

E

気候変動に対する移行計画

USSグループは、気候変動を緩和するための移行計画（ロードマップ）を策定し、取締役会にて審議・決議して2023年6月より運用を開始いたしました。ここで示す移行計画は、USSグループの取り組みのサマリーであり、関連する詳細な内容は「TCFDフレームワークに基づく情報開示」をご参照ください。

目標

USSの気候変動の目標は、2030年度のGHG排出量削減目標を、Scope1とScope2の合計で2021年度比で42%

削減、Scope3で25%削減としており、国際イニシアチブであるSBTの認定を現在申請中です。

Scope1とScope2の排出量削減

USSグループが直接排出するGHG排出量の削減には、①省エネの推進、②再生可能エネルギー活用の2つのアプローチを取ることが必要となります。

再生可能エネルギーは、新たな再生可能エネルギー電源を世の中に追加し増やしていくことで、社会の脱炭素化に貢献するという観点から、オンサイトの太陽光発電導入を推進しています。具体的には、オークション会場の屋根にオンサイトPPA方式の太陽光発電設備を設置する方式を採用し、名古屋会場およびR名古屋会場で稼働を開始しています。今後、他のオークション会場にも積極的に太陽光発電設備の導入を進めていきます。

目標の達成に向けた移行計画（ロードマップ）



Scope3の排出量削減

USSグループのバリューチェーンGHG排出量の約95%がScope3であり、削減にはUSSグループ外部の多くのステークホルダーの協力が必要となります。

USSグループのScope3では、「GHGプロトコル」で定めた15のカテゴリーのうち、販売した製品の使用にともなう排出であるカテゴリー11が最も多く約50%を占めています。購入した製品、サービスにともなう排出であるカテゴリー1も約23%と大きな割合となっていますので、これらのカテゴリーを重点的に削減していきます。Scope3の削減は、USSグループだけではなく社会全体の課題でもあることから、顧客やサプライヤーとのエンゲージメントを重視します。一部のカテゴリーにて、サプライヤーからの排出量データの収集を開始しており、課題を共有しながら啓蒙活動やエンゲージメントキャンペーンの実施を進めていきます。

今後

USSグループの移行計画の中核をなすロードマップについては、最新の社内外の環境変化を見直し、必要に応じて更新することで、計画の精度を高めていきます。

また、移行計画に対する進捗状況を毎年取締役会に報告することで、取締役会より適切な監督を受ける体制とします。

TCFDフレームワークに基づく情報開示

基本的な考え方

USSグループは、地球温暖化を抑制して、自社グループの気候変動によるリスクの低減と、人やその他の生物が生息できる環境を守り持続可能な低炭素社会を形成していくため、エネルギー消費を抑え温室効果ガスの排出が少ないオークション運営をしていくことが、大きな社会的使命と考え、TCFDのフレームワークに基づき、情報開示(ガバナンス・戦略・リスク管理・指標と目標)を進めています。

気候変動に関わる主な取り組み

年度	取り組み内容
2021	CDPアンケートへの回答を開始
2022	TCFDフレームワークの推奨開示項目に基づいた開示を開始
2023	移行計画をTCFD開示に追加

TCFD提言対応の全体像

ガバナンス

■ 取締役会の監督体制

取締役会は、気候変動に関するリスクと機会について少なくとも年1回以上、代表取締役社長より報告を受け、課題への取り組みや設定した目標をモニタリングし、監督します。さらに、経営戦略、経営計画、年間予算、収益目標等の重要な事項については、必要に応じて気候変動のリスクと機会を検討したうえで意思決定がされています。

■ 役員報酬の評価指数に「ESG外部評価」を新設

2022年6月21日開催の株主総会において役員報酬制度を改定し、株式報酬の業績連動指標の1つに「ESG外部評価機関による格付(MSCI ESG RatingsおよびCDP気候変動スコア)」を採用しました。

■ 気候変動に関する統括者

気候変動に関する事項は、代表取締役社長が統括します。代表取締役社長は、気候変動が事業に与える影響の評価、適応していくための管理などを統括しています。

気候変動が事業に与える影響については、少なくとも年1回以上評価を行い、特定したリスクの最小化と機会の獲得に向けた方針・戦略の策定、計画・予算・目標等への反映などを行います。また、気候変動に関するKPIを設定し、実績をレビューするなど進捗状況を評価しています。代表取締役社長は気候変動について審議した事項を少なくとも年1回以上取締役会に報告し、取締役会の監督を受けています。

戦略

■ 気候関連のリスク・機会の特定と評価

USSは、気候関連のリスク・機会の重要性評価に向け、「移行リスク」「物理リスク」「機会」の区分でリスク・機会を特定し、複数のシナリオを設定して評価を実施しました。

■ シナリオ分析

シナリオ分析の詳細は、「シナリオ分析の概要」と「影響評価と対応戦略」をご参照ください。

リスク管理

■ 気候変動のリスクと機会を特定し評価する仕組み

気候変動に関する事項を統括する代表取締役社長は、気候変動の影響について、社内との関係部署とグループ会社の協力を仰ぎながらリスクと機会の特定を主導し、状況の把握を行います。リスクの評価については、検討した対応方法とともに、少なくとも年1回以上、また必要に応じて取締役会に報告されます。取締役会は、リスク管理の状況と対応を含めた気候変動に関する事項について、代表取締役社長より報告を受け、課題への取り組みや設定した目標を監督します。

■ 気候変動のリスクを管理する仕組み

気候変動に関する事項を統括する代表取締役社長は、気候変動の影響を特定・評価するプロセス、特定した影響を管理する仕組み、組織全体のリスク管理の中に統合する仕組みを含め、気候変動に関する企画・立案、管理を行い、取締役会に報告・提言するとともに、全社的な気候変動への対応を推進します。また、特定した気候変動の影響と対応について、少なくとも年1回以上、また必要に応じて取締役会へ報告・提言を行うことで、気候変動の影響を全社リスクに統合する役割を担っています。

取締役会は、報告・提言された気候変動の影響と対応について審議を行い、評価します。さらに、特定したリスクの最小化に向けた方針・戦略の策定、計画・予算・目標等への反映など、全社的なリスク管理の観点から適切に適切していくための審議・調整を行います。

指標と目標

USSグループでは、気候関連リスク・機会の管理に用いる目標として、SBT基準に相当するCO₂排出量の削減目標を設定しました(SBTイニシアチブへ現在申請中)。

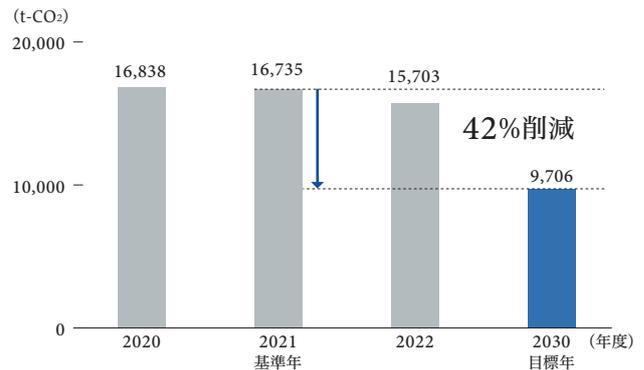
この目標を達成するため、オンサイトの太陽光発電設備の推進やCO₂フリー電気への切り替えによるGHG排出量の削減に取り組んでいます。

CO₂排出量削減目標* (基準年:2021年度)

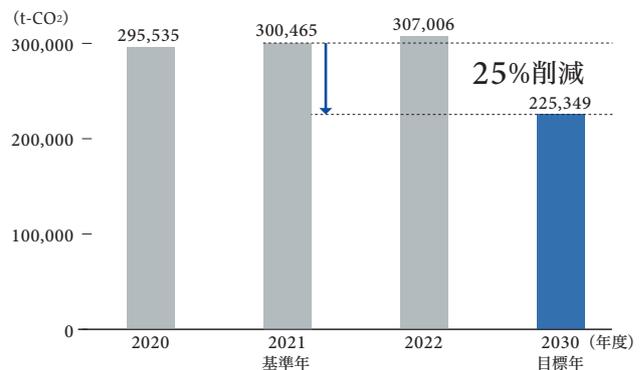
Scope1・2合計排出量	2030年度までに42%削減
Scope3排出量	2030年度までに25%削減

目標*と達成状況

Scope1・2合計排出量



Scope3排出量



* SBT基準に相当する目標(SBTは現在申請中)
削減目標に対する基準年を2022年3月期に変更しています。
グループ会社の集計範囲を変更したため、過年度実績を修正しています。

シナリオ分析の概要

USSは、当社の事業およびステークホルダーにとって重要な可能性のある気候変動リスク・機会を特定し、複数の気候変動に関するシナリオ群を参照しながら、当社の

「1.5°Cシナリオ」と「現行推移シナリオ」を策定しました。さらに、シナリオ群の根拠データ(パラメータ)と社内外の情報に基づき、気候変動リスク・機会による事業インパクトと財務影響度を評価しています。

(注) 対象範囲: オートオークション事業(サプライチェーン全体をカバー)
 (注) 対象期間: 現在から2050年まで (注) 参照シナリオ群: 下図をご参照ください

	1.5°Cシナリオ	現行推移シナリオ
シナリオの概要	①政策・法規制の強化 ●カーボンニュートラルに向けた急速な排出量削減 ●炭素税(カーボンプライシング)の導入本格化 ②世界的なEV化の拡大 EV販売比率(乗用車)の急激な上昇 24.97%(2025年) → 60.9%(2030年)	①世界的なEV普及の遅れ 全世界のEV販売比率(乗用車)17%(2025年) → 25%(2030年) ②気候変動の影響が顕在化 ^{※3} ●年平均気温: 約4.5°C上昇 ●大雨や短時間強雨の発生頻度: 約2.3倍に増加 ●日本沿岸の平均海面水位: 約0.71m上昇
参照シナリオ群	●IEA NZE(ネットゼロシナリオ) ^{※1} ●RCP 1.9、SSP1-1.9 ^{※2}	●IEA STEPS(公表政策シナリオ) ^{※1} ●RCP 8.5、SSP5-8.5 ^{※2}

※1 IEA(国際エネルギー機関)「World Energy Outlook 2022」より参照 <https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2022>

※2 IPCC「AR5」「AR6」より参照 <https://www.env.go.jp/earth/ipcc/5th/> <https://www.env.go.jp/earth/ipcc/6th/>

※3 日本の気候変動予測については、文部科学省、気象庁「日本の気候変動 2020」より参照 <https://www.data.jma.go.jp/cpdinfo/ccj/index.html>

	リスク・機会のタイプ		顕在時期			発生可能性	
	タイプ	シナリオ分析結果	短	中	長		
1.5°Cシナリオ	移行リスク	政策・法規制	温室効果ガスの排出量実質ゼロ実現のため、欧州に準ずる形で日本でも炭素税(カーボンプライシング)が導入され、エネルギーコストが増加する	●	●		高
		政策・法規制	ガソリン車の販売を禁止する国が増え、日本からの中古ガソリン車の輸出需要が低下するため、当社のオークションの成約率が低下する	●	●		中
		政策・法規制	サーキュラーエコノミーの進展により、シェアリングサービスが普及し、EVを購入して保有する人が減る。また、EV製造メーカーが、自身のサプライチェーン内でEV流通の囲い込みを行う	●	●		中
	機会	評判	投資家による気候変動リスクを踏まえた投資行動や、投資先へSBT認定を求める動きが定着・拡大する	●	●		高
		エネルギー源・市場	脱炭素化に向け、ガソリン車からEVへの買い替え需要が加速し、当社のオークションへの出品台数が増加する	●	●		高
		製品・サービス	EVに関する業界をリードする新検査技術やルールの開発により、当社のオークションへの出品台数が増加する	●	●		中
現行推移シナリオ	物理的リスク	急性	台風等によってオークション会場等への被害が発生し、営業停止などが起こる。また、設備復旧への追加コスト等が発生する。損害保険料も増加する		●	●	低
		慢性	海面上昇にともなって洪水や高潮が増加し、沿岸部にあるオークション会場が被害を受けることで、オークション会場の建て替えや移転などの対応コストが発生する		●	●	低
			平均気温が上昇し、従業員の熱中症リスクが高まる		●	●	高

<顕在時期> 短期: 5年以内 中期: 5年~10年 長期: 10年~30年超

<財務影響度> 小: 1億円以内 中: 1~50億円 大: 50億円超

影響評価と対応戦略

1. 炭素税導入の影響評価【リスク】

1-1 炭素税導入による事業コストの増加

パリ協定の達成に向け、日本においても2030年度の温室効果ガス46%削減、2050年のカーボンニュートラル実現という国際公約を掲げ、これらの目標を達成するため「GX実現に向けた基本方針」が発表されました。この中で、炭素に対する賦課金の導入が発表されており、今後課税対象の拡大や負担水準の引き上げの可能性が考えられます。

1-2 財務上の影響額

炭素税の影響額を試算した結果、1.5°Cシナリオでは2030年に3.0億円、2050年に5.4億円、現行推移シナリオでは、2030年に1.9億円、2050年に2.4億円に達するこ

① 重要なパラメータ(指標): 2030年・2050年時点の財務影響(年額)

	シナリオ	1.5°Cシナリオ		現行推移シナリオ		
		年	2030	2050	2030	2050
CO ₂ 排出量を削減しなかった場合	炭素税額(億円)		3.0	5.4	1.9	2.4
目標通りCO ₂ 排出量を削減した場合	炭素税額(億円)		1.7	3.1	1.1	1.4
差額	節税額(億円)		1.3	2.3	0.8	1.0
炭素税価格(\$・t-CO ₂ あたり)			140	250	90	113

(前提条件)●炭素税価格は、IEA WEO2022によるNZEのネットゼロ宣言国、およびSTEPSのEU設定価格で試算。
●計算式:炭素税額=2022年3月期Scope1,2排出量×炭素税価格×為替(1\$=130円換算)

とが予測され、これはそのまま運営コストの増加につながります。

財務影響度	財務インパクト	対応戦略
中	CO ₂ を削減しなかった場合の税負担(表①) 2030年:約3.0億円 2050年:約5.4億円	再生可能エネルギー(太陽光発電)導入の推進 CO ₂ フリー電気の購入、非化石証書の活用
大	グローバルの内燃機関車(販売台数)は、2025年の75万台をピークに2030年には43万台まで減少(表⑤)	EVの出品台数拡大に向けた施策の推進
大	EVの販売比率が増加し、EVを購入して保有する人が減った場合、またはEV製造メーカーが、自身のサプライチェーン内でEV流通の囲い込みを行った場合、当社オークションへの出品台数が減少する	公平・公正な取引と資源循環のためのスキームを創造し続けるための事業ポートフォリオの拡充 ●リサイクル事業の拡大(循環型社会への貢献) ●オークションデータ(ビッグデータ)の有効活用 ●オークション周辺事業の創出(オートローン)
中	気候変動対策が遅れた場合、ステークホルダーからの信頼が低下し、取引などに影響が出る	SBT認定の取得 ※現在申請中 (SBT基準に整合した削減目標の設定)
大	グローバルの全乗用車販売台数は、2030年に向けて増加し、全乗用車販売台数に占めるEV販売比率も急激に上昇する(表⑥)	EVの出品台数拡大に向けた施策の推進 ●EV用充電設備の拡充 ●EVの評価基準や車両検査体制などの確立に向けた研究開発
中	<全乗用車販売台数とEV販売比率> 2020年実績 74.5百万台(4.00%) 2025年予測 100.5百万台(24.97%) 2030年予測 110.0百万台(60.90%)	オークション出品時における出品票のデジタル化の拡大をはじめとする業務の効率化推進
中	台風被災(停電等)によりオークションが1開催休止となった場合で約2億円(名古屋会場)の売上減	BCP(事業継続計画)の定期的な見直し
大	海面上昇により沿岸部のオークション会場が移転する場合、50～100億円超規模の設備投資が新たに必要	ハザードマップ確認による浸水リスクの把握、避難訓練の拡充 災害に備えたデータ管理体制の確立
小	施設内の空調コストや熱中症対策コストが増加	

<発生可能性> 高:発生可能性が高い 中:50%程度 低:発生可能性が低い
<重大な影響の定義> 発生可能性が「高」かつ、財務影響度が中(1～50億円)または大(50億円超)

E

1-3 対応戦略

オンサイトの再生可能エネルギー(太陽光発電)導入の推進

炭素税の影響評価を実施した結果、USSが掲げる排出量削減目標を達成できるだけでなく、将来的に大きな節税効果を得ることができるオンサイトの再生可能エネルギー導入を推進することを決定しております。今後も、グループ全体で最も効果の高い施策を立案し、スピーディに成果を生み出していきます。

2 太陽光発電設備導入状況一覧

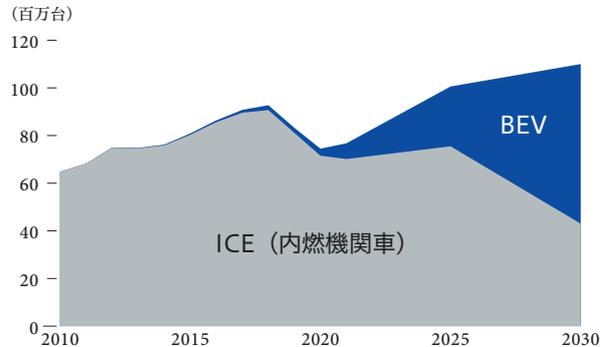
	会場名	稼働開始
第1段階	R名古屋	2023年1月
	名古屋	2023年2月
第2段階	静岡	2023年 7月以降順次 稼働予定
	JAA	
	岡山	
第3段階	東京	導入決定
	横浜	
	埼玉	
	神戸	

2. 世界的なEV化の拡大に関する影響評価 【リスク・機会】

2-1 EV化の拡大に対する当社の予測

サーキュラーエコノミーの進展により、シェアリングサービスが普及し、EVを購入して保有する人が減った場合、またはEV製造メーカーが、自身のサプライチェーン内でEV流通の囲い込みを行った場合、当社オークションへの出品台数が減少する可能性があります。しかしながら、USSは、2030年時点におけるグローバルの乗用車販売台数を次の図のように推定しており、1.5°Cシナリオにおいて、乗用車全体の販売台数は2020年と比べて大きく伸びるものと予測されます。こうした場合、EV製造メーカーのサプライチェーンだけでは、中古車の流通機能を担えない可能性が高く、脱炭素化に向けたBEVの普及によって、買い替え需要が加速し、当社のオートオークション事業に好影響をもたらすと予想します。

3 1.5°Cシナリオにおける乗用車販売台数



2-2 対応戦略

オークション出品におけるEVの取扱い体制の強化

今後、オークション出品車両におけるEVの取扱いが増えることを踏まえ、EVの評価基準や車両検査体制などの確立に向けた研究開発、EVコーナー拡充などの集荷営業施策の実施、EV用充電設備の拡充などを積極的に進めていきます。

オークション出品時における出品票のデジタル化の拡大

今後のEVへの買い替え需要にともなうオークション出品台数の増加に備え、従来、出品者が手書きで作成した出品票をシステム上で入力・作成できる仕組みを構築しました。入力工程の大幅な削減により、業務の効率化が可能となっており、今後もデジタル出品比率の向上を進めていきます。

公平・公正な取引と資源循環のためのスキームを創造し続けるための事業ポートフォリオの拡充

オークションに続く次の柱となる事業を生み出すために、リサイクル事業の拡大やオークション周辺事業の創出に取り組み、長期的な視点で事業ポートフォリオの拡充を図ります。具体的には、設備・プラント解体事業を展開する株式会社SMARTのリサイクル事業を拡大し、循環型社会への貢献を進めていきます。また、当社が保有しているオークション車両・落札データ(ビッグデータ)の有効活用を行うとともに、FinTech(フィンテック)を活用したオートローン事業をはじめとするオークション周辺事業についても、積極的に創出・育成を進めていき、新たな事業領域へのチャレンジも行っていきます。

資源循環

事業を通じた金属・プラスチックのリサイクル

株式会社アビヅでは、廃自動車、スクラップ、産業廃棄物等から発生する金属・プラスチックを高精度で分別・再資源化しています。2022年度における廃棄物率(発生量/受入量)は6.0%、金属リサイクル率(金属出荷量/受入量)は52.4%、自動車リサイクル率は100%でした(経年の推移はP.29-30参照)。2019年度以降は、電気・電子機器のリサイクル事業に特化したガイドライン「R2」の認証を継続的に取得しています。また、株式会社SMARTでは、設備・プラント処分元請事業を展開し、機械設備のリユースや、金属くずの再資源化を実施しています。

自動車シュレッターダストの有効利用

自動車リサイクルの工程では、エアバッグなどが回収された後にシュレッターダスト(ASR)が発生します。ASRは金属やガラス、セラミックス、合成ゴム、硬質プラスチック、軽量ダスト(発泡ウレタンや不織布など)の混合物です。

株式会社アビヅでは、軽量ダストに鉄粉を混ぜて成形し、高炉製鉄所のフォーミング抑制剤を生成することに成功しました。また、アルミの製錬滓を混錬した電気炉製鋼用昇熱材(サーモリアクター)も開発しました。これによって年間で約3,800トンの軽量ダストの再資源化を実現しています。

事業所から発生する廃棄物の処理

USSグループの事業所から発生する廃棄物は、各地域の条例などに基づき適切な分別を行っています。廃棄物処理を外部委託する場合には、厳正な審査を行って業者を選定し、 manifests を適切に管理しています。

水資源の保全

USSグループの事業活動は大量の水を必要としませんが、水資源の重要性を認識し、各事業所で節水を励行しています。また、オートオークション会場では、排水による環境への影響を減らすために、法令に基づいて油水分離槽や浄化槽を設置し、排水を制御しています。

環境マネジメント

基本的な考え方・体制

USSグループは、オートオークション市場のリーディングカンパニーの立場から中古車流通を促進することで、自動車のリユースに貢献しています。さらに、廃車両やプラントを解体し、リユース・リサイクル可能な資源に分別するリサイクル事業にも力を入れ、循環型社会の構築への貢献を目指しています。

また、環境方針のもと、事業活動を通じて発生する環境負荷をできるだけ低減するために、省エネ化やオフィスの節電などに積極的に取り組んでいます。廃自動車リサイクルおよび各種リサイクル事業を行う株式会社アビヅでは、独自の「環境・労働安全衛生統合方針」を策定。ISO14001の認証を取得し、環境安全事務局が中心となって環境マネジメントシステムを運用しています。近年、改正が続いているリサイクル関連の法規制に関しても、行政と連携しながら適切に対応しています。

5つの環境方針

- 1 環境マネジメントの推進と法規制への対応と遵守
- 2 TCFD提言に基づいた気候変動への対応
- 3 中古車リサイクルなどを通じた資源循環への貢献
- 4 環境負荷削減目標に対する情報公開
- 5 全社員に対する教育と環境負荷削減活動の実行

環境法規制等への対応

USSグループでは、環境に関連する各種法令・条例に適切に対応しています。2022年度は、環境関連法令および条例への違反・係争事案はありませんでした。また、環境に関する重大な事故も発生していません。環境に対する苦情・相談もありませんでした。