

第87回 資金管理業務諮問委員会

2019年12月20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 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. 2019年度第2四半期の概況 | 《報告事項》 …… P3 |
| 2. 2019年度第2四半期の決算 | 《報告事項》 …… P5
(資料1をご参照) |
| 3. 2019年度第2四半期の運用実績 | 《報告事項》 …… P12 |
| 4. リサイクル券電子化の検討 | 《報告事項》 …… P17 |
| 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》 …… P19
(別紙をご参照) |
| 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. 2019年度第2四半期の概況

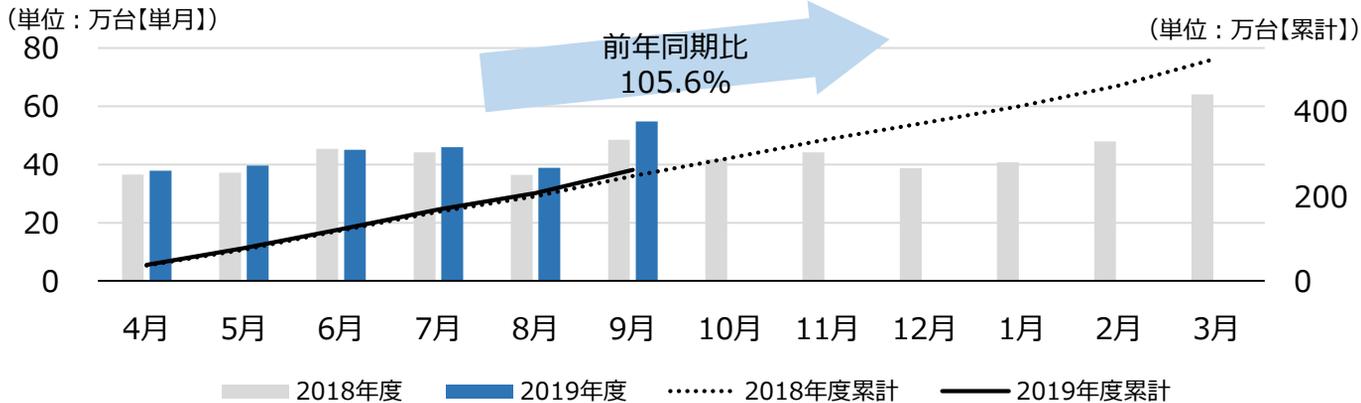
新車販売：新車販売台数は前年同期比105.6%。

金利動向：10年国債の利回りは△0.1%～△0.3%のマイナス圏で推移。

(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増加

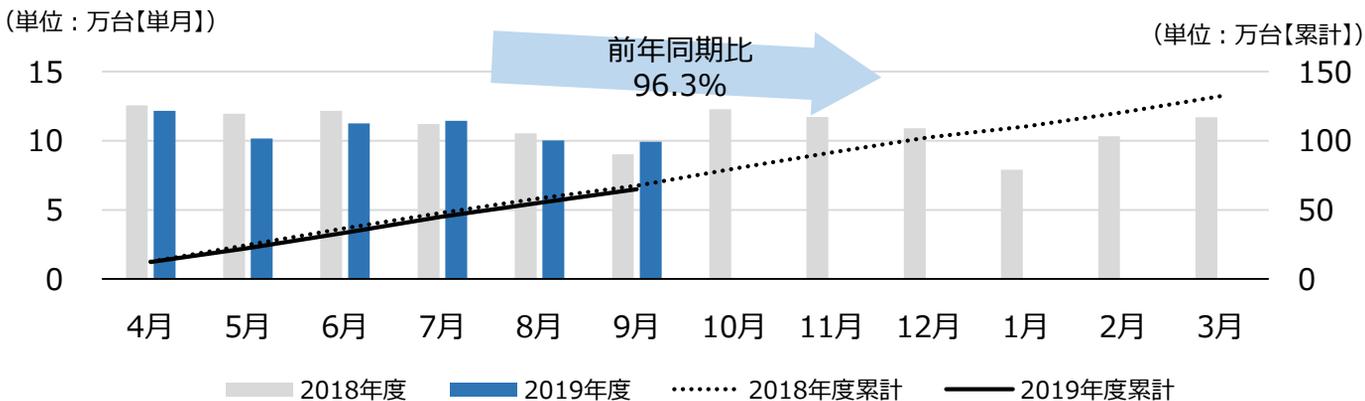
2019年度上半期の新車販売台数は前年同期比で105.6%と増加となった。消費税率の引上げに伴う駆込み需要等により、前年同期比で登録車は105.2%、軽自動車は106.2%と好調であった。



* 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比減少

アフリカ、アジアへの中古車輸出台数の減少等の要因から、2019年度上半期中古車輸出台数は前年同期比で96.3%となった。



順位	2019年度第1Q			2019年度第2Q			2019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	アジア	78,006	67.3%	アフリカ	83,247	93.5%	アフリカ	159,811	89.1%
2	アフリカ	76,564	84.8%	アジア	68,597	83.3%	アジア	146,603	74.0%
3	中南米	46,943	93.4%	中南米	41,010	100.6%	中南米	87,953	96.6%
	輸出総台数	335,771	91.5%	輸出総台数	314,012	102.1%	輸出総台数	649,783	96.3%

2018年度上半期合計	
地域	台数
アジア	198,142
アフリカ	179,286
中南米	91,046
輸出総台数	674,583

* 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) 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) 新車販売台数は増加したため、使用済自動車の引取台数は前年同期を上回った。
- (C) 財務省貿易統計では輸出台数は減少したものの、輸出返還台数は前年同期を上回った。

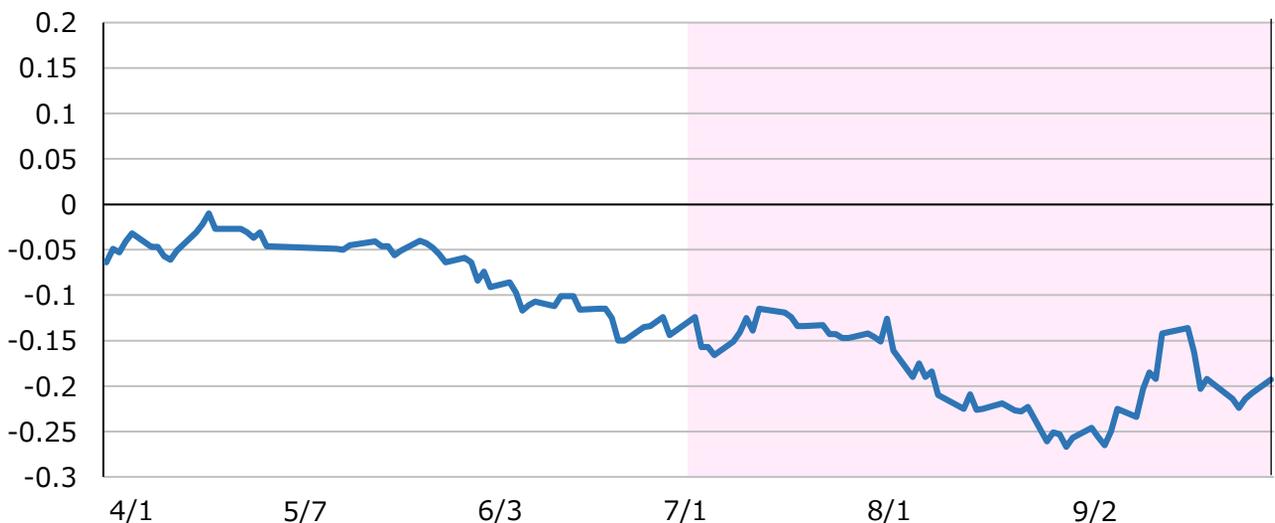
	2019年度第2Q（7月～9月）		2019年度上半期	
	台数	前年同期比	台数	前年同期比
新車時預託	1,385千台	107.5%	2,618千台	105.2%
引取時預託	10千台	78.1%	21千台	75.6%
(A) 預託合計	1,395千台	107.2%	2,639千台	104.9%
(B) 引取	813千台	102.7%	1,689千台	101.0%
(C) 輸出返還	375千台	98.3%	772千台	105.6%

(2) 金利の動向

2019年度第2四半期は、米中貿易摩擦の激化、米連邦準備制度理事会（FRB）による約10年半ぶりの利下げ等の影響により、10年国債の利回りはマイナスで推移した。これにより、計画に比べて年限10年の債券を購入することができなかつたため、代わりに年限11年～15年の債券を購入した。（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

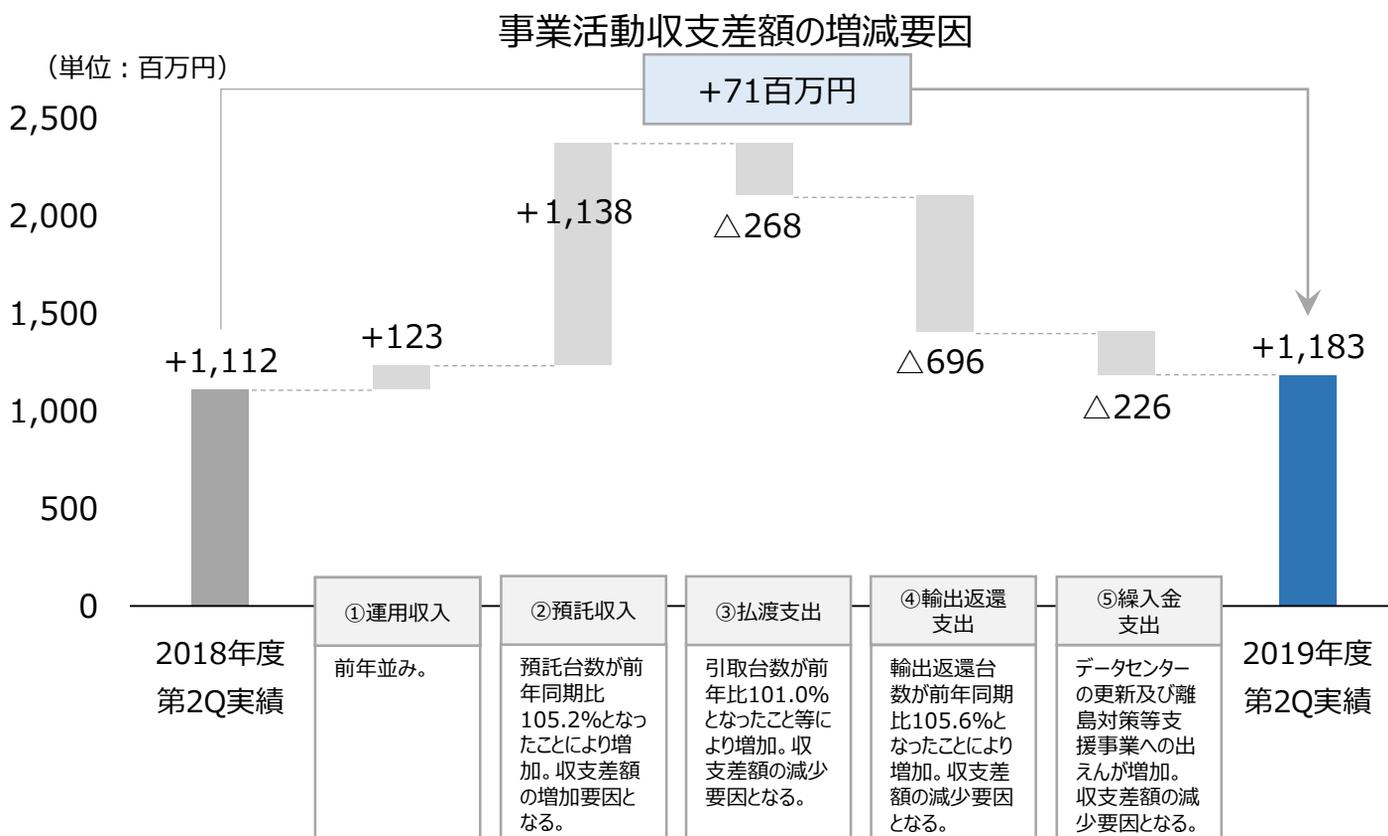
(単位：%)



* 出典：株式会社QUICK

2. 2019年度第2四半期の決算 (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71百万円増加し、1,183百万円の黒字。前年度末に比しての預託金の残高は減少。



2019年度第2四半期 収支計算書【事業活動収支】

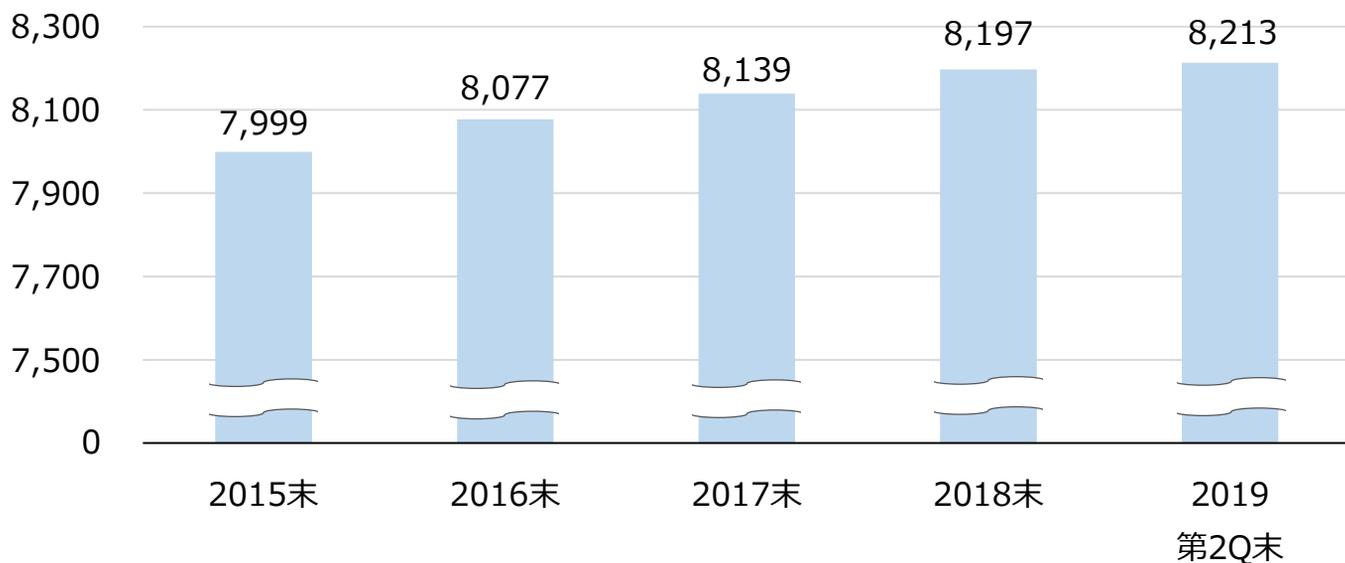
(単位：百万円)

		当年度第2四半期	前年度第2四半期	差異
収入	特定資産運用収入	4,772	4,649	123 ①
	預託金預り収入	26,648	25,510	1,138 ②
	合計	31,420	30,159	1,261
支出	預託金払渡支出	19,980	19,712	268 ③
	預託金輸出返還支出	9,915	9,219	696 ④
	他会計への繰入金支出	341	116	226 ⑤
	合計	30,237	29,047	1,190
事業活動収支差額		1,183	1,112	71

第2Q末時点での預託台数は8,213万台、預託金の残高は9,414億円。

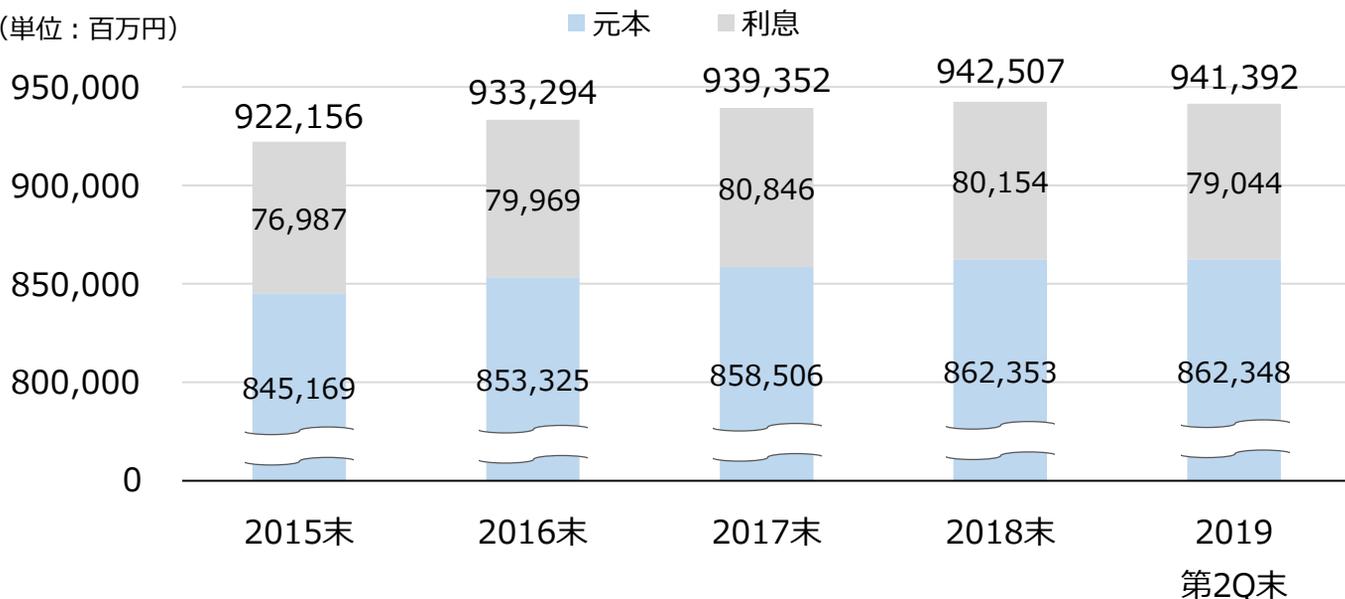
預託台数の推移

(単位：万台)



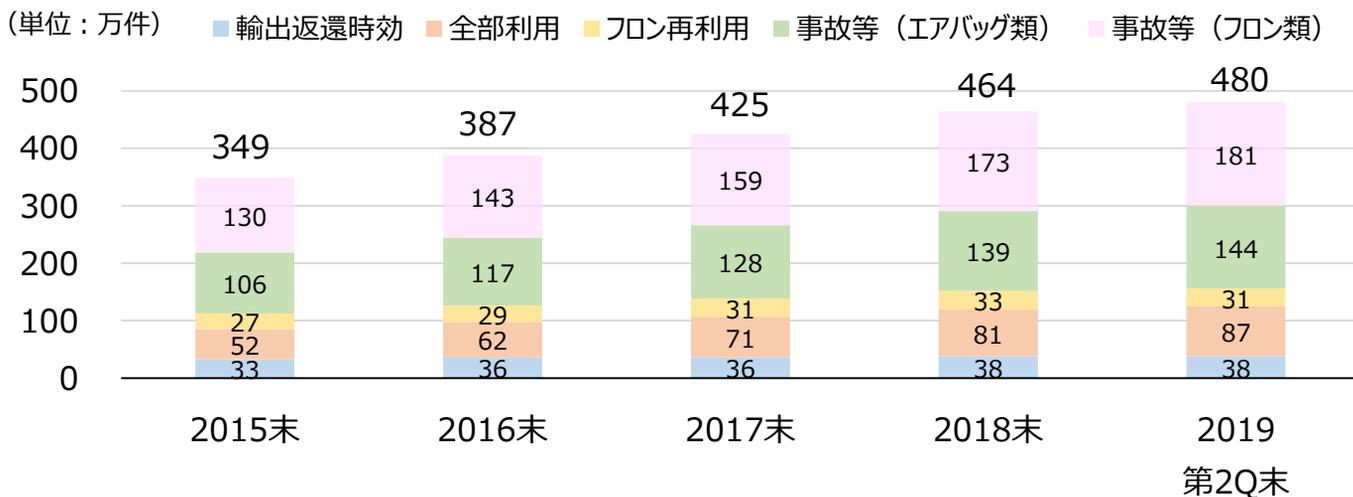
預託金残高の推移

(単位：百万円)



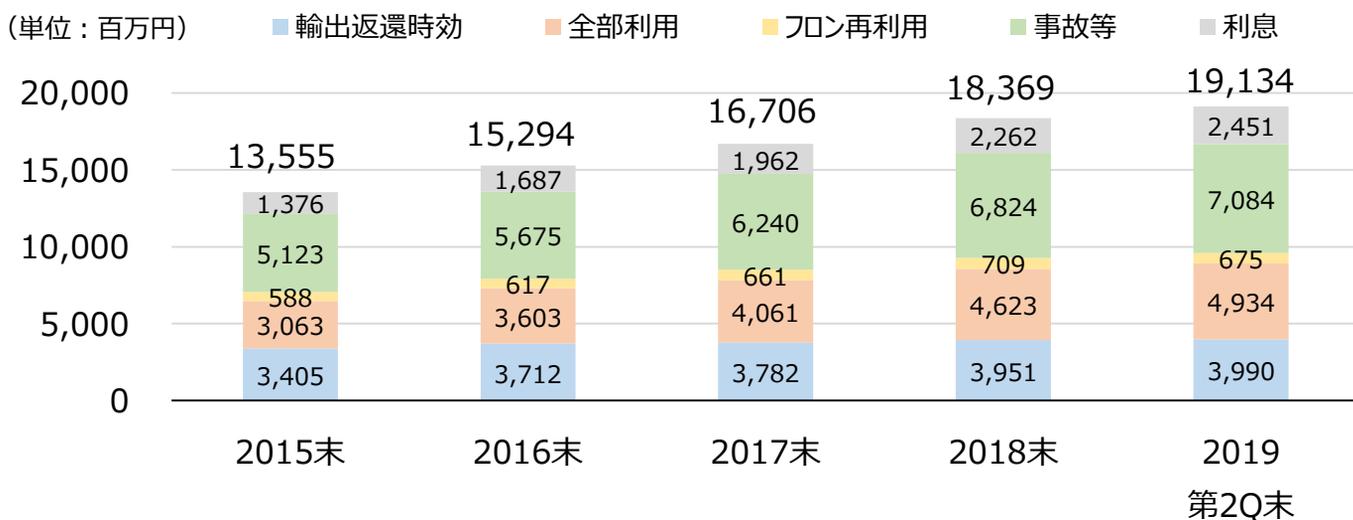
第2Q末時点での特預金の残高は191億円。

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) 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はなし。当年度における特預金の出えん総額は501百万円となる見込み（前年比194%）。

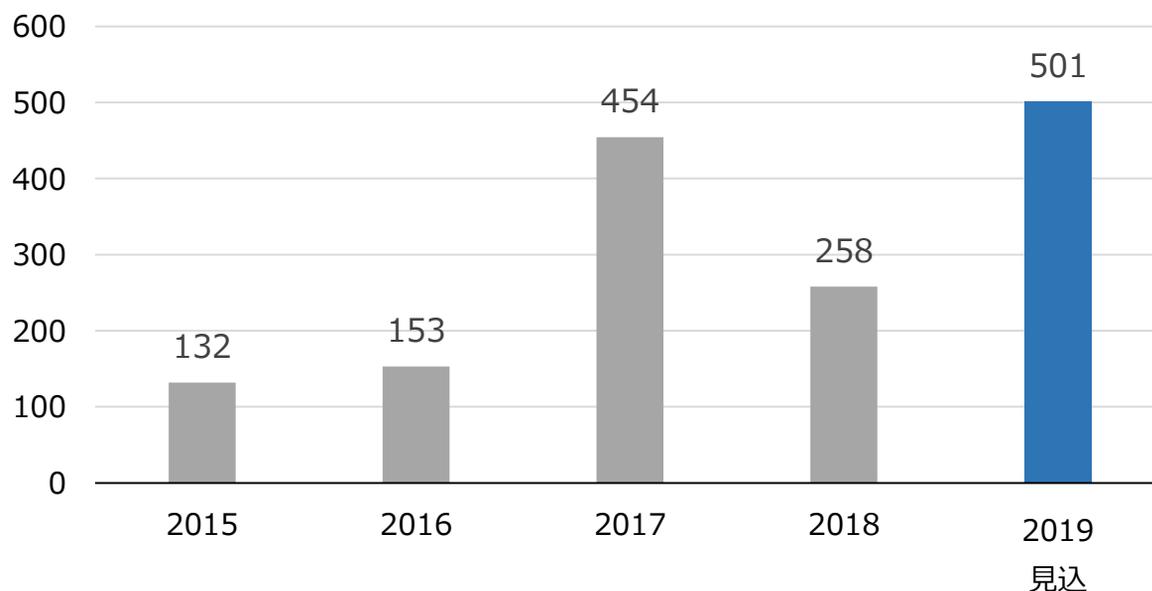
特預金の出えん実績

(単位：百万円)

	用途	2019年度	2018年度
第1Q (実績)	離島対策等支援事業 大規模災害への対応 データセンターの更新	166 10 165	98 - 18
第2Q (実績)	-	-	-
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 - 142	13 121 9
合計	-	501	258

特預金の出えん額の推移

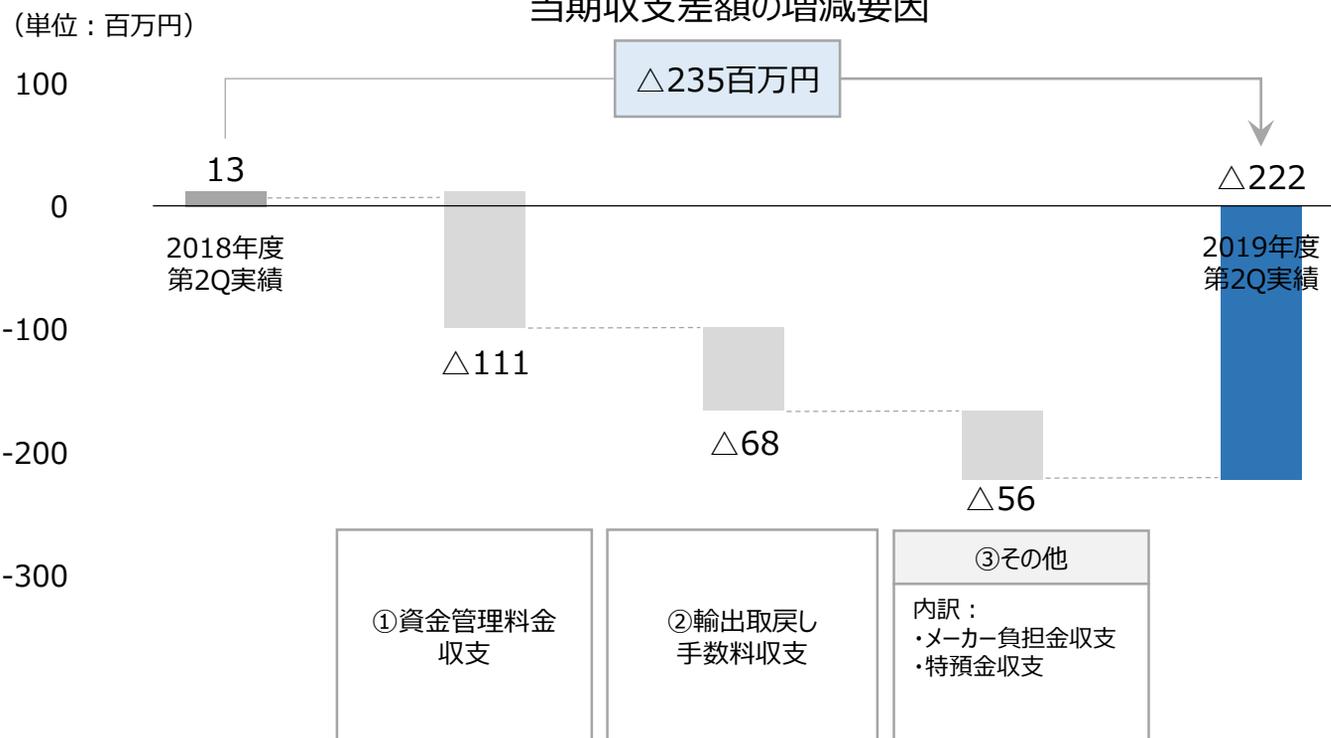
(単位：百万円)



(3) 資金管理業務に関する事業会計

会計全体の第2Qの当期収支差額は△222百万円、前年同期に比して大幅に減少。繰越金の残高は31億円。

当期収支差額の増減要因



2019年度第2四半期 財源別収支計算書

(単位：百万円)

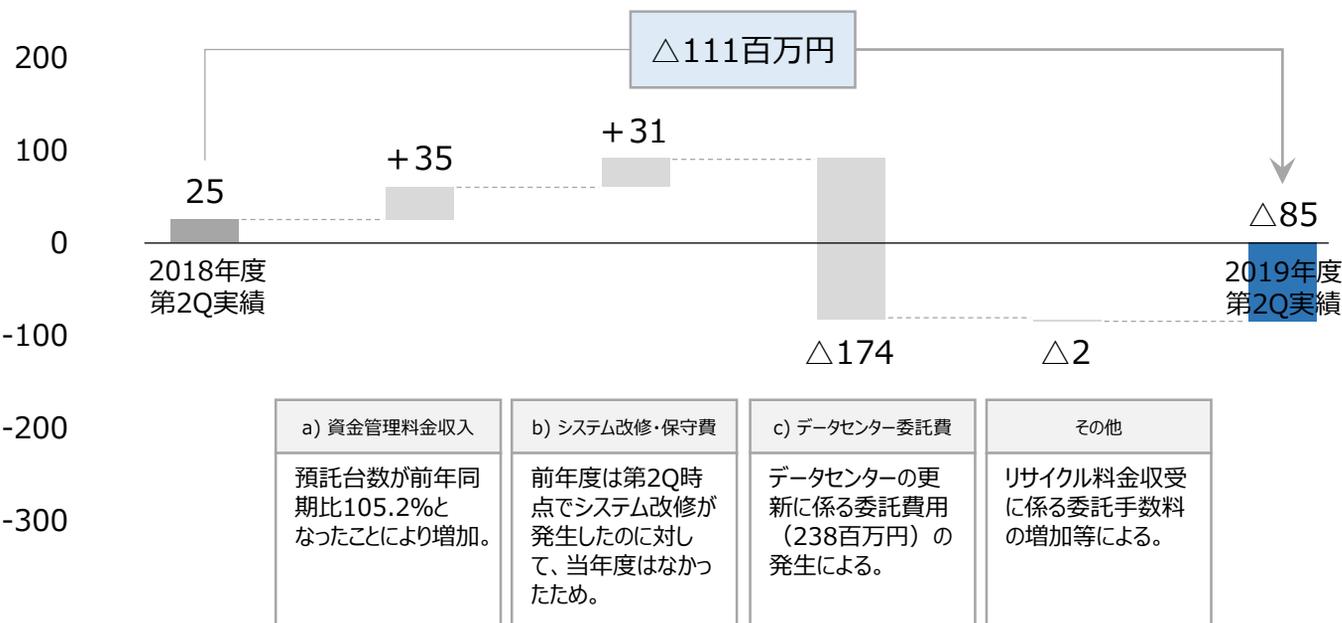
		当年度第2四半期	前年度第2四半期	差異
資金管理料金収支	収入	792	743	49
	支出	878	718	160
	当期収支差額	△85	25	△111 ①
輸出取戻し手数料収支	収入	200	248	△49
	支出	242	223	19
	当期収支差額	△43	25	△68 ②
その他 ・メーカー負担金収支 ・特預金収支	収入	359	190	169
	支出	453	228	225
	当期収支差額	△94	△38	△56 ③
合計	収入	1,351	1,182	170
	支出	1,573	1,169	404
	当期収支差額	△222	13	△235
前期からの繰越金		3,288	3,520	△232
次期への繰越金		3,066	3,532	△466

第2Qの当期収支差額は△85百万円。本年5月に完了したデータセンターの更新に係る費用（238百万円）の影響により、大幅に減少。

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



2019年度第2四半期 収支計算書【資金管理料金収支】

(単位：百万円)

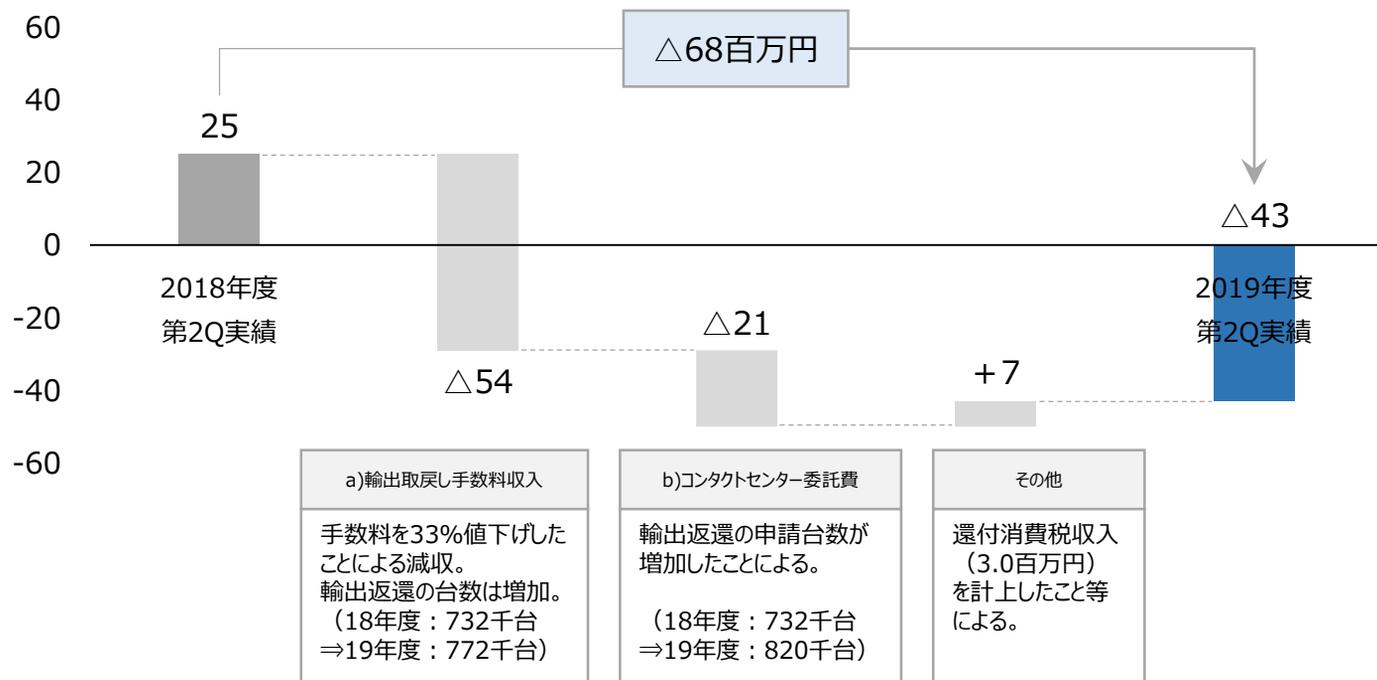
		当年度第2四半期	前年度第2四半期	差異	
収入	資金管理料金収入	768	733	35	a
	その他	25	10	14	
	合計	792	743	49	
支出	リサイクル料金収受に係る委託手数料	229	218	10	
	登録情報取得費	125	126	△2	
	リサイクルシステム改修・保守費	188	219	△31	b
	データセンター（DC）委託費	290	116	174	c
	コンタクトセンター（CC）委託費	11	12	△0	
	監査費用	1	5	△4	
	その他	35	23	12	
合計	878	718	160		
当期収支差額		△85	25	△111	
前期からの繰越金		2,672	2,961	△289	
次期への繰越金		2,586	2,986	△400	

第2Qの当期収支差額は△43百万円。本年4月に輸出取戻し手数料の額を値下げしたこと等により、前年同期に比して68百万円減少。

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



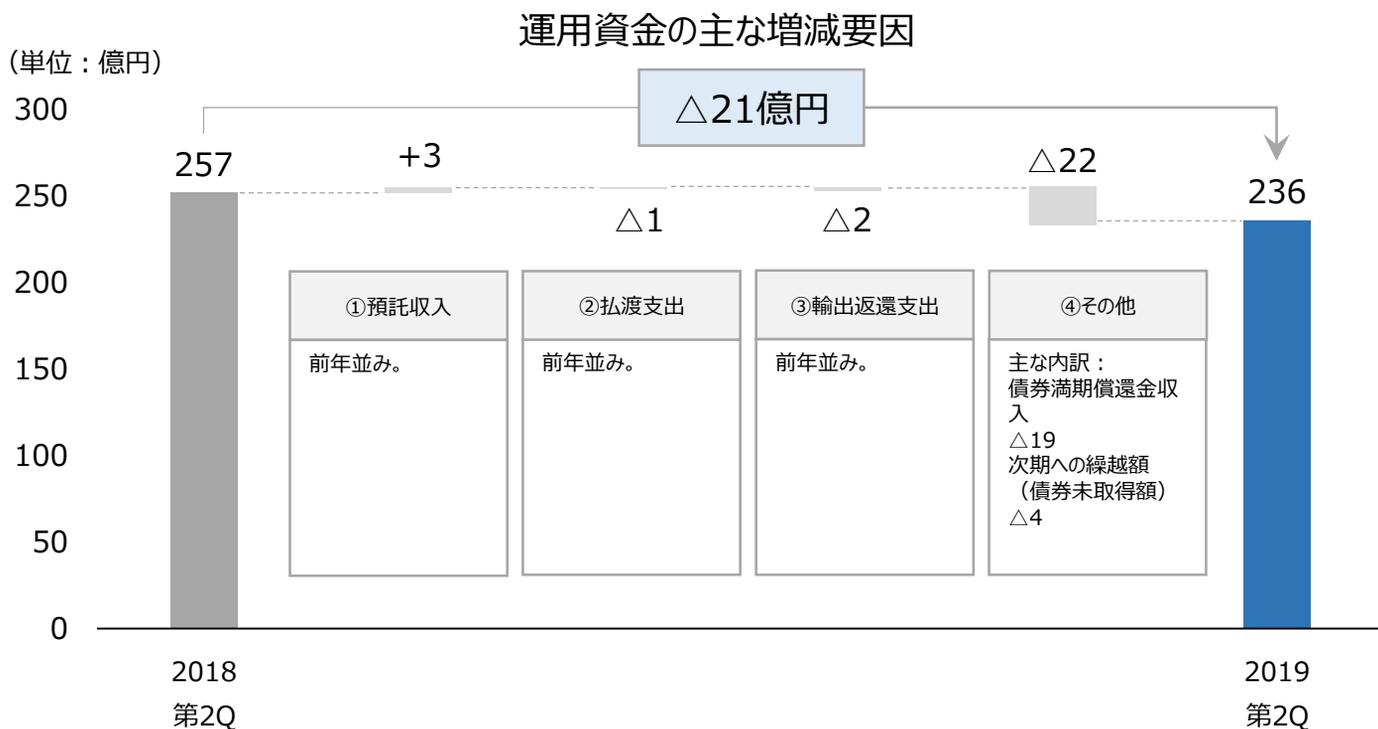
2019年度第2四半期 収支計算書【輸出取戻し手数料収支】

(単位：百万円)

		当年度第2四半期	前年度第2四半期	差異	
収入	輸出取戻し手数料収入	197	251	△ 54	a
	その他 (消費税額)	3	△ 2	5	
	合計	200	248	△ 49	
支出	コンタクトセンター (CC) 委託費	227	206	21	b
	申請書類集荷委託費	3	3	△ 0	
	登録情報取得費	10	11	△ 1	
	ネットワーク費	0	2	△ 2	
	その他	2	2	0	
	合計	242	223	19	
当期収支差額		△ 43	25	△ 68	
前期からの繰越金		616	559	57	
次期への繰越金		573	584	△ 10	

3. 2019年度第2四半期運用実績 (1) 運用資金

第2Qの運用資金は236億円となった。前年同期比では21億円の減少。



2019年度第2四半期運用資金

(単位：億円)

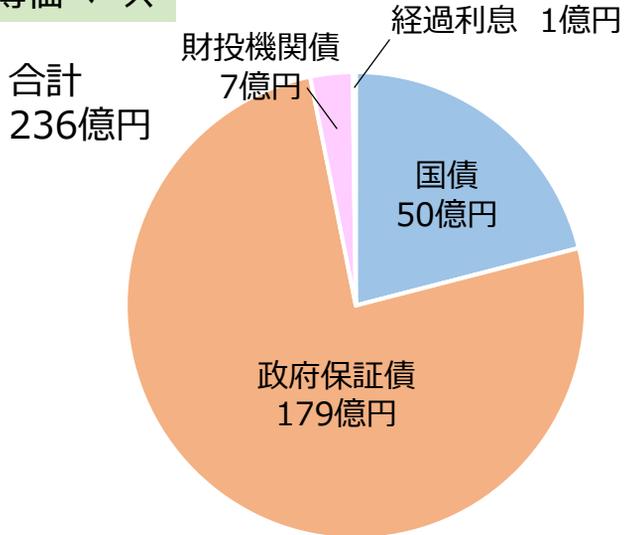
		当年度第2四半期	前年度第2四半期	差異	
収入	特定資産運用収入	27	26	1	④
	債券満期償還金収入	228	246	Δ 19	④
	預託金預り収入	134	130	3	①
	合計	388	402	Δ 14	
支出	預託金払渡支出	97	96	1	②
	預託金輸出返還支出	50	49	2	③
	他会計への繰入金支出	-	-	-	④
	合計	147	145	3	
収支差額 (A)		241	258	Δ 17	
前期からの繰越額 : 債券未取得額 (B)		0	0	Δ 0	④
次期への繰越額 : 債券未取得額 (C)		5	1	4	④
当期運用資金 (A) + (B) - (C)		236	257	Δ 21	

(2) 債券運用実績及び成果

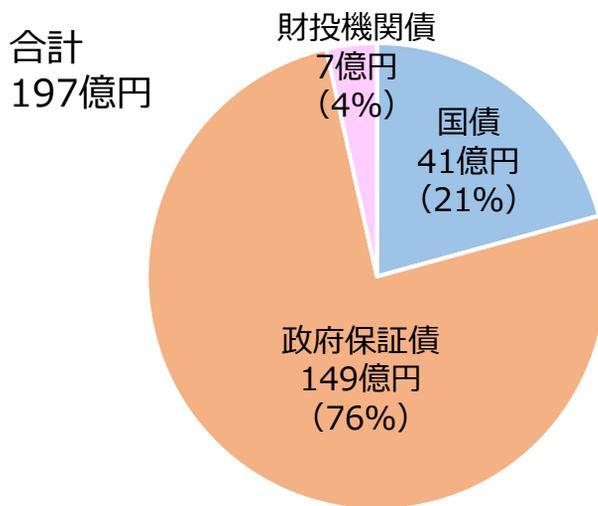
第2Qは年限10～15年の債券を額面197億円購入。実績最終利回りは0.01%となり、評価指標利回り△0.02%を上回る結果となった。

債券運用実績

簿価ベース

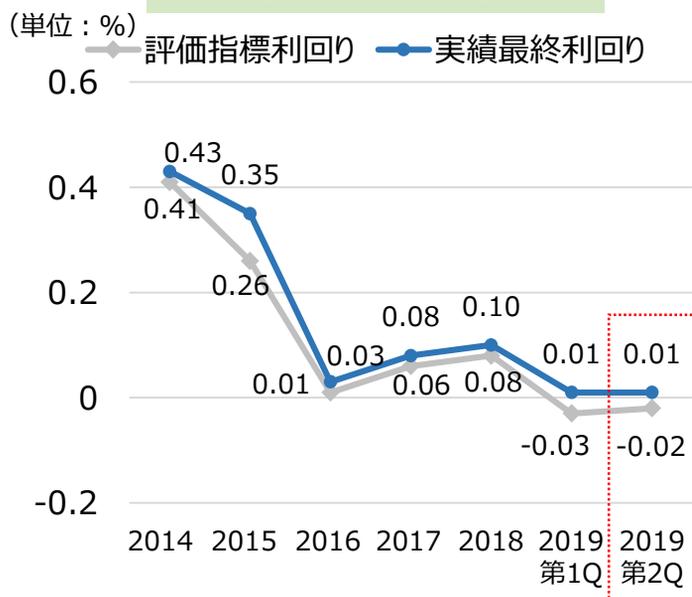


額面ベース

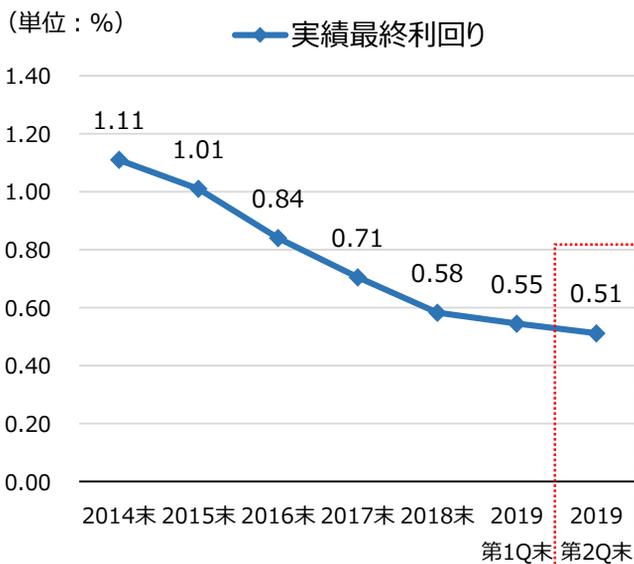


債券運用成果

新規取得債券の利回り



参考：資産全体の利回り



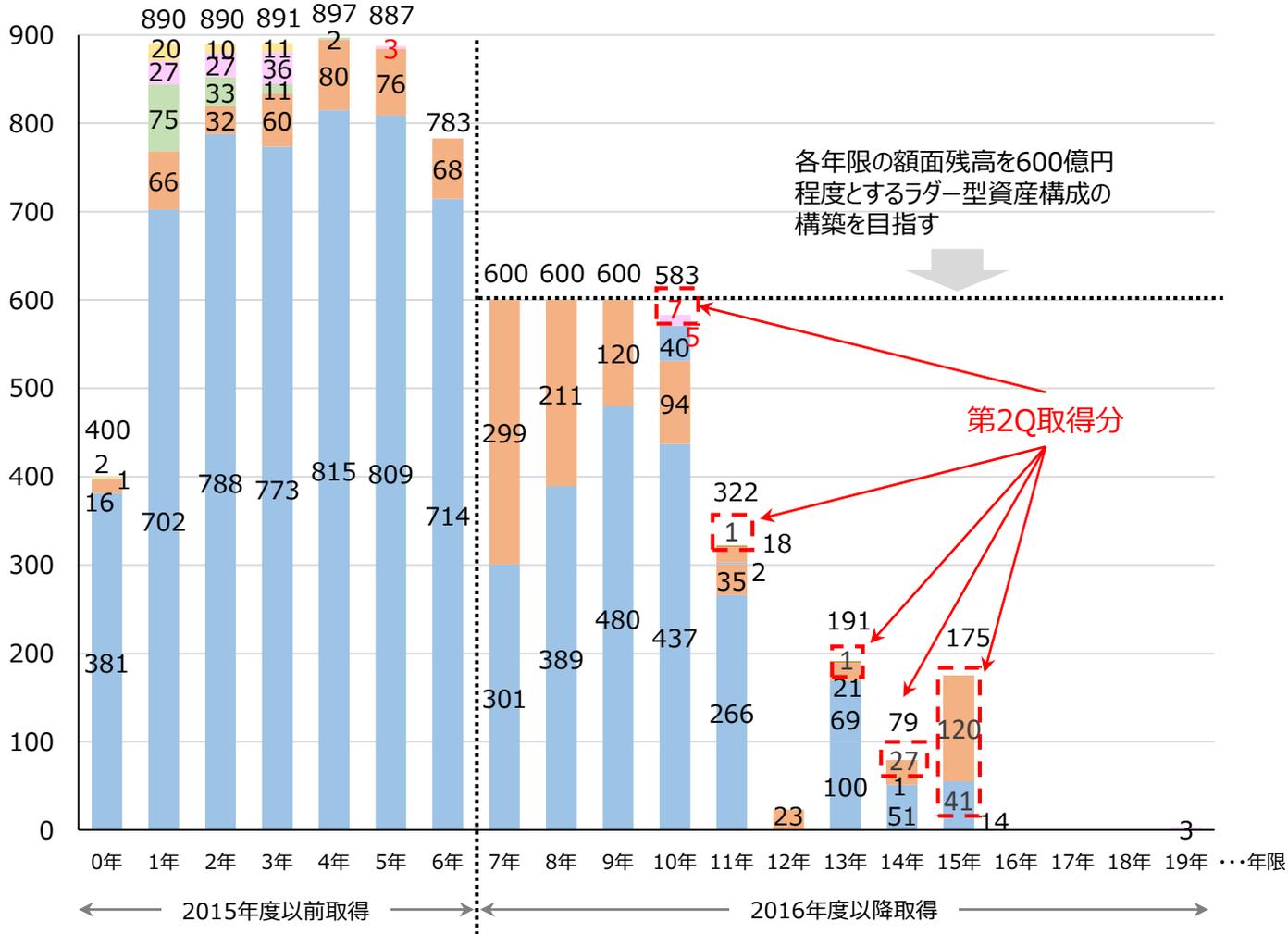
■「評価指標利回り」とは債券を取得した年限の日々の市場における利付国債の最終利回り（単利）を、年限ごとの債券の取得比率実績により加重平均したものである。

(3) ラダー型資産構成

年限7年以降において、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。また、新規に取得した地方債及び財投機関債の額面はいずれも15億円を超えていない。したがって、評価基準どおり。

保有債券額面
(単位：億円)

■ 国債 ■ 政府保証債 ■ 地方債 ■ 財投機関債 ■ 社債



<評価基準>

- ① 年限7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7年以降において、各年限における国債以外の種別の債券が300億円を超えていないこと。
- ③ 地方債及び財投機関債の新規取得額面が、それぞれ15億円を超えていないこと。

(4) 住宅金融支援機構発行のグリーンボンドの取得

第2Qに取得した7億円分の財投機関債は、独立行政法人 住宅金融支援機構が2019年9月に発行したグリーンボンドである。住宅金融支援機構が2019年1月に初めて発行したグリーンボンドは、環境省の「平成30年度グリーンボンド発行モデル創出事業に係るモデル発行事例」として選定され、「グリーンボンドガイドライン2017年版」に適合している。また、当該グリーンボンドは2019年3月、環境省主催のジャパン・グリーンボンド・アワードにて「環境大臣賞」（ジャパン・グリーンイノベーション部門）を受賞した。2019年度に発行しているグリーンボンドについても、同一のフレームワークで発行されている。

銘柄名	一般担保第271回住宅金融支援機構債券
発行総額	200億円
利率	年0.055%
期限	10年（償還年月日：2029年9月20日）
格付	AA+（R&I）、A+（S&P）
資金使途	省エネルギー性や耐震性など質の高い住宅を取得する場合に借入金利を一定期間引き下げる【フラット35】Sのうち、「省エネルギー性に関する技術基準」を満たす新築住宅の住宅ローン債権の買取代金を資金使途とする

(5) 参考：最近の金利の動向

2019年10月以降は、米中貿易摩擦の激化への懸念の後退、英政府によるEUからの合意なき離脱が強硬実施される可能性が低まったこと、及び米国における直近の経済指標（例：雇用統計）の安定的な内容などから、米国における近い将来のリセッション入りはなさそうだという安心感等が大きな原動力となり、金融市場は「リスクオン」に傾斜した。米欧の国債が売られたのと同時に、日本の国債も売られ、金利は上昇した。

10年国債の利回り推移



* 出典：株式会社QUICK

4. リサイクル券電子化の検討

リサイクル券に関する諸費用の削減と、自動車販売店における業務効率化を目的にリサイクル券の電子化（ペーパーレス化）を推進したい。また、国交省の車検証IC化との連携も視野に入れた検討を進めたい。

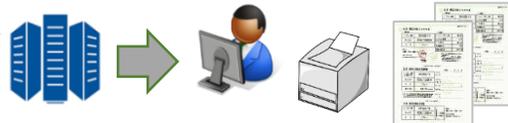
(1) リサイクル券とは

自動車リサイクル法第74条には「自動車登録ファイルへの登録又は自動車検査証の交付（中略）を受けようとする者は、国土交通大臣等（中略）に対して、当該自動車の所有者が資金管理法人に対し当該自動車に係る**再資源化預託金等を預託したことを証する書面**（以下「**預託証明書**」という。）を提示しなければならない」と規定されているが、リサイクル券とはこの預託証明書にも該当する書面で、新車が購入される際に、自動車所有者に交付される。

<p>[A券] 預託証明書 (リサイクル券)</p> <p><車台情報></p> <table border="1"> <tr><td>リサイクル券番号</td><td>0400-1234-5678</td></tr> <tr><td>車台番号</td><td>ABC12-345678</td></tr> <tr><td>車名</td><td>トヨタ</td></tr> </table> <p>自動車リサイクル促進センター 2019年11月25日発行 事務連絡番号: 066-12345678-0</p>		リサイクル券番号	0400-1234-5678	車台番号	ABC12-345678	車名	トヨタ	<p><料金情報></p> <table border="1"> <tr><td>シュレッダーダスト料金</td><td>¥7,500</td></tr> <tr><td>エアバッグ類料金</td><td>¥1,250</td></tr> <tr><td>フロン類料金</td><td>¥1,050</td></tr> <tr><td>情報管理料金</td><td>¥130</td></tr> <tr><td>預託金額合計</td><td>¥9,930</td></tr> </table> <p>※本券（A券）は、車台登録部が車台番号毎の車両台帳を管理するシステム上で発行される。本券で発行した情報は、自動車リサイクル促進センターに伝送され、再資源化預託金の入金記録として記録される。リサイクル料金の支払記録は別途必要です。</p>		シュレッダーダスト料金	¥7,500	エアバッグ類料金	¥1,250	フロン類料金	¥1,050	情報管理料金	¥130	預託金額合計	¥9,930
リサイクル券番号	0400-1234-5678																		
車台番号	ABC12-345678																		
車名	トヨタ																		
シュレッダーダスト料金	¥7,500																		
エアバッグ類料金	¥1,250																		
フロン類料金	¥1,050																		
情報管理料金	¥130																		
預託金額合計	¥9,930																		
<p>[B券] 使用済自動車引取証明書</p> <p>引取日: 年 月 日</p> <table border="1"> <tr><td>リサイクル券番号</td><td>0400-1234-5678</td></tr> <tr><td>車台番号</td><td>ABC12-345678</td></tr> <tr><td>車名</td><td>トヨタ</td></tr> <tr><td>預託金額</td><td>¥9,930 (消費税別)</td></tr> </table> <p>※本券（B券）は、使用済自動車の再資源化等に関する法律第74条の規定に基づき、自動車リサイクル促進センターから発行される。本券は、引取業者が使用済自動車を引き取ったことを証明する書面として発行される。引取業者は、本券を自動車所有者に交付する必要がある。</p>		リサイクル券番号	0400-1234-5678	車台番号	ABC12-345678	車名	トヨタ	預託金額	¥9,930 (消費税別)	<p>A券: 【預託証明書】 リサイクル料金（シュレッダーダスト、エアバッグ類、フロン類）及び情報管理料金が預託されていることを証明。</p>									
リサイクル券番号	0400-1234-5678																		
車台番号	ABC12-345678																		
車名	トヨタ																		
預託金額	¥9,930 (消費税別)																		
<p>[C券] 資金管理料金受領証</p> <table border="1"> <tr><td>リサイクル券番号</td><td>0400-1234-5678</td></tr> <tr><td>車台番号</td><td>ABC12-345678</td></tr> <tr><td>車名</td><td>トヨタ</td></tr> </table> <p>自動車リサイクル促進センター 2019年11月25日発行 事務連絡番号: 066-12345678-0</p>		リサイクル券番号	0400-1234-5678	車台番号	ABC12-345678	車名	トヨタ	<p>B券: 【使用済自動車引取証明書】 引取業者が使用済自動車を引き取ったことを証明。引取業者から自動車の最終所有者に渡される。</p>											
リサイクル券番号	0400-1234-5678																		
車台番号	ABC12-345678																		
車名	トヨタ																		
<p>[D券] 料金通知書兼発行者控</p> <table border="1"> <tr><td>リサイクル券番号</td><td>0400-1234-5678</td></tr> <tr><td>車台番号</td><td>ABC12-345678</td></tr> <tr><td>車名</td><td>トヨタ</td></tr> </table> <p>自動車リサイクル促進センター 2019年11月25日発行</p>		リサイクル券番号	0400-1234-5678	車台番号	ABC12-345678	車名	トヨタ	<p>C券: 【資金管理料金受領証】 資金管理法人（JARC）が資金管理料金を受領したことを証明。</p>											
リサイクル券番号	0400-1234-5678																		
車台番号	ABC12-345678																		
車名	トヨタ																		
<p>支払金額合計 ¥10,220</p> <table border="1"> <tr><td>シュレッダーダスト料金</td><td>¥7,500</td></tr> <tr><td>エアバッグ類料金</td><td>¥1,250</td></tr> <tr><td>フロン類料金</td><td>¥1,050</td></tr> <tr><td>情報管理料金</td><td>¥130</td></tr> <tr><td>資金管理料金</td><td>¥290</td></tr> </table>		シュレッダーダスト料金	¥7,500	エアバッグ類料金	¥1,250	フロン類料金	¥1,050	情報管理料金	¥130	資金管理料金	¥290	<p>D券: 【料金通知書兼発行者控】 自動車販売店の控えとなる。</p>							
シュレッダーダスト料金	¥7,500																		
エアバッグ類料金	¥1,250																		
フロン類料金	¥1,050																		
情報管理料金	¥130																		
資金管理料金	¥290																		

・自動車販売店は、JARCからの委託に基づき、上記のリサイクル券を交付している。

<自動車リサイクルシステム>

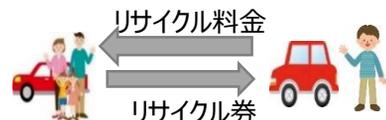


データをダウンロードし、印刷する

・自動車所有者はA～C券までを保管（通常は車検証と一緒に保管）し、自動車販売店は控えであるD券を保管する。



・中古車として売買される際には、譲受人は譲渡人にリサイクル料金相当額を支払い、譲渡人は譲受人にリサイクル券を引き渡す。



(2) リサイクル券を取り巻く状況

- ① リサイクル券の製作、輸送、保管等に係る費用は毎年度発生している（約3,000万円/年）。用紙の原材料費、輸送費等については、昨今、増加傾向となっている。
- ② 自動車販売店におけるリサイクル券の交付については、車台ごとに自動車リサイクルシステムからのデータのダウンロードや専用用紙への印刷などの多くの手作業を介して実施されている。
- ③ 現行の自動車リサイクルシステムでは、車両情報を検索する場合、リサイクル券番号や車検証等に記載される登録番号や車台番号等をパソコン端末等に手入力して検索する仕組みとなっているため、入力ミスによる移動報告上の車台情報の取り違い等が発生している。
- ④ リサイクル券と一緒に保管される車検証は2023年1月にIC化される見込みである。国交省では、IC化される車検証に、点検整備情報や自賠責保険情報等の情報を一元化し、利活用することが検討されている。

(3) リサイクル券の電子化による効果

- ① リサイクル券の製作や輸送が不要になることによる費用低減。
- ② 自動車販売店におけるリサイクル券交付に係る手作業が削減されることによる業務効率化。
- ③ 電子化して手入力を廃することで車台情報の取り違い等を防止。
- ④ IC化される車検証とリサイクル券のデータの連携が可能である場合、次のような効果や利活用が考えられる。

例1) 車検証とリサイクル券を一体化させることでリサイクル券の紛失を防止

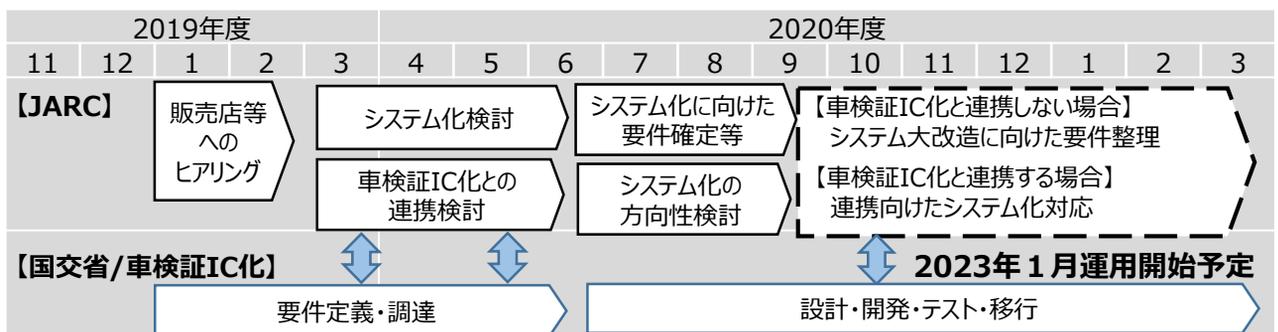
例2) 「車検日」や「走行距離」等のデータと一元化されることで、リサイクル部品の有効活用が促進

※なお、車検証IC化との連携には以下の点を留意しての慎重な検討が必要となる。

- ・自動車リサイクルシステム及び国交省等のシステムにて、データ連携に係るシステムの追加や改修等が必要となる
- ・電子化されたデータを読み取る専用機械（カードリーダー等）が必要となる
- ・車検証のICカードは現在のところ貸与方式を想定しているため、返納後は使用することが出来ない

(4) 今後のスケジュール

リサイクル券の電子化に向けたスケジュールは下表を想定。



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

JARCでは、激甚災害の際に土砂等が混入して円滑な再資源化の妨げとなっている番号不明被災自動車を対象に、特預金を原資として対策を講じる方向で検討に着手した。

(1) 「制度のロバスト性の強化の必要性」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」とし、以下の対応方向が示された。

制度のロバスト性向上に向けて、従来からの離島支援に加えて大規模災害時におけるセーフティネット機能の構築や、再資源化施設の事故時など非常時の対応に関する関係者間で課題共有を進め、実際に災害や事故が発生した際に迅速かつ円滑に自動車のリサイクルが行われる体制を整えるべきである。その際、大規模災害時の対応に係る特預金の活用について検討を行うべきである。

(2) 被災自動車の撤去・引取依頼～対処の主な流れ

大規模な災害によって発生する被災自動車については、概ね別紙で整理したフローのように取り扱われている。また、東日本大震災以降の激甚災害時には、自治体の早期復興を目的に所有者等による保管が可能な場合を除いて、外見上自走不可能と考えられる被災自動車はひとまず自治体が収集／保管をすることとして、経済産業省・環境省・国土交通省の連名で事務連絡が発出されており、次の4つのステップで取り扱うこととなっている。

- 第1ステップ : 自治体が集めて保管
- 第2ステップ : 所有者等を探す努力
- 第3ステップ : 使用済自動車を引取業者に引き渡し
- 第4ステップ : 引き渡した自動車に関する情報提供

(3) 被災自動車の取り扱いに係る運用の整理

自治体担当者の被災自動車の取り扱い（主に国庫補助の対象としての整理）については、環境省による「災害関係業務事務処理マニュアル（自治体担当者用）平成26年6月」において以下のように整理されている（P136）。

問48 被災した自動車や船舶の処分は補助対象か。

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り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、原則として補助対象外である。ただし、市町村が対応しなかなければならない特別な事由がある場合には環境省にご相談いただきたい。

(4) 被災自動車の処理に係る課題

- 激甚災害により激しく損傷した番号不明被災自動車には、大量の土砂等の混入や全焼しているケースがあり、当該車台の迅速かつ円滑・適正な再資源化の支障となっている状況がある（2019年度の第47回合同会議においては被災自動車の再資源化の支障について業界から意見があった）。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、前述したような車両が大量に発生し、自動車リサイクル法に規定された「異物混入車両の引取り拒否」等の滞りが懸念される。
- JARCは今後国と協議し、激甚災害時においても使用済自動車たる番号不明被災自動車の迅速かつ円滑な再資源化が確保され、被災地の早期復興にも資するよう、特預金を原資に現行の預託支援に加えて、損傷が激しい番号不明被災自動車の再資源化を補助する検討を進めていく。

