

第 112 回資金管理業務諮問委員会 議事録

1. 日 時:2026 年 2 月 24 日(火) 10 時 00 分～11 時 10 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、佐々木委員、高岡委員、根村委員、山本委員 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)2026 年度事業計画(諮問事項)
(2)2026 年度収支予算(諮問事項)
(3)2026 年度特預金の出えん等計画(諮問事項)
(4)2026 年度運用計画(諮問事項)
(5)自動車リサイクル情報システム大規模改造の取組結果(報告事項)

5. 議事録

(1)2026 年度事業計画(諮問事項)

事務局から資料「第 112 回 資金管理業務諮問委員会」の 3～9 ページにて報告した。

<主な意見>

なし

(2)2026 年度収支予算(諮問事項)

事務局から同資料の 10～21 ページにて報告した。

<主な意見>

なし

(3)2026 年度特預金の出えん等計画(諮問事項)

事務局から同資料の 22～29 ページにて報告した。

<主な意見>

なし

(4)2026 年度運用計画(諮問事項)

事務局から同資料の 30～34 ページにて報告した。

<主な意見>

【委員 A】

ESG 債の選定基準について確認したい。自動車のリサイクル料金という原資の特性から「E(環境)」を重視し、すでに可能な限り取得しているとのことだが、具体的に何を ESG 債と定義し、どのように銘柄を選択しているのか。

【事務局】

環境省のグリーンボンドガイドライン及び国際資本市場協会のグリーンボンド原則に基づき発行され、かつ第三者機関の認証を得ている ESG 債を取得対象としている。そのうち財投機関債及び社債には年限及び全体の資産に対する比率の制限を設けている。また発行体の中では地方債のボリュームが大きいが、その中でも環境改善効果が明確な債券に絞り込むと、自ずと取得対象は限定される。

【委員 A】

発行体とのエンゲージメントの意義についても伺いたい。

【理事 A】

エンゲージメントは、ESG 債の環境改善効果等の情報収集だけでなく、財団の取組みを対外的に発信することにもつながる。昨年の群馬県とのエンゲージメントでは 50 を超えるメディアで取り上げられ、ESG 投資の他の財団への波及効果も期待できる。また、リサイクル料金を預託していただいている自動車ユーザーに対し、リサイクル料金が実際に使われるまでの間、ESG 投資を通じて環境改善に資する事業に貢献し続けているということを理解いただく狙いもある。

【委員 B】

債券運用では、株式投資におけるエンゲージメントのような強制力を持たせることは難しいものの、引き続きエンゲージメントを実施する方針を継続し、積極的に進めてほしい。

【委員 C】

現在は ESG 債と普通債との発行条件の差(グリーンニアム)は限定的だが、金利上昇や政治情勢の変化により今後拡大する可能性がある。その際、どの程度の差まで許容して ESG 債を買い続けるのか、方針はあるか。

【事務局】

現在、グリーンニアムは 0.01~0.02%程度に留まっており、拡大時の対応まで議論は及んでいない。今後、証券会社へのヒアリング等を通じて状況を注視し、拡大及びその兆候があれば方針を決定したいと考える。

【委員 A】

受託者責任としてグリーンニアムが発生する割高な債券を避けるという判断もある一方で、投資を通じた環境への貢献という側面から、自動車リサイクル法の指定法人としての投資方針もあるのではないかと考える。

【委員 B】

現状、事業債や財投機関債の比率に「5%」という上限を設けているが、普通債との利回り差がほぼなく、リスクが適切にコントロールされているという前提であれば、JARC の資金性格に鑑み、この上限を緩和することも検討してよいのではないか。あまりに割高な債券は買うべきではないが、そうでなければ、より多くの ESG 債を取得できるよう比率の緩和を検討してもよいのではないか。

(5) 自動車リサイクル情報システム大規模改造の取組結果(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】

7年にわたる大規模プロジェクトの遂行に謝意を示したい。システムの複雑さを考えれば、立ち上がり時のトラブルを制御可能な程度に抑え、入電状況も早期に改善させているのは、プロジェクトとして非常に成功していると感じる。

【委員 D】

長期間の準備を経ての順調なスタート、喜ばしい限りである。年末年始の対応も含め、大変な努力があったと推察する。現在オペレーターを倍増して対応しているとのことだが、この体制はいつまで維持する計画か。

【事務局】

計画では3月まで倍増体制を維持し、4月以降に段階的に縮小、7月には平常時に戻す予定である。ただコンタクトセンターの応答率の推移によっては、柔軟な対応をしたいと考える。

【委員 E】

今後の課題として挙げられた資源回収インセンティブ制度について、JARCとして具体的にどのような役割を担い、コントロールしていくのか伺いたい。

【事務局】

制度設計は両省やASRチームが主導するワーキンググループで進めており、JARCは事務局として参画している。現在は4月1日の制度開始に向け、ベンダーと共に最終的なテストを行っている段階である。資源回収インセンティブ制度の機能は今回大改造を行った新システムに追加する形になるため、JARCとしてはシステム面のコントロールも担っている。

【委員 A】

今回のシステム大改造において、国交省の自動車登録検査業務電子情報処理システム(MOTAS)との連携はどうなったか。

【事務局】

国交省のシステムとは従来通りの関係でデータ連携を行っている。

【委員 B】

次年度予算では 1 億 4,600 万円のシステム改善費を計上しているが、具体的に大きな改修予定があるのか、あるいは稼働後の不具合対応が主目的なのか。

【事務局】

当該システム改善予算は、3 月以降に事業者等のシステム利用者から受ける予定のフィードバック等に応え、更に利便性等を向上させるために計上している予算である。

以 上