

## 第 92 回資金管理業務諮問委員会 議事録

1. 日時:2021 年 3 月 2 日(火)13 時 30 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、村上委員、山下委員、山田委員  
以上 7 名  
その他 経済産業省・環境省担当官、自治体担当者、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:①2020 年度第 3 四半期の概況【報告事項】  
②2020 年度第 3 四半期の決算【報告事項】  
③2020 年度第 3 四半期の運用実績【報告事項】  
④第 52 回合同会議における審議内容の資金管理業務への影響【報告事項】  
⑤第 2 期(2022 年度～2026 年度)の特預金の使途【諮問事項】  
⑥2021 年度事業計画【諮問事項】  
⑦2021 年度特預金の出えん等計画【諮問事項】  
⑧2021 年度運用計画【諮問事項】  
⑨2021 年度収支予算【諮問事項】  
⑩監査室による資金管理センターに対する内部監査の結果【報告事項】  
⑪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

2020 年度第 3 四半期の概況について、事務局から資料「第 92 回 資金管理業務諮問委員会」の 3～6 ページにて報告した。

#### <主な意見>

なし

#### (2)議題②について

2020年度第3四半期の決算について、事務局から同資料の7～13ページにて報告した。

#### <主な意見>

なし

#### (3)議題③について

2020 年度第 3 四半期の運用実績について、事務局から同資料の 15～20 ページにて報告した。

## <主な意見>

### 【委員A】

我が国の金融市場の現状と今後の展開について、委員Bから説明をして頂きたい。

### 【委員B】

2月下旬、市場の金利が上昇した要因として、アメリカが新型コロナウイルスへの追加の経済対策を打ち出したことが挙げられる。追加の経済対策により、経済の正常化が早まるとの見方から安全資産とされる米国債が売られ、これに伴いに日本国債も売りが強まり、金利が上昇したと思われる。ただし、今後も金利の上昇が継続するか否かについては不透明である。

また、金融市場に影響を及ぼしたのが、アメリカの株式市場における価格変動である。債券価格の下落分を含み益の大きい株式を売却することにより補ったため、株式の価格が下落した。現在、アメリカの株式市場と日本の株式市場は連動性が強いいため、日本においても株式価格の下落が生じた。ただし、現在、アメリカにおいても日本においても、株価の水準が割高であると思われるため、今後、価格の調整が行われると見ている。

### 【委員C】

今後もESG投資を続けていくのか教えてほしい。

### 【事務局】

公益法人としてSDGsの達成を推進するなか、今後もESG投資は継続する。また、現在の低金利下の状況を考慮しても、ESG投資に注力すべきであると考えている。

## (4) 議題④について

第 52 回合同会議における審議内容の資金管理業務への影響について、事務局から同資料の 21～22 ページにて報告した。

## <主な意見>

### 【委員A】

リサイクル費用の実費分のみを請求する方式とする場合、システムや運用面の対応について、2026年のシステム大改造の際に一緒に実施することはできるのか。

### 【事務局】

実費による請求方式の実施開始時期にもよるが、システム大改造よりも前に実施される場合、システム大改造とは別に対応する必要がある。

### 【委員D】

2019年度における自動車メーカー等のリサイクル収支は全社合計で約41億円の黒字ということだが、今後も同程度の金額の黒字が恒常的に発生すると見込んでいるのか。また、発生した黒字部分については、毎年特預金に加算されるのか。

### 【事務局】

これまで自動車メーカー等におけるリサイクル収支の黒字額は増加し続けてきたが、今後は減少していくものと見込んでいる。また、黒字になった分については、特預金に加算されていくことになる。

**【委員D】**

資料を見る限り、自動車メーカー等は、自動車リサイクル制度における中心的な役割を果たすべき存在であるため、恒常的に費用を負担することが求められると読める。自動車メーカー等の負担を減らすというのは、どのようなことか説明してほしい。

**【経済産業省】**

JARCの立ち上げ時において、リサイクル料金の収入がない中で自動車リサイクルシステムを構築し、運営していかななくてはならなかった。その際、それらの費用を自動車メーカー等が自主的に負担し、現在もその一部を負担している。しかし現在、余剰資金(特預金)が出ていることから、今まで負担をしていた費用については、今後は当該資金で負担をしていくようにすることで自動車メーカー等の負担を減らすということである。その中で、当該資金により制度を維持できないような状況になれば、制度の中心的な役割として自動車メーカー等が再び負担していただくという整理になっている。

**【委員A】**

当初から自動車メーカー等が負担をしていた部分については、法律に規定されているわけではないことから、自動車メーカー等は株主に説明責任を果たせない状況であるとも言える。また、現在は余剰資金(特預金)が発生している状況であるため、JARCは十分に費用を負担することができる。そのため、費用負担が本来の姿に戻るものと理解をしている。

(5) 議題⑤について

第2期(2022年度～2026年度)の特預金の使途について、事務局から同資料の24～36ページにて報告した。

<主な意見>

**【委員E】**

自治体担当者向け研修会については、各自治体の事情により、自治体担当者が希望する研修内容が違っていると伺っている。自治体担当者が求める時勢にあった研修にするために、その内容を随時更新することは大変なことであるが、今後も進めていただきたい。また、満足度が高いというアンケート結果であることから、自治体同士が情報交換できる場を提供するなど、自治体の事情に合った研修を実施できていると考える。

理解活動については、特に初めて車を購入する人に対して、自動車リサイクルの説明をディーラーで詳しく行うことが重要であると思う。その点を気に留めていただきたい。

**【JARC理事A】**

ディーラーにおいて、自動車リサイクルに関する説明の優先度は低くなる傾向にある。そこで、自動車リサイクルの仕組みがわかるツールの作成や、ディーラーで掲示するポスターの作成などを実施してきた。また、現在、小学生を対象として、将来自動車を購入する世代になることを念頭に置いて教育に力を入れている。今後も長期的な視点に立つて施策を行うことが大事であると考えている。

**【委員A】**

自治体担当者向け研修会については、課題を抱える自治体とそうでない自治体との間に地域差があり、様々なニーズもある。各自治体のニーズに合った研修をすることができれば、貢献度も大きくなり、ユーザーへの裨益も大きくなる。今後もそのように進めて

いただきたい。

**【委員C】**

ディーラーからユーザーに対して、自動車リサイクルに関する説明があまり行われていない点については長年の課題であるため、地道な活動を続ける必要がある。車検の時に説明をすることもよいのではないか。また、特預金の用途を増やし、有効に使えるようにしていただきたい。

**【委員A】**

特預金の用途については、ユーザーにとって裨益となるようにしていただきたい。

(6) 議題⑥について

2021 年度事業計画について、事務局から同資料の 37～43 ページにて報告した。

<主な意見>

なし

(7) 議題⑦について

2021 年度特預金の出えん等計画について、事務局から同資料の 44～50 ページにて報告した。また、詳細について、本事業の対象となった自治体が資料 3(非公開資料)を用いて報告した。

<主な意見>

**【委員A】**

モデル事業について、滞りなく進むよう準備はできているのか。

**【自治体担当者】**

現在、着々と準備を進めているところである。

(8) 議題⑧について

2021 年度運用計画について、事務局から同資料の 51～54 ページにて報告した。

<主な意見>

**【委員A】**

金融市場動向に関して、今後も状況を適切に判断し、必要に応じて、諮問委員会に報告していただきたい。

(9) 議題⑨について

2021 年度収支予算について、事務局から同資料の 55～66 ページにて報告した。

<主な意見>

**【委員A】**

輸出取戻し手数料収支については、安定して推移しているのか。

**【事務局】**

安定して推移している。また、コンタクトセンターにおいては、最新技術を活用したスマートセンターを構築し、オペレーションを効率化することにより更なるコスト削減を実現する予定である。

**【委員A】**

引き続き、そのような技術を利用してコスト削減をしていただきたい。

**【委員C】**

カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略による電動化の推進にかかる調査研究事業について、現在どのような状況かを教えてほしい。また、自動車の電動化が進めば、電池のリサイクルが必要になることから、幾つかのシナリオを考えながら見通しを立てていただきたい。

**【JARC理事B】**

電動化という大きな流れの中、諸外国のバッテリー規制やカーボンファイバーの処理など、それらの情報を含めて幅広く確認し、リサイクルにどのように影響するかを整理していく必要がある。そのため、様々な文献等を調査している状況である。

**【経済産業省】**

電動化について、今後検討していかないといけないと認識。しっかり調査等を行い、今後の制度がどうあるべきか検討させていただきたい。

**【環境省】**

カーボンニュートラルに向けた方策については、現在問題提起されているところであり、関係者と相談しながら検討してまいりたい。

**【委員A】**

それらの検討は、SDGsの 17 番目のゴールに「パートナーシップで目標を達成しよう」とあるように、連携や協力をしながら進めていくことが望ましい。

**【委員F】**

調査事業を行う場合、結果の公表についてもしっかりと行っていただきたい。また、どのように公表すれば効果的かをよく考えたうえで、情報発信の仕方を検討していただきたい。

**【委員A】**

委員 E の意見については、両省とも相談しつつ今後検討をしていく必要がある。

**(10) 議題⑩について**

監査室による資金管理センターに対する内部監査の結果について、監査室から同資料の 67 ページにて報告した。

**<主な意見>**

なし

(11) 議題⑪について

ユーザー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D】

東京と大阪において、自動車リサイクルに関するブースを常設展示しているとのことだが、どこの会場で展示をしているのか。また、「ゴミ人間プペルとクルマくん」のアニメーションを自動車教習所で流しているとのことだが、どのような効果があったか教えてほしい。

【広報部】

大阪については大阪市の「おおさかATCグリーンエコプラザ」、東京については千代田区の「科学技術館」に自動車リサイクルに関するブースを常設で展示している。

また、自動車教習所における「ゴミ人間プペルとクルマくん」の配信効果については、教習生の自動車リサイクルに関する認知度の上昇を確認しているが、その具体的なところは6月開催の諮問委員会にて報告する。

以上