

第 109 回資金管理業務諮問委員会 議事録

1. 日 時:2025 年 5 月 28 日(水) 14 時 00 分～15 時 40 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、佐々木委員、高岡委員、村上(進)委員、村上(千)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:(1)2024 年度概況(報告事項)
(2)2024 年度事業報告(報告事項)
(3)2024 年度決算報告(報告事項)
(4)2024 年度運用実績(報告事項)
(5)2024 年度特預金の出えん等実績(報告事項)
(6)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)
(7)「合意された手続」の実施結果(報告事項)
(8)ユーザー理解活動の取組状況(報告事項)
(9)自動車リサイクル情報システム大規模改造の取組状況(報告事項)

5. 議事録

(1)2024 年度概況(報告事項)

事務局から資料「第 109 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】

2025 年度の長期金利は、4 月初頭に米中の報復関税の影響で 1.05%まで急落した後徐々に上昇し、直近で 1.5%程度となっている。今後も上昇傾向が見込まれるが、引き続き中長期の視点で堅実な運用方針を継続してもらいたい。

(2)2024 年度事業報告(報告事項)

事務局から同資料の 8～14 ページにて報告した。

<主な意見>

なし

(3)2024 年度決算報告(報告事項)

事務局から同資料の 15～28 ページにて報告した。

＜主な意見＞

【委員 B】

第 4 四半期だけで 20 年時効を事由とする特預金が 7 億円発生している。この額は特預金発生額の中でも大きな割合を占めているため、引き続き注視する必要がある。また、これまでの特預金シミュレーションで 20 年時効による発生をどの程度織り込んでいたのか確認したい。

【事務局】

第 108 回の諮問委員会で報告した特預金のシミュレーションでは、実際の発生額に近い水準で織り込んでいた。2025 年度についても同様の規模での発生を織り込んでいるが、2025 年 1 月以降の発生実績を踏まえ、今年度もシミュレーションを実施する予定である。

【理事 A】

想定では 2024 年度から 2026 年度辺りまでが 20 年時効の発生のピークとなり、2027 年度以降は平準化され、2024 年度のような規模ではなくなってくると見込んでいる。

(4) 2024 年度運用実績(報告事項)

事務局から同資料の 29～36 ページにて報告した。

＜主な意見＞

【委員 C】

2025 年度から保有債券の資産構成のラダーの期間を 20 年に延伸するに際して、20 年債では主に地方債を購入の対象にしている理由を説明してもらいたい。

【事務局】

ラダーの期間を 20 年に延伸するに当たり、16 年、17 年、18 年と、手前の年限から積んで最終的に 20 年に到達するのが原則と考えているが、これらの年限では新発債の発行がないため、既発債市場で購入することになる。既発債市場では地方債の購入が難しいことから、地方債については新規で発行される年限 20 年の債券を先回りして購入する方針である。

【委員 A】

年限の短い債券の積み増しを行いながら年限 20 年の地方債を購入するため、今後数年間はラダーがいびつな状態になるが、これは過渡期ということでやむを得ないと思う。

【委員 D】

2024 年度は証券会社に行行政処分が発出され、一時取引を停止したのち当該証券会社と取引を再開したとのことだが、どのような事案であれば取引を行う証券会社を変更するのか。

【事務局】

証券会社の選定及び評価に係るルールを定めており、どのような証券会社と取引を行うか、このような事案に対してどのように対処するかをあらかじめ決めている。このルールでは、行政処分が発出された段階で取引を停止する。その後、証券会社が監督官庁に提出した業務改善報告等が受理されたのち、JARC に対して事案の説明及び今後の対応策の報告を行った日から 1 ヶ月が経過した時点で取引を再開することとしている。また、金融商品取引業の登録取消しのような重大な事案が発生した場合には、取引証券会社の変更を行うことになる。

【理事 A】

証券会社に他の機関投資家の対応も確認したが、本財団は非常に厳格な対応をしていると受け止めてもらいたい。

(5) 2024 年度特預金の出えん等実績(報告事項)

事務局から同資料の 37～45 ページにて報告した。

<主な意見>

【委員 E】

自治体向けの研修会が地方でも多く開催されているという点を高く評価する。基礎知識研修会及びステップアップ現場研修の 2 段階の研修があるが、2024 年度の参加者数を見ると基礎知識研修会が 411 名、ステップアップ現場研修が 93 名となっている。300 名以上がステップアップ現場研修を受けていないが、これは 2025 年度に持ち越しになるのか。

【事務局】

基礎知識研修は、自動車リサイクル制度の基礎を主に自治体の新任担当者向けにオンライン形式で提供する研修であり、人数制限のない研修である。一方、ステップアップ現場研修は基礎知識研修を受講した後に受けてもらうもので、自治体職員が事業者への立入り時に確認すべきポイントを実際の現場で学ぶものとなっている。ただし、1 事業所で参加できる上限の人数が 20 名ほどという定員の問題がある。2024 年度は 5 か所で開催したが、開催回数を増やそうとすると、追加コストの発生や協力事業者の確保などの課題があるため、年間 100 人程度が上限となっている。

【委員 F】

システム大改造費用について、各年度の財源毎の金額に差が生じているが、これは計画通りであったのか。

【事務局】

計画どおりに進めており、積立金は費用計上する支出に、特預金は資産計上する支出に充てている。ただし、積立金には上限があり、2024 年度で概ね使い切ったため、2025 年度は費用計上する支出にも特預金を充てる予定である。

(6) 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)
監査室から同資料の 46 ページにて報告した。

＜主な意見＞

なし

(7) 「合意された手続」の実施結果(報告事項)
監査室から同資料の 47 ページにて報告した。

＜主な意見＞

なし

(8) ユーザー理解活動の取組状況(報告事項)
広報・理解活動推進部から別冊「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】

これまでの取り組みは工夫が多く素晴らしいものである。以前 1 階のエントランスに展示されていた小学生の作品を見たが、自動車リサイクルへの理解度が高く感銘を受けた。最近では小学校で SDGs などを学ぶ機会が増え、子どもたちにしっかり伝わっていると感じる。大学生への取り組みもさらに広げてほしい。

【委員 A】

トレイン TV(電車内広告)に関して、費用の規模及び推定接触者数の算出方法を教えてもらいたい。

【広報・理解活動推進部】

トレイン TV の費用は他の媒体に比べて非常に安価である。また、1～2 週間単位で配信量の調整が可能で、柔軟に運用できる仕組みになっている。接触者数は路線の利用者数を基に計算しており、広告枠を 6 社で按分しているため、当該路線の利用者数を 6 分の 1 した数を推定値として、広告提供会社が示している。

【理事 B】

これまで地方ではテレビコマーシャルを活用してきたが、首都圏では高コストのため活用できず認知度が低い状況だった。そこで 2024 年度からトレイン TV を導入し、首都圏での認知度向上を目指している。効果を検証した上で、配信する路線やコストを調整しながら、2025 年度から本格的に展開する予定である。

【委員 E】

トレイン TV は自分も目にする機会が多い。スマホなどを取り出しにくい混雑時には特に

目を引く良い広告だと思う。ただし、同じ路線で長期にわたって流すよりも、短い期間で異なる路線に配信したほうが効果的だと考える。

- (9) 自動車リサイクル情報システム大規模改造の取組状況(報告事項)
事務局から別冊(非公開資料)にて報告した。

＜主な意見＞

【委員 B】

API 連携の枠組みが整うことを嬉しく思う。現在テスト段階で約 50 社が説明会に参加し、約 40 社が申請済みであるとのことだが、この約 40 社の中には複数の解体業者を支援するシステム提供会社も含まれているのか。

【事務局】

約 40 社には、複数の解体業者を支援するシステムを提供する団体も含まれている。そのような団体がシステム対応を行うことで、実際に API 連携を利用する事業者はより多くなることを想定している。

【委員 B】

自動車リサイクルシステムは骨格を支えるシステムであるため大きく変化することはないと考えられるが、事業者向けの使いやすく安価なクライアントソフトを構築する企業が出てくることでより多くの事業者が恩恵を受け、業界全体が良い方向に進むのではないか。

【委員 A】

API 連携を希望する事業者が約 40 社とのことだが、希望しない事業者も一定数存在するのか。

【事務局】

既存の社内システムを持つ企業や団体は、そのシステム及び自動車リサイクルシステムを連携させることができるが、社内システムを持たない企業や団体は社内システムを新規開発する必要があり、API 連携を行うためにはハードルが高い。なお、大規模改造では利便性・操作性の観点から事業者が操作する画面の大幅な見直しを行った。そのため、API 連携を利用しない事業者にも使いやすさを感じてもらえるシステムになっていると考えている。

【理事 B】

今回の API 連携は、企業や団体が推進する自動化や RPA への対応を目的としている。ただし、システム同士の連携には多くの関係者が関与するため、かなりしっかり事前確認をしないとトラブルが発生する恐れがある。連携先には大規模な組織も含まれるので、新しい自動車リサイクルシステムを確実に稼働開始させるために重要なタスクとなる。

【委員 A】

規模が大きいプロジェクトにもかかわらず、全体の工程が当初の計画どおりに進んでおり、非常に順調に進んでいることに感心する。

【理事 B】

最近では ETC のトラブルの事例もあるが、問題が起きないようにするだけでなく、問題が発生した場合の対応策も考える必要がある。地道にリスクを想定し、対策を講じながら、しっかりとシステムの立ち上げを成功させたいと考えている。

以 上