意さえすれば、全体のパフォーマンスにマイナスの影響を与えることもないだろう。世の中にESG投資が浸透しつつある中、投資表明することは大切である。

【委員C】

グリーンボンド及びソーシャルボンドの取得開始にあたり、運用の基本方針を改定することのだが、この度の改定を行い、実際にESG投資を開始した後は、どのようなタイミングで定期的に方針の見直しを行うのか。

【事務局】

運用の基本方針では5年ごとを目途に定期的に行うこととなっているが、ESG投資という新たな取組を踏まえて、柔軟に見直しを行う。

【委員D】

取得資産の変更について、再び地方債と財投機関債を取得することのだが、これらのうち、グリーンボンドとソーシャルボンドのみ取得することか。

【JARC理事】

地方債と財投機関債のうち、グリーンボンドとソーシャルボンドのみを取得する。グリーンボンドとソーシャルボンド以外の地方債と財投機関債を購入する際は、改めて諮問委員会に諮る。

【委員F】

東京都が発行するグリーンボンドとJICAが発行するソーシャルボンドの発行頻度はどれくらいか。

【事務局】

2017年度実績によると、東京都のグリーンボンドは1回/年、JICAのソーシャルボンドは3回/年である。

(8) 議題⑧について

2017年度外部業務監査の結果について、監査室から同資料の34ページにて報告した。

<主な意見>

なし

(9) 議題⑨について

ユーザー理解活動の取組について、広報・理解活動推進室から同資料の35～38ページ及び別冊「(報告)ユーザー理解活動の取組」にて報告した。

<主な意見>

【委員A】

“クルマのリサイクル”作品コンクールについて、日本自動車会館1階に掲示されている入賞作品を見たが、よくできていると感じた。是非、続けてもらいたい。

以上