

第 111 回資金管理業務諮問委員会 議事録

1. 日 時:2025 年 12 月 9 日(火) 10 時 00 分～11 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、高岡委員、根村委員、山田委員、山本委員 以上7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)2025 年度上半期の概況(報告事項)
(2)2025 年度上半期の決算報告(報告事項)
(3)2025 年度上半期の運用実績(報告事項)
(4)財団財務シミュレーション結果(報告事項)
(5)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)
(6)ユーザー理解活動の取組状況(報告事項)

5. 議事録

(1)2025 年度上半期の概況(報告事項)

事務局から資料「第 111 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】

10 年国債利回りは、日銀の金融政策正常化観測や国債増発見通しを背景に 9 月末以降上昇し、直近で 1.9%台まで上昇している。今後も海外の経済動向や為替等の影響を受けて上下にぶれやすい環境にあるが、JARC の運用は金利動向に左右される手法を採らないため、過度に気にする必要はないと考える。

(2)2025 年度上半期の決算報告(報告事項)

事務局から同資料の 8～20 ページにて報告した。

<主な意見>

【委員 B】

非認定全部利用が前年度に対して増加しているが、今後も増加の傾向が続くのか。また、本来は非認定全部利用が増えることは望ましくないと思うが、その点はどう考えているか。

【事務局】

非認定全部利用は主に部品需要に伴う廃車ガラの輸出と考えられるため、為替の影響

による中古車輸出の増加に連動する形で現状は増えている。今後についても円安が続
き、海外需要が旺盛な状況下では増加傾向が続く可能性はあると考える。

また、非認定全部利用自体は、自動車リサイクル法でも認められている。ただし、エアバ
ッグやフロンが適切に処理をされないまま輸出されるような不適正な事案は当然に問題
である。

【委員 C】

上半期決算の承認済特預金残高のところで、JARC の事業継続資金として 1 億円を計
上しているが、1 億円としている根拠は何か。財団運営費が約 9 億円であることを踏まえ
ると、1 億円で十分なのか。

【事務局】

1 億円は大規模災害時に現ビルが使えなくなる場合などを想定し、代替オフィスの一時
借用等に迅速に充当するための事業継続資金として設定している。仮に被災した場合
でも事業継続に必要と見込まれる規模として、この金額としている。

(3) 2025 年度上半期の運用実績(報告事項)

事務局から同資料の 21～29 ページにて報告した。

<主な意見>

【委員 C】

ウェブサイトでの投資表明に意味はあるのか。

【事務局】

投資表明は、本財団によるグリーンボンド等への投資を PR し、預託されたリサイクル料
金を環境改善に活用していることを示す効果があると考えている。併せて、発行体がウ
ェブサイトで公表する投資家一覧にリンク付きで掲載されることで、ESG 債に注力する公
的な機関投資家としてのプレゼンスを向上させたいという意図もある。

【委員 A】

ESG 債は全体の約 5%まで増え順調に積み上がっており安心している。今年度購入予
定の ESG 債は計画どおり進捗し、構築中のラダーは現状ではいびつだが、4～5 年で整
う見込みである。資産全体の利回りも上昇し、以前は微小だった利息が改善していると
感じている。

【委員 D】

年限 10 年の ESG 債の利回りについて、グリーン共同債の利回りが 1.7%と、他の地方
債よりも約 0.05%高くなっている理由は何か。

【事務局】

利回りが高い理由は、発行時期が他の地方債よりも金利上昇が進んだ 9 月であったた

めである。

【委員 A】

信用リスクが同等であれば利回り差の要因は発行のタイミングとなる。金利の予測はできないため、必要な時点で購入するのが原則である。

(4) 財団財務シミュレーション結果(報告事項)

事務局から同資料の 30～39 ページにて報告した。

＜主な意見＞

【委員 A】

説明にあった通り、前提条件が変わると長期シミュレーションの数値は大きく変動し得るため、定期的に前提条件を確認しつつシミュレーションを実施し、早期の予防対策を講じることが重要である。前提条件はしっかりと作られており、分析も適切であると考える。

【委員 E】

今後もシステム大改造が想定されるなか、特預金の使途に関する前提条件で、積立てを行わないこととしている理由は何か。

【事務局】

今回のシステム大改造では資金管理料金及び情報管理料金に積立て余力があったため積立てを実施できたが、現在は次期情報システム更新に向けた新たな積立て余力がない状況である。したがって、2045 年頃に想定される次期情報システム更新の費用は特預金で賄う前提でシミュレーションしている。

【委員 E】

その場合の費用は、2045 年頃に発生するという前提で間違いないか。

【事務局】

その通りである。

【委員 F】

昨年度のシミュレーションではシステム大改造の支出を比較的フラットに見積もっていた一方、今年度のシミュレーションは初年度に大きく計上し、その後減少する形に変更している。その差異は何か理由があるのか。

【事務局】

昨年度は、各年度の費用発生を一定額で置いていたが、今年度のシミュレーションでは実際の年度毎費用発生額をもとに置き直したため、異なるパターンのシミュレーションとなった。

【委員 F】

昨年度は約 60 億円をベースに想定していたが、今年度は 2043 年に大きな支出を見込む設定に改めている。これは現状を反映した費用見込みと理解してよいか。

【事務局】

その通りである。また、全体の支出増は今年度シミュレーションに管理料金の不足分を補うための特預金からの支出を織り込んでいる影響もある。

(5) 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】

年末年始に向けて大詰めであることがよく分かった。体調に留意して引き続き対応してもらいたい。改めて労をねぎらいたい。

【委員 C】

新システム稼働前の 12 月 29 日までに作業を前倒しする事業者が多くなり、処理が膨らむことを懸念しているが、その点は適切に対応しているか。

【事務局】

12 月 29 日までに処理が集中する可能性はあるが、そもそも 12 月の取扱量は 3 月より少ないため、ピークの 3 月を超えることはないと考える。万が一、3 月を大きく上回る水準で処理が集中したとしても耐えられるパフォーマンス設計を確認済みである。

【委員 E】

プロジェクト支援事業者はシステム大改造にどのような立場で参加しているのか。

【事務局】

2020 年度のニーズ調査から参画し、要件定義、入札の仕様書作成等による入札支援、および設計・開発段階における開発ベンダーに対するマネジメント支援等、大規模プロジェクト運営を行うにあたっての知見を活かしながら継続的に支援してもらっている。

【委員 A】

ハードウェア調達では、安価な機器はパーツの安定供給に問題が生じる可能性があり、故障時に部品が入手できないリスクがある。そのため、サプライチェーンの信頼性を十分に確認し、必要に応じて代替機種を検討もしていただくと安心かと考える。

【事務局】

今回の新システムでは、開発ベンダーがクラウドサービスを提供するクラウドセンターと契約し、そのクラウドサービスを当方に提供する形で実施している。ハードウェアは

JARC が購入せず、必要部品の交換等のサービス維持に必要な保守作業は、ベンダー側の責任で実施する契約としている。クラウドセンターも最大手のセンターと契約しているので、ハードウェアのメンテナンスに関するリスクは小さいと考えている。

(6) 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 B】

トレイン TV の実施に期待している。キャラクターの著作権の都合で過去作品の続編が作れないのは仕方ないので、代わりに博士などのキャラクターを使って若年層にアピールしてもらいたい。

【委員 D】

高齢化に伴って免許返納が増加しているが、返納者の自動車リサイクル制度の仕組みの認知度はどうなっているのか。

【広報・理解活動推進部】

ユーザーの認知度は全体で約 80%、若年層は約 70%であり、年齢が高いほど自動車リサイクルの認知度が高い。販売店での購入時にリサイクル料金の説明を受けることから、買い替え回数が多い高齢層ほど理解が進んでいるためと考えている。引き続きそれぞれの年齢層に訴求できるようなコンテンツを考えていきたい。

【委員 E】

ユーザー認知度を高めることがこの取り組みのゴールという認識で間違いないか。

【広報・理解活動推進部】

ユーザー認知度は現在約 80%で、当面は 90%への単純な引き上げよりも、80%を維持しつつ理解の質を深める方向に重点を置きたい。具体的には、関心を高める内容の充実と、今後自動車のリサイクルを担う若年層への訴求を重視する方針である。

【委員 E】

年齢層ごとの認知度の差を縮小することを目標として具体的な指標を設定できるなら、チャンネルごとで効果比較を行い、最も効果的な施策を検証する社会実験的アプローチを検討してみても面白いのではないか。

【理事 A】

目標を認知度 80%に設定している理由は、100%に近づけるためには多額の宣伝費が必要で費用対効果が低くなってしまい現実的に難しいためとなる。自動車リサイクル法施行時はタレントを起用した大規模 CM の効果で認知度はより高かったが、現実的な水準として 80%を維持する方針にしている。また、認知度には地域差が一定程度あるため、

過去 5 年平均で低い地域を特定し、ラジオ・テレビ等で重点的に接触機会を増やす対応を行っている。更に子ども向けの実践で理解の深化も図っているが、これを測る KPI は数値化しにくいいため活動実績を目標としている。

【委員 B】

中古車の総額表示は消費者にとって分かりやすい一方、リサイクル料金等を個別に説明する機会がなくなり、ユーザーの認知度が下がる懸念がある。現状、中古車販売店ではどのような説明を行っているのかを気にしている。

【理事 A】

総額表示は、手数料の上乗せで本体価格を安く見せる不正を防ぐための業界改善策であり、リサイクル料金は従来どおり費用内訳として必ず提示される。総額表示導入後も「車両価格」と「リサイクル料金」は明示されており、ユーザーは中古車購入時にリサイクル料金相当額を支払うことを認知している、と認識している。

【委員 B】

自動車販売店での提示方法が紙からタブレットへ移行すると、画面サイズなどの理由で費用内訳が見えにくくなる可能性はないか。また、リサイクル券の電子化もユーザーがリサイクル料金を認識する機会の減少につながるのではと危惧する。

【理事 A】

販売現場で費用内訳をタブレットのみで提示し、紙の明細を渡さない運用が広がると、利用者が内訳を確認する機会が減少する可能性がある。また、ユーザー認知度にどう影響するかは不明だが、リサイクル券の電子化も、料金を払ったという認識の低下に関連する可能性があり、その分広報で低下を防ぐ必要がある。

以 上