



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、廃自動車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、CSR推進課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。2024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。

* 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 18%(2023年)→95%(2035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) 18%(2023年)→55%(2035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 2024」 (https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2024) |
| 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的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 | 財務的影響度 | 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 |
| | | | 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 | ●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) |
| | | 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 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 |
| | | 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 | |
| | | | 平均気温が上昇し、従業員の熱中症リスクが増加する | | ● | ● | 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
 〈財務的影響度〉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、財務的影響度が中または大



■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3.5億円、2050年に3.9億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 | 3.5 | 3.9 |
| 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 | 2 | 2.3 |
| 差額 | 節税額(億円) | | 1.5 | 2.6 | 1.5 | 1.6 |
| 炭素税価格(\$・t-CO ₂ 当たり) | | | 140 | 250 | 140 | 158 |

(前提条件)

- 炭素税価格は、IEA WEO2024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

再生可能エネルギー由来の電力の活用

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再生可能エネルギー由来の電力の活用を推進しています。具体的には、オンサイトの再生可能エネルギー導入、CO₂フリー電気の購入、非化石証書の活用の3つの施策を実行しています。

②太陽光発電設備導入状況一覧

| 会場名 | 稼働開始 |
|------|----------|
| R名古屋 | 2023年1月 |
| 名古屋 | 2023年2月 |
| 静岡 | 2023年7月 |
| JAA | 2023年8月 |
| 岡山 | 2023年10月 |
| 埼玉 | 2024年1月 |
| 神戸 | 2024年3月 |

高効率な省エネ空調機器への更新

再生可能エネルギー由来の電力の活用に加え、消費エネルギーの削減のため、空調機器等について最新の省エネ機器への更新を進めています(表②)。

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伴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。

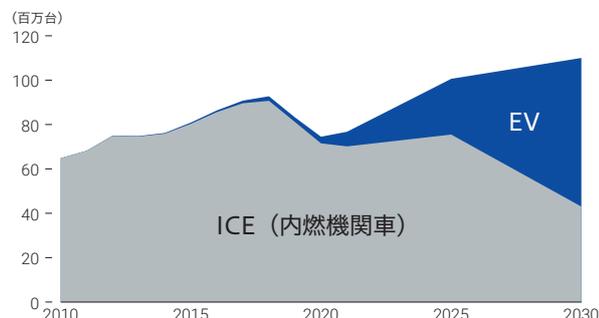
2-2 対応戦略

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伴う、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 2024 (<https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2024>)、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、2030年、2035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

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、オークションの出品車データを会員がシステム上で作成できる仕組みを構築したことで、入力業務が不要になるとともに、データの精度が向上し業務効率化が実現しました。

オークション会場への積極的な設備投資

オートオークション事業における市場シェア目標50%の達成に向けて、オークション会場への積極的な設備投資を実施していきます。具体的には、横浜会場の新築建替えを

はじめ、東京会場、HAA神戸会場において、オークション処理能力を拡張するため新築建替えを予定しています。

■ 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の排出量削減に向けた取り組み

1. 再生可能エネルギー由来の電力の活用

1-1 オンサイトの太陽光発電導入の推進

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、オークション会場の屋根にオンサイトPPAの太陽光発電設備導入を推進しています。2025年3月末時点で、全19会場のうち7会場への導入が完了しました。

1-2 CO₂フリー電気の購入

オンサイトの太陽光発電で賄えない電力については、再生可能エネルギー由来の電力メニュー購入を進めています。2025年3月末時点で、全19会場のうち2会場で再生可能エネルギー由来の電力メニューを購入しました。

目標の達成に向けた移行計画(ロードマップ)

| | 2023年度までの取り組み | 2024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認定取得(2023年10月) | 毎年の排出量・対策進捗の報告 | SBTで定められた5年毎の目標見直し検討 |
| 検証付きのScope1・2・3排出量 | Scope1・2・3の第三者検証実施(2022年度より) | Scope1・2・3の第三者検証継続 | GHG排出量以外の第三者検証の実施検討 |
| Scope1・2排出量の削減 | CO ₂ フリー電気の購入開始(2会場) オンサイトの太陽光発電導入開始(7会場) | 高効率な省エネ空調機器への更新(3会場) 非化石証書の購入開始 | 太陽光発電の導入推進 高効率な省エネ機器の導入 非化石証書の活用 |
| Scope3排出量の削減 | Scope3排出量全カテゴリの算定開始(2020年度より) | カテゴリ11における算定方法の精緻化 | Scope3の具体的な削減施策の実施 |
| 情報開示の拡充 | TCFD開示に移行計画を追加(2023年) | Scope3の具体的な削減施策開示 | 気候変動開示の更新・拡充 |
| 外部評価 | 2023 CDP 気候変動スコア「B」 | 2024 CDP 気候変動スコア「A-」 | CDPへの回答継続 |



1-3 非化石証書の活用

オンサイトの太陽光発電、CO₂フリー電気に加え、2024年度の排出量より、FIT非化石証書の活用による排出量の間接的な削減を実施しています。

2. 高効率な省エネ設備機器への更新

空調機器などについて、最新の省エネ機器への更新により、消費エネルギーの削減を実施します。

■ Scope3の排出量削減に向けた取り組み

1. カテゴリ11（販売した製品の使用）

Scope3のうち、カテゴリ11の排出量が最も多く、50%以上を占めています。なお、カテゴリ11は、販売した自動車の走行に伴う燃料消費が主要な排出源となります。日本政府は「2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%を実現する」という目標を掲げており、今後5~10年間で電動車(EV、FCV、PHEV、HEV)の販売比率が大幅に増加すると見込まれます。これら自動車の排出量を正確に算定するため、2024年度の排出量より算定方法の精緻化を図っています。

2. カテゴリ2（資本財）

購入した設備などの資本財に関する排出であるカテゴリ2についても、以下に挙げた施策(1)(2)などを組み合わせて削減を行っていきます。

- (1) オンプレミス型ソフトウェアや自社サーバでの運用から、クラウド型への切り替え検討(自社保有ハードウェアの調達・償却・保守に伴う排出の削減)
- (2) オークション会場設備の修繕などによる継続使用の検討(固定資産に関するライフサイクル排出の抑制)

3. その他のカテゴリ

その他のカテゴリについては、請求書の電子化(カテゴリ1:通信費削減)、オンライン会議の活用促進(カテゴリ6:出張排出量削減)、デジタル出品の促進(カテゴリ5:廃棄物削減)などの施策を継続的に行うとともに、削減効果がある業務改善についても積極的に実施していきます。

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可能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。

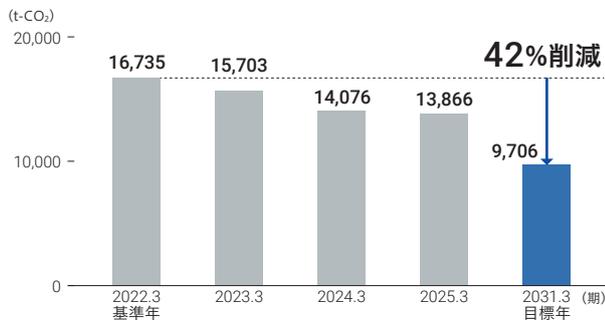
CO₂排出量削減目標

| | |
|---------------------|----------------|
| Scope1・2 合計排出 | 2030年度までに42%削減 |
| Scope3 排出 | 2030年度までに25%削減 |
| 再生可能エネルギー 由来電力比率 | 2030年度までに50%達成 |

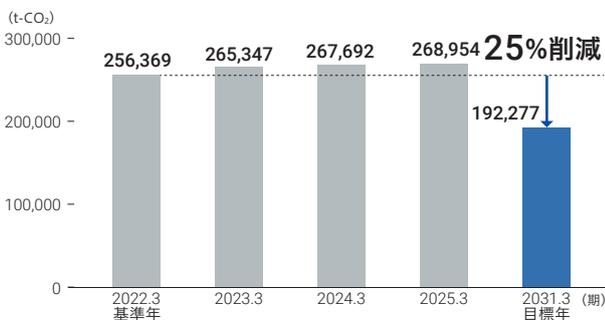
※ Scope1・2・3の基準年は、2021年度。

■温室効果ガス排出量

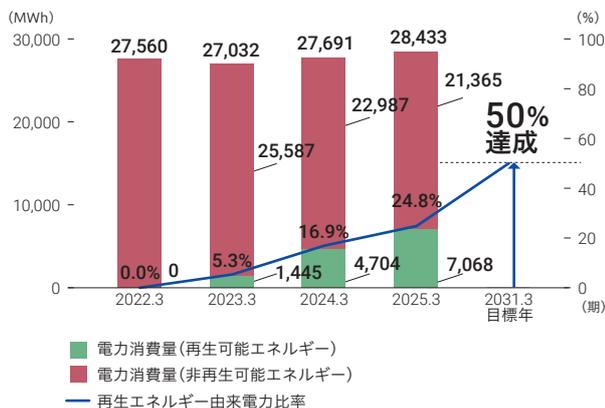
Scope1・2合計排出量



Scope3排出量



■電力消費量と再生可能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。2024年度における廃棄物率(発生量/

受入量)は3.4%、金属リサイクル率(金属出荷量/受入量)は60.2%、自動車リサイクル率は100.0%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。

自動車シュレツ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ツダーダスト(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練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4,626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。