

E

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ゾでは、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

当社グループでは、環境に関連する各種法令・条例に適切に対応しています。2023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。

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。

※ 2015年に金融安定理事会(FSB)により設立された、気候変動が事業に与えるリスクと機会の財務的影響に関する情報開示を企業に推奨する国際的イニシアチブ



TCFD提言が推奨する情報開示項目

1. ガバナンス

■取締役会の監督体制

移行計画を含む当社グループの気候変動問題に関する重要決定事項(ガバナンス・戦略・リスク管理・指標と目標に関連する内容)については、取締役会における決議事項としています。取締役会は、少なくとも四半期に1回以上、代表取締役社長より気候変動に関する課題への取り組みおよび設定した目標への進捗状況に関する報告を受け、モニタリング・監督するとともに、経営戦略、経営計画、年間予

E

算、収益目標等の代表取締役社長が重要と判断した事項について、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を行っています。

■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、定期的に各事業およびグループ会社の排出量の推移、SBT目標の達成に向けた排出量削減施策の進捗状況について報告を受けながら、モニタリングを行うとともに、次の事項に掲げた気候変動問題の実施責任を負い、当社グループの環境管理活動に対して指示を行います。

- (1) 気候変動問題が事業に与える影響の評価の実施(少なくとも年1回以上)
- (2) 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
- (3) 排出量の削減目標を柱とする移行計画の策定
- (4) 気候変動問題に関するKPIの設定、KPIの実績レビューなどの進捗状況の評価
- (5) 気候変動問題に関する重要事項を取締役に報告

シナリオ群の定義

1.5°Cシナリオ	現行推移シナリオ
<p>①政策・法規制の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ●カーボンニュートラルに向けた急速な排出量削減 ●炭素税の導入本格化 <p>②世界的なEV化の拡大</p> <p>EV販売比率(乗用車)の急激な上昇 25%(2025年)→61%(2030年)</p>	<p>①世界的なEV普及の遅れ</p> <p>全世界のEV販売比率(乗用車) 23%(2025年)→36%(2030年)</p> <p>②気候変動の影響が顕在化</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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倍増加 ●日本沿岸の平均海面水位: 約0.71m上昇

外部参照シナリオ

IEA NZE、 IEA STEPS	IEA「World Energy Outlook 2023」 (https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2023)
RCP1.9、 SSP1-1.9、 RCP8.5、 SSP5-8.5	IPCC「AR5」「AR6」 (https://www.env.go.jp/earth/ipcc/5th/) (https://www.env.go.jp/earth/ipcc/6th/)

2. 戦略

■気候関連のリスク・機会の特定と評価

当社は、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

当社は、当社の事業およびステークホルダーにとって重要となる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

リスク・機会一覧

	リスク・機会のタイプ		顕在時期			発生可能性	財務影響度	対応戦略	
	タイプ	シナリオ分析結果	短	中	長				
1・5℃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	中	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
			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	大	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)
			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	大	
		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	中	SBT認定の取得(2023年10月にSBTイニシアチブによる認定取得)
	機会	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	大	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
		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	中	オークション出品時の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
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	中	BCP(事業継続計画)の定期的な見直し
		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替えや移転などの対応コストが発生する		●	●	低	大	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
			平均気温が上昇し、従業員の熱中症リスクが高まる		●	●		高	小

〈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

〈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

■ 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3.5億円、2050年に6.2億円、現行推移シナリオでは、2030年に3.0億円、2050年に3.3億円に達することが予測され(表①)、これはそのまま運営コストの増加につながります。

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)		3.5	6.2	3.0	3.3
目標どおりCO ₂ 排出量を削減した場合	炭素税額 (億円)		2.0	3.6	1.7	1.9
差額	節税額 (億円)		1.5	2.6	1.3	1.4
炭素税価格 (\$・t-CO ₂ 当たり)			140	250	90	135

(前提条件)

- 炭素税価格は、IEA WEO2023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\$ = 150円換算)

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、当社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(表②)。今後も、グループ全体で最も効果の高い施策を立案し、スピーディー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
	JAA	2023年8月
	岡山	2023年10月
第3段階	埼玉	2024年1月
	神戸	2024年3月
第4段階	横浜	2025年度中
第5段階	HAA神戸	2025年度以降
	東京	2026年度以降

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、「2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%を実現する」という「2050年カーボンニュートラルにともなうグリーン成長戦略」の中で日本政府が掲げた目標に基づいてさまざまな施策が行われた場合、新車販売(車の買替え)台数が大きく伸びると、当社オークションへの出品台数も大きく増加することが予測され、当社の収益に大きなプラスの影響を与える可能性が高くなります。

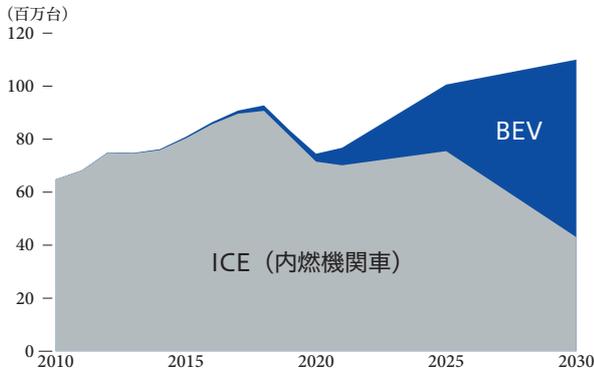
2-2 対応戦略

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を積極的に進めていきます。

具体的には、脱炭素社会実現に向けて電池サプライチェーンの国際標準化や電池エコシステム構築等の活動をする「電池サプライチェーン協議会」に当社が会員として参加しており、EVのオークションを通じた流通にともなう、バッテリー診断等の課題に対して会員企業とともに積極的に取り組んでいきます。

1.5°Cシナリオにおける乗用車販売台数



(前提条件)

- 参照データは以下のとおり。
IEA Global EV Outlook 2023 (<https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2023>)、Global EV Data Explorer (<https://www.iea.org/articles/global-ev-data-explorer>)
- 1.5°Cシナリオについては、IEA STEPS(公表政策シナリオ)と販売台数合計が同じになるという前提のもと、IEA NZE(ネットゼロシナリオ)のEV販売シェアをもとに算出。
- 2025年および2030年以外の将来数値については、均等に変動する前提で算出。

オークション出品時の出品票のデジタル化の拡大

USSオークションへの出品台数が大きく増加することを想定し、業務の効率化とデジタル化を推進しています。具体的には、従来、出品車両データ作成のために、出品者(会員)が手書きで作成した出品票をもとに、当社内でデータ入力を行っていましたが、入力工程に多くの人員が必要となっていました。これを出品者(会員)がシステム上で出品票を作成できる仕組みを構築し、入力業務の必要をなくすることで、データ精度の向上と、業務の効率化を実現しました。このデジタル出品は2021年1月に名古屋会場で試験導入を開始し、2024年3月末時点で、名古屋会場、東京会場、HAA神戸の全コーナーを対象を拡大しています。

■気候変動に関する移行計画

当社グループは、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。当社グループの

目標の達成に向けた移行計画(ロードマップ)

	2022年度までの取り組み	2023年度の進捗	2030年度に向けた取り組み
科学的根拠に基づく目標設定	SBT基準の目標設定とSBT認定の申請	SBTイニシアチブによる認定取得(2023年10月)	毎年の排出量・対策進捗の報告目標の妥当性確認
検証付きのScope1、2、3排出量	第三者検証実施の検討	Scope1・2・3排出量の第三者検証による保証報告書取得	Scope1・2・3排出量の第三者検証の継続
排出量の削減	オンサイトの太陽光発電導入開始(名古屋、R名古屋会場) CO ₂ フリー電気購入	オンサイトの太陽光発電拡大(静岡、JAA、岡山、埼玉、神戸会場) CO ₂ フリー電気購入	太陽光発電の導入推進 高効率な省エネ機器の導入推進 非化石証書の活用
情報開示の拡充	TCFD開示の開始(2022年) 2022年のCDPスコア「C」獲得	TCFD開示に移行計画を追加 2023年のCDPスコア「B」獲得	気候変動情報開示を毎年更新・内容の拡充 CDPによる投資家向けの情報開示を毎年継続
ガバナンスの強化	役員報酬の評価指数の一つにESG外部評価機関の格付(CDP・MSCI)を採用 2022年のMSCI ESGレーティング「A」獲得	2023年のMSCI ESGレーティング「AA」獲得	役員報酬制度(役員報酬の算定方法と評価結果)の情報開示の拡充
脱炭素化にともなう成長機会の拡大	EVの出品台数拡大に向けた施策の推進 ●EVコーナー拡充 ●EV用充電設備の拡充	電気自動車の評価基準や車両検査体制の確立に向けた研究開発の推進	事業ポートフォリオの拡充 ●リサイクル事業の拡大 ●オークションデータの有効活用 ●オークション周辺事業の創出

E

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ています。

Scope1とScope2の排出量削減

当社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の活用の2つのアプローチを取ることが必要となります。省エネの推進については、空調機器等に高効率な省エネ機器の導入を推進します。再生可能エネルギーについては、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PPA方式の太陽光発電設備を設置する方式を採用しており、2024年3月時点で、全19会場のうち7会場で稼働を開始しております。今後、残りのオークション会場についても積極的に太陽光発電設備の導入を進めていきます。

Scope3の排出量削減

当社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、削減には当社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。

当社グループのScope3では、「GHGプロトコル」で定めた15のカテゴリのうち、販売した製品の使用にともなう排出であるカテゴリ11が最も多く50%以上を占めています。購入した製品、サービスにともなう排出であるカテゴリ1も30%近くを占めておりますので、これらのカテゴリを重点的に削減していきます。

Scope3の削減は、当社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。

3. 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。

4. 指標と目標

当社グループでは、気候関連リスク・機会の管理に用いる目標として、SBT基準に基づくGHG排出量の削減目標を設定し、2023年10月にSBTイニシアチブによる認定を取得しました。この目標を達成するため、再生エネルギー由来電力比率の目標を設定し、オンサイトの太陽光発電設備導入やCO₂フリー電気への切り替え、高効率な省エネ機器の導入等によるGHG排出量の削減に取り組んでいます。

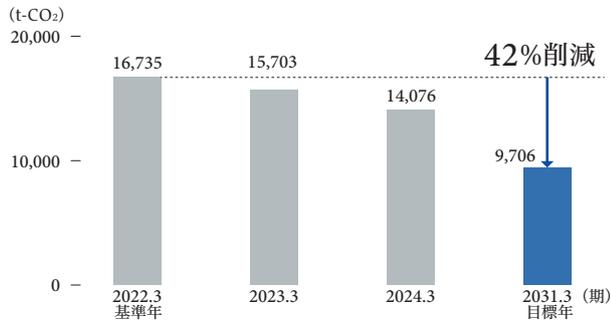
CO₂排出量削減目標

Scope1・2 合計排出量	2031年3月期までに42%削減
Scope3 排出量	2031年3月期までに25%削減
再生エネルギー由来 電力比率	2031年3月期までに50%達成

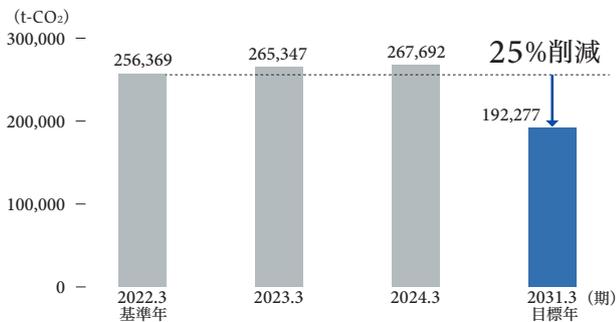
※ Scope1・2・3の基準年は、2022年3月期。

■温室効果ガス排出量

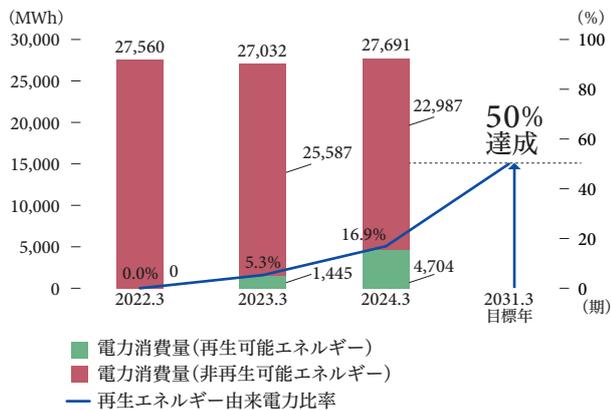
Scope1・2合計排出量



Scope3排出量



■電力消費量と再生エネルギー由来電力比率



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。2023年度における廃棄物率(発生量/受入量)は3.6%、金属リサイクル率(金属出荷量/受入量)は54.2%、自動車リサイクル率は100%でした(経年の推移はP.66参照)。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。

自動車シュレッダ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ダーダスト(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。これによって年間約5,000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、マニフェストを適切に管理しています。

水資源の保全

当社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。

株式会社アビヅでは上水道のみを使用しており、リサイクル工程で使用した水は排水せず循環利用しています。場内を経由する雨水は、油水分離槽にて油分を回収後、放流しています。放流水の水質検査は、年4回実施しています。また、株式会社SMARTでは、工事現場の水まきに上水のみ使用しており、地下水の使用はありません。