

第 102 回資金管理業務諮問委員会 議事録

1. 日時:2023 年 9 月 26 日(火) 10 時 00 分～11 時 15 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:菅原委員長、井岡委員、大沼委員、高岡委員、村上(進)委員、村上(千)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:(1)2023 年度第 1 四半期の概況(報告事項)
(2)2023 年度第 1 四半期の決算報告(報告事項)
(3)2023 年度第 1 四半期の運用実績(報告事項)
(4)合同会議の報告書における提言内容への対応(諮問事項)

5. 議事録

- (1)2023 年度第 1 四半期の概況(報告事項)
事務局から資料「第 102 回 資金管理業務諮問委員会」の 3～7 ページにて報告した。

<主な意見>

【委員 A】

先日の日銀の金融政策決定会合にて金融政策の現状維持が決定されたが、金融政策が正常化する条件と環境は整いつつあり、今後の金利の動向については、早くても年末、遅くとも来年の4月までに正常化に向けて動く可能性があるとの見方が多い。

JARCの投資スタンスについては、短期的な金利動向に左右される必要はなく、現行の方針を維持することで問題ないとする。

【委員 B】

引取台数が減少傾向である要因について教えてほしい。

【事務局】

現在、調査・分析を進めており、次回の資金管理業務諮問委員会にて報告する。

- (2)2023 年度第 1 四半期の決算報告(報告事項)
事務局から同資料の8～19ページにて報告した。

<主な意見>

【委員 C】

15 ページの「特預金の発生事由別の件数」において、「事故等(エアバッグ類)」、「事故

等(フロン類)」、「非認定全部利用」は、昨年までのトレンドとは異なる動きをしているが、理由は何か。

【事務局】

昨年度までのトレンドと異なる動きとなっている理由については、まだ分析できていない。今後の発生件数の見通しを含めて分析する予定である。

(3) 2023 年度第 1 四半期の運用実績(報告事項)

事務局から同資料の 20~27 ページにて報告した。

<主な意見>

【委員 D】

ESG債を取得する際の選定はどのように行っているのか。

【事務局】

現在は、リサイクル料金の資金の性質を鑑みて、環境に資するグリーンボンドやサステイナビリティボンドを中心に取得している。今後 ESG債の発行がますます増加していくことが想定されるなか、取得する ESG 債の選定についての指針については、より明確にしていく必要があると考えている。

【委員 D】

JARCのような公的資金を運用する機関が、運用に関する指針や基準を明確にすることは、他団体の参考にもなり、社会貢献に繋がると考えるので是非お願いしたい。

(4) 合同会議の報告書における提言内容への対応(諮問事項)

事務局から諮問内容(2021 年 7 月に取り纏められた合同会議の報告書にて提言された自動車ユーザーへの還元策(資金管理料金及び情報管理料金の割引)については、両省との検討の結果、現段階における実施は時期尚早と判断して見送りたい。)について、原案のとおり承認された。

<主な意見>

【委員 C】

諮問内容に対して反対意見はない。

ただ、将来的に再生可能素材を使用した自動車へ更にシフトしていくことを想定される中、中古車の海外輸出の増加については、JARC の財政面での安定に資する面はあるものの、「使用済自動車からの素材が国内でより確実に再利用されるためにはどうあるべきか」といった観点での検討は必要と思われる。

【委員 F】

中古車輸出が多いとのことだが、外国車の輸入とのバランスを教えてください。

【事務局】

詳細な数字は手元にないが、輸出の方が圧倒的に多い。

【委員 F】

今後 EV が主流になった場合、逆転することも考えられると思ひ関心を持った。諮問内容について異論はない。

【委員 D】

諮問内容について異論はない。個別の自動車ユーザーに対して料金の割引を通じて経済的な還元をするという方法もある一方、預託金の投資を通じてより社会貢献を果たしていくといった考え方は重要であり、JARC が行っている ESG 投資の意義をより多くのユーザーにディスクローズしていくとよいと考える。

【委員 B】

消費者の立場からすると、資金管理料金や情報管理料金の金額(合計420円)は、自動車購入時の支出額全体からすると影響は小さく、また、当該料金については JARC にて有効に使っていることについても理解をしているので、料金の割引を見送ることについて異論はない。

【委員 A】

今後の JARC の運営に際しては、「運用益」も重要なファクターとなると考えられるが、現状よりも高いリターンを求める場合、プラスアルファのリスクを取る必要があることは大原則であり、無理にリターンを増やそうとすると本来の資金性格とは異なるリスクを取ることになる。運用益に関しては金利や経済動向よりも、資金性格に合ったリスクテイクについて議論する必要があると考える。

また、時代の変化が激しい中で、今回刷新するシステムが20年間も有効であるかどうか。また、それ以外にも現状想定していないようなリスク要因が発生する可能性もある。今回の提案内容は現状における最良の推定結果であると考えるが、必要に応じて、適宜方針を変更するという事で本件について了承したい。

【経済産業省】

各委員からのご指摘について関心を持ってお聞きした。この中で、JARC の財務状況と輸出動向(中古車、非認定全部利用)との関係について、国内での資源循環の観点から分析・評価方法についてご意見があった。当省においても関係業界の方からお聞きしている点ではあるが、本日のご議論を通じて、(リサイクル料金を原資とした)資金の流れ、特預金の状況にもこうした現象が表れているということを再認識させていただいた。

【環境省】

今回の提案内容については、今後、合同会議においても言及する予定である。

特預金の発生状況やストックの増減については、委員の方からのご意見と同じく、定期的に確認する必要があると考える。また、料金の割引額について

は、自動車購入時の支出額に比して僅少な金額である等の意見も非常に参考になった。

今回の合同会議における提言内容は、自動車メーカーのリサイクル収支における余剰の発生と、自動車メーカーの JARC 運営費負担の休止が出発点であると理解しているが、自動車ユーザーに資する施策については、経済産業省と JARC と連携して引き続き検討していきたい。

以上