

第 87 回資金管理業務諮問委員会 議事録

1. 日時:2019 年 12 月 20 日(金)14 時 00 分～15 時 30 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、井岡委員、大石委員、菅原委員、高岡委員、村上委員、山下委員、山田委員 以上 8 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:①2019 年度第 2 四半期の概況【報告事項】
②2019 年度第 2 四半期の決算【報告事項】
③2019 年度第 2 四半期の運用実績【報告事項】
④リサイクル券電子化の検討【報告事項】
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】
⑥ユーザー理解活動の取組状況【報告事項】

5. 議事録

(1)議題①について

2019 年度第 2 四半期の概況について、事務局から資料「第 87 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

2019 年度第 2 四半期の決算について、事務局から同資料の 5～11 ページにて報告した。

<主な意見>

【委員A】

将来的に預託金残高全体に占める利息の割合は減少するのか。

【事務局】

金利変化の影響により、預託金残高全体に占める利息の割合が減少していく可能性はある。また、フロン類について、自り法対象外冷媒に切り替わるため、元本は縮小していくことが見込まれる。

【委員A】

フロン類は自り法対象外冷媒にいつ切り替わるのか。

【JARC理事A】

既に自り法対象外冷媒の搭載は始まっているが、2024年からすべて切り替わる予定である。

【委員B】

特預金の出えん実績として「データセンターの更新」があるが、いつ完了するのか。また、どのような進捗状況か。

【事務局】

2019年のゴールデンウィークで更新は完了した。現在、無事に稼働している状況である。

(3) 議題③について

2019年度第2四半期の運用実績について、事務局から同資料の12～15ページにて報告した。

<主な意見>

【委員A】

今後、金利の動向はどうかと思われるか。

【委員C】

10年国債の利回りは、0%からマイナス圏の間を行ったり来たりするだろう。

【委員D】

住宅金融支援機構発行のグリーンボンドを取得したとのことだが、これ以外に選択肢はあったのか。

【事務局】

住宅金融支援機構発行のグリーンボンドを取得した時期においては、これ以外に選択肢はなかった。現状では、マーケットでグリーンボンド等が潤沢に発行されているわけではない。

(4) 議題④について

リサイクル券電子化の検討について、事務局から同資料の17～18ページにて報告した。

<主な意見>

【委員A】

リサイクル券の電子化にあたり、国交省の車検証IC化との連携も視野に入れているとのことだが、国交省との調整はどのように進めていく予定なのか。

【事務局】

現在、国交省を中心としてICカード検討会が設置されているが、経済産業省及び環境省から検討会の情報を提供していただいている。

【委員A】

経済産業省及び環境省は、リサイクル券の電子化に対して前向きと捉えてよいか。

【経済産業省】

自動車ユーザーを含む関係者の手間を削減することができ、また、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することができるため、前向きに考えている。ただし、電子化されたデータを読み取る専用機械が必要となるなど、いくつか課題があ

るため、慎重に検討していくべきである。

【環境省】

経済産業省と同意見である。車検証のICカードを貸与方式とした場合、返納後は使用することができないため、この点は課題である。

【委員E】

リサイクル券を電子化するにあたり、国交省の車検証IC化との連携も視野に入れているとのことだが、将来的にはマイナンバーカードとも連携できれば、さらに便利になると思う。また、ICカードからリコール車に関する履歴なども分かれば、部品の活用がもっと進むのではないか。

【事務局】

リサイクル券は車両ごとに紐付くため、車検証との親和性は高いと考える。リコール情報については、現在においても自動車リサイクルシステムに一部取り入れ、引取時に活用されている。今後、リコール情報を含む様々な情報について、ワンストップで提供できる仕組みを構築することを検討している。

【委員F】

リサイクル券を電子化する場合、新車から導入を開始するのか。

【事務局】

新車購入の際に電子化されたリサイクル券を提供することを想定している。

【委員G】

実際にリサイクル券の電子化が開始された場合、その時点で保有している自動車について、車検時にリサイクル券をICカードに切り替えるということも選択肢として考えられるのではないか。

【経済産業省】

自動車リサイクル法が施行された当初、最初の車検時にリサイクル料金を収受していた。もしリサイクル券という紙媒体では効率が悪いのであれば、車検時にICカードに切り替えるという方法も合理的である。いずれにせよ、国交省から詳細が示されるのを待ちたい。

【委員D】

リサイクル券の電子化による効果として、「車検日」や「走行距離」など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されるとのことだが、これらのデータを部品のリユースに活用できるということか。

【事務局】

(一社)日本自動車リサイクル機構との打合せを行った結果、部品のリユースを促進するにあたり、「車検日」や「走行距離」などのデータが必要であると考えられる。

【JARC理事B】

自動車リサイクルシステムには自動車に関するビッグデータがあるため、付加価値をつけて活用したいと考えている。国交省の車検証IC化と連携したことで、データの有効活用に支障が来さないように配慮する必要がある。

【委員G】

「走行距離」のデータをICカードに手入力する場合、偽りの情報が入力される可能性が

あるため、注意が必要である。

【委員A】

誤った情報をICカードに搭載しても何ら意味はないため、この点を課題として検討を進めてもらいたい。

(5) 議題⑤について

土砂等が混入した番号不明被災自動車への対策の検討について、事務局から同資料の19～20ページにて報告した。

<主な意見>

【委員E】

車台番号を記載する場所を工夫すれば所有者が判明するケースが増えると考えますが、車台番号は自動車のどこに記載されているのか。

【再資源化支援部】

例えば、ボンネットを開けるとエンジンルームがあるが、エンジンルームの先端部分にプレートが貼られたり、直接刻印されたりしている。原型をとどめていない厳しい状況の被災自動車の場合は確認が困難である。

【委員F】

特預金を充当する対象は、激甚災害で発生した自動車に限られるのか。

【再資源化支援部】

激甚災害で発生した番号不明被災自動車であるか否かを基準としているため、激甚災害で発生した自動車に限られる。

【委員A】

EUにおいて、被災自動車の処理に対するEPR(拡大生産者責任)の考え方はどうなっているのか。

【経済産業省】

この点は確認する。

【委員H】

土砂等が混入した自動車について、これらを取り除いた後に所有者が判明した場合、取り除いた費用を所有者に対して請求するのかなどの点は、今後の検討課題である。

【再資源化支援部】

今後、そのような様々なケースを想定したうえで、丁寧に検討していく。

【環境省】

例えば、解体業者において追加的に土砂等の除去費用がかかる場合において、これが自動車ユーザーに転嫁され、追加的な費用がかかることは逆有償となってしまうため、避けなければならない。

(6) 議題⑥について

ユーザ一理解活動の取組状況について、広報・理解活動推進部から別冊「(報告)ユー

ザー理解活動の取組状況」にて報告した。

<主な意見>

【委員E】

12月上旬に開催された「エコプロ2019」にて、JARCのブースを訪問した。リサイクル予定のクルマにメッセージを贈るコーナーでは、子供たちが感謝の気持ちやリサイクルの大切さなどを書き込んでいるのを見て感動した。

【委員D】

日本の自動車リサイクル制度を紹介した外国人向けのパンフレットを用意するなど、世界を視野にいれた活動の機会を見つけ、広報ができればと期待している。

【広報部】

現在提供している英訳版のコンテンツに留まらず、更にユーザーの関心が得られるコンテンツや機会を創造し、取組を進めていく。

以上